ESTRADA na BOLÉIA®

" Para quem é apaixonado por caminhões"

Agosto/Setembro 2018 - nº 150 - R$ 8,00

NaBoléia

Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

A saúde dos caminhoneiros

Investimentos IVECO

Nova geração Scania

CARTA AO LEITOR

UM SEMESTRE POSITIVO

Apesar da recuperação da economia não se apresentar no ritmo que todos esperávamos, o mercado de caminhões registrou alta de 50,71% no primeiro semestre de 2018 sobre mesmo período de 2017, somando 32.338 unidades licenciadas. Os números são da Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) e sinalizam também um expressivo aumento nos níveis de financiamento, principalmente pela oferta dos bancos privados e ligados às montadoras, o que vem contribuindo, significativamente, para a retomada.

A alta é para se comemorar, mas considerando que o setor vinha operando em bases muito baixas, esse crescimento ainda não traz o alento necessário, mas, por outro lado, é animador por mostrar uma inversão na curva de queda.

O fato é que já se começa a perceber uma movimentação positiva por parte das empresas transportadoras, que vêm contratando e realizando novos negócios.

As montadoras também anunciaram novidades, como a Scania, que anunciou sua nova geração de caminhões, plataforma que chega à América Latina depois de ser lançada há dois anos na Europa.

A nova família traz atributos importantes e forte apelo em sustentabilidade, como dois motores movidos a GNV/biometano.

E sustentabilidade é o tema de outra reportagem que traz informações sobre o Programa de Logística Verde Brasil, uma iniciativa brasileira protagonizada por um grupo de empresas, algumas, inclusive, do setor de transporte, que objetiva desenvolver, elaborar e publicar soluções para que visem melhorias ambientais no transporte de cargas.

E em meio à preocupação com crise, fomos às ruas para saber como está a saúde do caminhoneiro com tantas turbulências. Uma pesquisa recente, realizada pela concessionária Arteris, com 3.522 caminhoneiros que passaram pelos trechos sob concessão do Grupo, mostrou que 30% dos ouvidos estão obesos; 35% apresentam colesterol alto e 37% possuem glicemia alta. A falta de sono também foi constatada: 25% enfrentam uma jornada de mais de 18 horas no trânsito e 51% dormem na própria boleia do caminhão. Entrevistamos caminhoneiros que revelaram as razões para cuidarem tão mal de sua saúde.

No mais, esse segundo semestre do ano promete ser também bem movimentado. A Editora Na Boléia estará trabalhando para trazer todas as informações e notícias atualizadas e de interesse dos leitores. Não deixem de acompanhar também nosso Portal (wwwnaboleia.com.br), nossos canais nas redes sociais e o TV Boléia.

Boa leitura!

04 IVECO: Os investimentos para se tornar um fornecedor full-liner

08 As iniciativas em prol da sustentabilidade no transporte

12 Pesquisa mostra recuperaçã do setor

18 Mercado já caminha, mas a passos lentos

19 Quantidade de estepes: o que diz a legislação?

21 A saúde dos caminhoneiros vai mal

22 Scania lança nova geração de caminhões

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 2018

150ª EDIÇÃO
Ano XIV

IVECO: OS INVESTIMENTOS PARA SE TORNAR UM FORNECEDOR FULL-LINER NO BRASIL

Depois de conquistar a liderança de leves no Brasil, com a família Daily, a IVECO se prepara para novas investidas. Um dos objetivos é se tornar um fornecedor full-liner no País

Líder no segmento de leves a partir de 3,5 toneladas, com a família Daily, a IVECO tem encontrado, mesmo em tempos de estagnação econômica, oportunidades para fortalecer sua participação no mercado.

Durante este ano, a IVECO esteve arrumando a casa. Com a queda nos volumes de vendas, que afetou todo o setor, a empresa investiu em melhorias internas, otimizou a rede de concessionários, aprimorou os planos de serviços e implantou novos formatos de atendimento.

Em produtos, a grande novidade da montadora foi o lançamento da nova Daily City, que atende a um público que necessita de um veículo ágil e leve para entregas.

A fabricante também se prepara para ingressar no segmento de médios a partir de 2019, com uma linha já anunciada em avant premiere na Fenatran.

Nesta entrevista exclusiva à Editora Na Boléia, Ricardo Barion, Diretor de Marketing e Vendas da IVECO para América Latina, revela os planos e investimentos da montadora para os próximos meses, que tem como objetivo se tornar um fornecedor full-liner no Brasil.

Editora Na Boléia – O ano de 2018 começou com boas projeções de retomada da economia, mas que não tem sido no ritmo espedo. Qual a percepção da IVECO em relação à economia brasileira neste primeiro semestre de 2018?

Ricardo Barion – Embora não esteja na velocidade que esperamos, percebemos que a economia tem dado sinais de recuperação. Especificamente falando de caminhões como um todo, houve crescimento nesse segmento da ordem de 50%, em comparação ao mesmo período de 2017.

Essa alta foi impulsionada, principalmente, pelo setor de pesados, que cresceu 100% nestes primeiros seis meses ante ao mesmo intervalo do ano passado. O fato é que clientes de pesados e extrapesados estavam há quase quatro anos sem renovar a frota devido às dificuldades impostas pela crise econômica, mantendo veículos cuja manutenção já começa a impactar os custos operacionais.

Portanto, a necessidade de substituição da frota ajudou a alavancar as vendas nessa categoria.

No segundo semestre, acreditamos que os segmentos de pesados e extrapesados não devem experimentar um crescimento tão grande, mas, por outro lado, vislumbramos uma melhora em outros segmentos, como o de leves, por exemplo,

Se essas previsões se confirmarem, na média, o mercado de caminhões como um todo deve crescer 30% neste ano, que era a projeção feita para o setor no final do ano passado. A IVECO também trabalha também com essa meta para 2018.

Hoje, percebemos algumas movimentações que podem alavancar o mercado de caminhões, como a retomada de programas de renovação de frotas por alguns estados e melhoria das condições de financiamento com taxas mais atrativas. Na sua opinião, quais fatores podem ainda ajudar a impulsionar o setor nos próximos meses?

Todas essas movimentações contribuem para alavancar as vendas de caminhões. Em relação ao Finame, hoje percebemos também um crescimento de outras modalidades de crédito, como o CDC, entre outros, que oferecem taxas atrativas para o cliente, o que tem ajudado também nas vendas.

Mas não vejo nos próximos meses mudanças significativas em termos de taxas para o Finame. Quanto aos programas de renovação de frota, acredito que enquanto não se definir o cenário eleitoral, não teremos também um crescimento de negócios nessa área.

O que percebemos é que os grandes clientes têm buscado a renovação de sua frota. Porém, essa movimentação é bem menor no varejo. Os autônomos ainda estão em compasso de espera no momento de decidir pela aquisição de um novo bem, ou seja, eles não retomaram a confiança na economia, um comportamento que é reflexo da crise.
Com a melhora do ambiente econômico, esperamos que, nos próximos meses, os autônomos também sinalizem a intenção de compra, contribuindo para um crescimento das vendas também no varejo.

Acreditamos que o PIB deste ano será positivo e não vemos um cenário sombrio para 2019. A IVECO está em linha com o crescimento do setor. Temos mantido nossa participação de mercado de 7,5% e continuamos com nosso plano de investimentos, que contempla o desenvolvimento e lançamento de novos produtos, como a Daily City, que já é um sucesso de vendas. Estamos nos preparando para mais novidades nos próximos meses.

A empresa lançou recentemente a Daily City no segmento de leves. Como tem sido o desempenho da Daily City, já que se trata de um mercado altamente competitivo?

A IVECO é líder disparada no Brasil no segmento de leves a partir de 3,5 toneladas. Se analisarmos a categoria chassi cabine mais furgão, temos 25% do mercado. Considerando só chassi cabine, temos 60% de participação.

Nosso carro-chefe nesse segmento é a família Daily, que atende muito bem às necessidades dos clientes de centros urbanos e com zonas de restrição. Trata-se de um produto consagrado da IVECO.

A Daily City veio ampliar essa família, sendo direcionada àquele cliente que não tem o transporte como negócio principal. É o comerciante que tem um negócio, como e-commerce, venda porta a porta etc., e precisa entregar seus produtos.

Nesse caso, a Daily City se adequa perfeitamente a essa necessidade, pois é mais leve, ágil e econômica, garantindo uma distribuição rápida de produtos.

Em poucos meses de lançamento, a aceitação do produto superou nossas expectativas. Já temos 400 unidades em operação, seja rodando ou nas concessionárias, e mantemos uma boa expectativa em relação ao crescimento desse modelo nos próximos meses.

Com a crise, o que mudou no perfil dos clientes desse segmento? O que eles buscam na hora de escolher um produto?

Devido à crise, muitas pessoas perderam o emprego e decidiram montar seus próprios negócios. Nas pesquisas que realizamos, percebemos que esses clientes não são especialistas em transporte. Para eles, não interessa a potência, torque ou relação de marcha.

A família Daily atende muito bem às necessidades dos clientes de centros urbanos e com zonas de restrição

Ricardo Barion

Bruno Gonzaga.

Eles buscam um produto confiável e que tenha um custo operacional baixo. A Daily City foi pensada para esses clientes. É um consumidor que faz conta e precisa de uma parcela que caiba em seu bolso. O próprio slogan adotado para o novo modelo vai ao encontro dessa característica do segmento: "A Daily que é seu número". Até o momento, os resultados mostram que nossa estratégia foi bastante acertada.

A IVECO também tem buscado avançar no segmento de médios, com a linha Tector a IVECO Tector Auto-Shift, que, segundo anúncio feito durante a Fenatran, deveria começar a ser comercializada a partir do último trimestre de 2018. Essa estratégia se mantém?

Atualmente, já temos alguns veículos dessa linha rodando em testes em clientes. E estamos fazendo ajustes a partir de pontuações apresentadas por eles.

A intenção é desenvolver um produto de alta qualidade que atenda com excelência às necessidades desse segmento. Por isso, os testes são importantes, e a expectativa é começarmos a produção desses veículos a partir de janeiro de 2019.

Esse lançamento marcará a entrada na IVECO nesse segmento. Por isso, queremos desenvolver um produto competitivo e com diferenciais para fidelizar os clientes.

Sabe-se que, com a crise, muitas montadoras conseguiram alavancar vendas por meio dos bancos e financiamento próprios. Como estão as vendas de produtos IVECO por meio do Banco CNH Industrial e qual a representatividade desse canal nas vendas?

Hoje, 80% de nossas vendas têm origem por meio do Banco CNH, um canal extremamente importante para a empresa, por oferecer condições quase que imbatíveis para os clientes.

Tomando como exemplo a Daily City, o Banco CNH oferece um financiamento especial, por meio do qual o cliente coloca 50% de entrada e paga o saldo restante em 12 vezes sem juros. A parceria com o Banco CNH é estratégica hoje para a IVECO.

Qual a visão de futuro da IVECO para o Brasil?

É muito difícil prever exatamente o que irá acontecer no País. Mas a IVECO não acredita em piora do cenário. Até porque diante de uma crise que já dura mais de quatro anos e com uma frota mais envelhecida, há uma necessidade de renovação, o que vai acontecer mais cedo ou mais tarde, trazendo um novo fôlego para o segmento.

O fato é que o País precisa urgente de um programa de renovação de frotas efetivo, que seria muito benéfico para toda a cadeia, inclusive, na questão ambiental. Os investimentos em infraesturura também são urgentes, uma vez que o custo logístico no Brasil é extremamente alto, levando à perda de competitividade. Entretanto, essas questões deverão ser retomadas somente após as eleições.

Portanto, temos vários pontos de oportunidades para que o País atinja um ritmo de crescimento sustentável nos próximos anos. A indústria automobilística, da qual fazemos parte, estará sempre aberta e pronta para debater melhorias com o Governo Federal.

Dentro do plano de investimento de US$ 120 milhões da IVECO para novos produtos estão previstos novos lançamentos para os próximos meses?

O lançamento da Daily City faz parte desse plano de investimentos de US$ 120 milhões para o Brasil. Há dois anos, anunciamos um primeiro ciclo de investimentos da ordem de R$ 650 milhões para o período 2015-2017, que priorizou melhorias de manufatura, na linha de produção, processos etc. Esse aporte nos deu agilidade e nos preparou para essa nova fase, que contempla novo posicionamento de produtos, lançamentos, aprimoramento da rede de concessionários e fortalecimento da marca.

Nesses anos de crise, aprendemos grandes lições. Olhamos internamente e identificamos potencialidades e oportunidades que podemos trabalhar, a fim de nos tornarmos mais fortes neste segundo semestre e no próximo ano.

A Daily City já está se mostrando um sucesso de vendas e, posso garantir, que, nos próximos meses, teremos outras novidades em produtos.

Mantemos boas expectativas para 2019, ano em que ingressaremos em segmentos onde não atuávamos, como o de médios, e, com isso, atingiremos nosso objetivo de sermos um fornecedor full-liner. A IVECO sempre acreditou no País e continua empenhada em contribuir para que o Brasil se recupere dessa crise e volte a ser um mercado próspero e atrativo.

Veja mais imagens da Daily City no portal da Editora Na Boléia.

GHT
GRUPO HIDRAU TORQUE

VARIEDADE EM PEÇAS

PARA MOTORES CUMMINS

TODAS AS PEÇAS PARA OS MOTORES:

- Série B
- Série C
- ISBe 4
- ISBe 6
- ISC
- ISL
- ISF 3.8
- ISB 4.5
- ISB 6.7

TUDO QUE VOCÊ PRECISA PARA O SEU MOTOR CUMMINS

SOLUÇÕES SEM LIMITES

Cabeçote ISB 6Cil s/ válvulas

PN: 4981624

Bloco cilindro 4BT

PN: 4089546 / BF8T6010A

Virabrequim ISC s/ engrenagem

PN: 3965006 / BG5X6303DA

Jogo de juntas inferior ISL

PN: 4955643 / 2Z0198012

Jogo de junta superior ISL

PN: 4955644 / 2Z0198011A

Cabeçote ISC c/ válvulas

PN: 5259421 / BG5X6C032EA

Biela ISF3.8

PN: 5257364 / 2P0105401B

Bloco cilindro ISF3.8

PN: 5289698 / 2P0103011C

Camisa QSB 107MM

PN: 4919951 / BH2X6055BA

Cabeçote ISL 8.9 c/ válvulas

PN: 5268781 / BH1X6C032B2

Cabeçote QSB 6.7 c/válvulas

PN: 5339816 / BH4X6C032BA

Bomba d'agua ISB-E RT PLAST

PN: 5254981 / BH1X8501AA

Bomba d'agua ISC-E

PN: 4089647 / 2T2121004

Tensor correia polia lisa

PN: 3967188 / 2T0145299

Tensor correia polia lisa

PN: 4987964 / 2R0145299

São Paulo/SP:
(11) 2602 1000

Região Sul:
(41) 3086 5850

Contagem/MG:
(31) 2512 7001

Visite nosso site:
grupoht.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

INICIATIVAS EM PROL DA SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE

Apesar da dependência brasileira de combustíveis fósseis, é possível criar uma logística para o transporte de cargas, que, além de preservar o meio ambiente, traga benefícios financeiros às empresas. E já existem iniciativas bem-sucedidas, como o Programa de Logística Verde Brasil

Embora o transporte de cargas por rodovias seja o modal mais difundido em todo mundo, inclusive no Brasil, onde 65% das riquezas são distribuídas sobre rodas, esse não é o meio mais barato, principalmente, quando se leva em consideração as dimensões continentais do País.

O fato é que o modelo rodoviário gera altos custos, que impactam toda a cadeia logística do transporte no Brasil. O alto valor dos combustíveis, a falta de infraestrutura da malha rodoviária, que aumenta a manutenção dos veículos, bem como a insegurança nas estradas, entre outros fatores, têm reflexo em toda a atividade, levando a nação a perder competitividade no cenário internacional.

Sem contar que esse modelo é também poluente. E, em um mundo em que a busca pela sustentabilidade e soluções verdes é cada vez mais premente, encontrar alternativas para que o transporte rodoviário de cargas se torne mais sustentável tem sido a pauta de muitos debates.

Para se ter ideia, conforme a Agência Internacional de Energia (AIE), os transportes são os maiores consumidores mundiais de combustíveis derivados de petróleo – uma fonte de energia não renovável.

Diante disso, a categoria de transportes é uma das que mais contribuem para a emissão de gases de efeito estufa (GEE), que são responsáveis pelo aumento do aquecimento global.

No Brasil, os transportes respondem por 69% do consumo de petróleo e gás natural e por 13,8% das emissões de GEE. De toda energia consumida em transportes no mundo, 93% são derivadas de petróleo e, no Brasil, este percentual atinge 80%.

Segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU), um maior investimento em transportes verdes, eficientes e sustentáveis pode ajudar a alcançar as metas globais de sustentabilidade e proporcionar uma economia de US$ 70 trilhões até 2050.

Na verdade, a dependência do Brasil no modelo rodoviário é histórica e, pelo menos, em curto prazo, esse cenário não deve se alterar. Mas a boa notícia é que já existem muitas iniciativas mundiais, e também no Brasil, que visam à construção de cidades e estradas mais sustentáveis com sistema de transporte mais eficaz e menos poluente.

Até porque é possível criar uma logística para o transporte de cargas, que, além de preservar o meio ambiente, traga benefícios financeiros às empresas. Estudos comprovam que a adoção de práticas mais sustentáveis contribui para a revisão de processos e procedimentos, auxiliando na economia do consumo de energia e, consequentemente, redução de custos totais das empresas.

"As atividades logísticas são essenciais para toda a sociedade, por suprirem cargas e serviços e por ampliarem os resultados econômicos das empresas, representando de 7% a 9% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial e cerca de 12% do PIB brasileiro. E um dos grandes desafios das empresas para o século XXI é serem sustentáveis e, simultaneamente, eficientes na maneira como operam sua logística e demais atividades, sem que isso impacte sua economia", afirma Márcio D'Agosto, Coordenador Técnico Programa de Logística Verde Brasil (PLVB), iniciativa que reúne acadêmicos da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), do Centro Federal de Educação Tecnológica/RJ e 21 empresas de diversos segmentos para o aprimoramento da eficiência e a implementação de medidas socioambientais na logística.

Criado em 2016, o PLVB contempla todas as atividades logísticas, porém, com foco inicial no transporte de carga, em particu-

PLVB PROGRAMA DE LOGÍSTICA VERDE BRASIL

lar o modal rodoviário. O objetivo principal é desenvolver, elaborar e publicar soluções que visem melhorias ambientais no transporte de cargas.

Nesta entrevista com Márcio D'Agosto, os leitores poderão conhecer um pouco mais dessa iniciativa, que dissemina conhecimentos e estimula a troca de experiências, no sentido de ajudar o País na busca pela redução dos custos no transporte e pela ecoeficiência, que beneficiará toda a cadeia. Confira.

Editora Na Boléia – Fale- nos um pouco sobre o Programa de Logística Verde Brasil.

Márcio D'Agosto – O Programa de Logística Verde Brasil surgiu de uma iniciativa estratégica de empresas que decidiram buscar e colocar em prática algo concreto, que destacasse o compromisso delas com a responsabilidade social.

Os objetivos são atuar, de fato, em projetos que possam reduzir a emissão de gases de efeito estufa (GEE). Daí o foco do grupo ser na logística e no transporte rodoviário.

Trata-se de um modal totalmente dependente do uso de combustíveis fósseis, algo altamente poluente. Cerca de 93% do combustível utilizado no transporte mundial é derivado do petróleo; no Brasil essa dependência chega a 80%.

Por aqui, ainda temos uma condição melhor por contarmos com alternativas, como o etanol e o próprio biodiesel, um produto biodegradável derivado de fontes renováveis.

Hoje, o PLVB é composto por 21 empresas, que participam de reuniões mensais para troca de conhecimentos e experiências, disseminação de informações, treinamentos e busca de alternativas mais sustentáveis para a logística do transporte.

No momento, fazem parte do grupo Scania, Mercedes-Benz, BYD, Siemens, HP, L'Oreal, Unilever, Ipiranga, Coca Cola, Clariant, Dow, Heineken, Dinon Transportes, Ebmac, Ghelere Transportes, RGLog, Rodocell, Ypê, Cargo Modal, Corpus e Lojas Renner.

Como é a participação das empresas membros?

A primeira premissa é que a empresa tenha a sustentabilidade como um valor. Essas companhias precisam participar das reuniões mensais, designando pessoas, que, em geral, são das áreas de logística e de transporte, e possam ser formadoras de opinião dentro das organizações. Além disso, devem pagar uma taxa de adesão anual, que é usada para financiar o programa.

Ao longo desses dois anos do Programa, quais foram as principais conquistas do grupo?

Falar sobre sustentabilidade é algo complexo, principalmente, em um setor que, historicamente, é dependente de combustíveis poluentes. Quando o grupo iniciou seus trabalhos eram apenas seis empresas tentando levantar um conjunto de boas práticas que pudesse ser adotado em suas operações de transporte de cargas.

Hoje, somos 21 corporações. Isso já é uma grande conquista. Trabalho há mais de 30 anos com responsabilidade ambiental e nunca imaginei que chegaríamos ao patamar que estamos hoje. Percebemos que a conscientização ambiental por parte das empresas tem crescido. Isso me deixa esperançoso, mas ainda há muito o que se fazer.

No ano passado, a maior contribuição do grupo foi o lançamento do *Guia de Referência em Sustentabilidade: Boas Práticas para o Transporte de Carga*, que consolida 22 boas práticas capazes de contribuir para o aprimoramento da eficiência e da sustentabilidade no que diz respeito ao transporte de cargas.

O trabalho está disponível para todas as empresas que desejam tornar suas operações de logística e de transporte mais eficientes.

Esse Guia é uma ferramenta que colocamos nas mãos das empresas, para que

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

elas olhem internamente para suas operações e identifiquem como devem agir e aplicar essas boas práticas.

No começo de julho, foi apresentada uma nova publicação: o *Manual de Aplicação – Boas Práticas para Transportes de Carga*, que visa orientar empresas, membros do PLVB ou não, quanto à escolha, aplicação, avaliação e relato das Boas Práticas para o Transporte de Carga por meio da execução de procedimentos estruturados.

A versão eletrônica do Manual de Aplicação: Boas Práticas para Transportes de Carga já está disponível no site do PLVB para download gratuito.

Por meio do manual, pretendemos levar conhecimentos de modo que as empresas possam aplicar as diretrizes do guia. Todo material está em linha com o conceito de responsabilidade ambiental, podendo colaborar nos compromissos internacionais do Brasil para diminuir as emissões de dióxido de carbono em 37% até 2025 e em 43% até 2030 – tomando-se como base o ano de 2005.

Para ajudar na adoção de boas práticas, as empresas membros mantêm entre si uma interação permanente.Temos ainda uma preocupação em relação ao nivelamento de conhecimento entre as corporações que integram o grupo. Nesse aspecto, desenvolvemos um programa de treinamento, que já contemplou cerca de 60% das empresas membros. O objetivo é que todos tenham o mesmo conhecimento e falem a mesma língua.

Apesar do pouco tempo de atuação do grupo, já recebemos reports que mostram que algumas empresas conseguiram 5% de economia no consumo de combustível com o treinamento de motoristas e com a utilização de soluções que melhoram o desempenho dos veículos. Esses e outros resultados farão parte de uma nova publicação do PLVB, que deverá ser lançada dentro de um ano.

A meta é criarmos também, até 2020, um selo verde de transporte de cargas, que será concedido às empresas que conseguirem trabalhar alinhadas a essas boas práticas.

Muitas empresas ainda veem investimentos na busca por operações mais sustentáveis como despesas. Como trabalhar a argumentação para reverter essa percepção?

Há ganhos importantes ao manter uma operação mais sustentável. Na maior parte dos casos, as boas práticas levam à redução dos custos, uma vez que propõem mudanças de processos e procedimentos que geram redução do consumo de energia, tempos de operação, além de garantirem mais produtividade às operações.

Importante lembrar que o consumo de diesel representa cerca de 21% do custo operacional do transporte. Em percursos mais longos, esse percentual sobre para 35%. São valores muito altos, sendo que qualquer variável fora do controle impacta a rentabilidade das empresas. Dessa forma, uma economia de 5% representa muito nos custos totais.

Quais os desafios e dificuldades nessa área no Brasil? O que falta para o País avançar nesse campo?

Temos evoluído, mas o desconhecimento ainda é um grande entrave. As empresas se preocupam em manter seus negócios rentáveis e não veem a responsabilidade ambiental como uma aliada. E isso vale também para toda a sociedade. As pessoas acham que a degradação dos recursos naturais é um problema para se trabalhar no futuro, o que é um erro, pois deveríamos ter pensado nisso há muito tempo.

Devido à falta de conhecimento também é difícil articular boas argumentações junto às empresas, que apresentam dificuldades para mudar suas práticas. Sem contar que o País ainda não conta com infraestrutura para intermodalidade e tampouco regulamentação específica para realizar o que é necessário nessa área.

Diante das ações e iniciativas voltadas a garantir mais eficiência energética, o que se pode esperar nos próximos anos em relação a esse cenário?

As expectativas são positivas, pois estamos falando de algo que é fundamental para sobrevivência. Ou seja, é uma tendência que veio para ficar. Percebemos uma maior conscientização por parte das corporações e também da sociedade.

O maior problema é ainda a visão de curto prazo. Muitas empresas não pensam em longo prazo e querem retorno rápido de suas iniciativas. Estamos em um mundo em transformação e todos nós seremos impactados pelas mudanças.

Acredito que a sociedade brasileira precisa, de fato, aprender a exercer seu papel e atuar em prol de um mundo mais sustentável.

A dependência do Brasil em relação aos combustíveis fósseis é menor do que a de outros países E isso é uma grande oportunidade para melhorarmos nessa questão da sustentabilidade logística. Vejo que a interação entre as empresas, com a troca de boas práticas e disseminação de conhecimentos é um dos caminhos para deixarmos nossa contribuição para a preservação do Planeta.

Nós criamos a oportunidade, o negócio quem faz é você.

Um imenso território com as mais variadas atividades e recursos, gerando numerosas oportunidades nos meios empresariais.

A Logistique 2018 é o mais novo ambiente para negócios, onde concentra-se grande parte da logística nacional e sul-americana. Venha fazer parte deste importante evento e fortaleça a sua marca nesse grande mercado!

Faça agora a reserva do seu espaço e venha aproveitar esta nova oportunidade de bons negócios!

Patrocínio

HAMBURG SÜD

ALIANÇA

porto itapoá

LOGISTIQUE
FEIRA DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS MULTIMODAL

23-25 Outubro 2018
Centro de Exposições Expoville
Joinville SC

- Logística
- Transporte Multimodal
- Comércio Exterior
- Intralogística

(49) 3361 9200
info@logistique.com.br
www.logistique.com.br
facebook.com/feiralogistique

Apoio

FIESC · Porto Itajaí · SINDASC · SETRACAJO · ABRALOG · Joinville e Região · ACIJ · AJORPEME · ACII · ACIMA · FACISC

Apoio de Mídia

BOLÉIA

Promoção e Realização

zoom

PESQUISA MOSTRA RECUPERAÇÃO DO SETOR, MAS AINDA MUITO AQUÉM DO ESPERADO

Imagem ilustrativa

Apesar de saberem da importância de cuidar da saúde, os caminhoneiros continuam sendo negligentes. Ter uma saúde em dia garante não só mais rendimento e produtividade como uma viagem mais segura

Apesar de dar sinais de recuperação, a economia brasileira ainda não entrou no ritmo que todo mundo esperava. O ano de 2018 não trouxe o alento para amenizar as perdas do segmento, provocadas por um das maiores crises da história do País, que vem castigando as empresas desde 2014. Em 2016, o transporte foi o que mais sofreu, registrando queda de 6,8%.

Em 2017, mais dificuldades, mas o setor transportador conseguiu crescer 2,3% no volume de serviços e de 8,7% na receita nominal. Por ouro lado, embora positivo, esse resultado não compensou as severas perdas registradas no período de recessão.

O fato é que com uma crise tão avassaladora, a recuperação acaba sendo lenta e mais difícil. E para dificultar ainda mais, o Brasil continua necessitando urgente de investimentos em infraestrutura para ser mais competitivo e reduzir os custos da logística de transporte, um dos mais altos da economia.

E investimentos passam pela melhoria não só da malha rodoviária, mas também de portos e aeroportos, o que não acontece, apesar das inúmeras reivindicações de diversos setores. Uma pesquisa recente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) *Transporte em Números* apresentou dados sobre o desempenho do setor transportador no processo de recuperação econômica após a forte recessão que afetou o Brasil nos últimos anos. Conforme o levantamento, os investimentos públicos federais em infraestrutura de transporte têm diminuído ano a ano. Segundo o estudo, entre 2012 e 2016, os recursos direcionados à infraestrutura caíram de 0,25% para 0,18% do PIB. Em 2017, a situação foi ainda pior. Os investimentos foram de apenas R$ 10,40 bilhões, representando apenas 0,16% do Produto Interno Bruto do País (ver gráfico 1).

De acordo com o Plano CNT de Transporte e Logística, seriam necessários cerca de R$ 1 trilhão para a solução dos problemas da infraestrutura no Brasil. A entidade faz uma projeção: considerando o valor estimado para o investimento público federal, a realização de todas as intervenções identificadas pela pesquisa CNT levaria cerca de 100 anos.

Isso posto, a CNT entende que o Estado não irá conseguir sozinho os investimentos necessários em infraestrutura. Ou seja, a iniciativa privada precisa, como sempre, se fazer presente, se quisermos mudar a infraestrutura do País.

Veja a seguir alguns dados do Estudo Transporte em Números.
(Informações integralmente divulgadas pela CNT)

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Depois de amargar sucessivas quedas entre 2014 e 2016, o fluxo de veículos nas rodovias concessionadas subiu 1,9% em 2017, um crescimento de 2,2% no fluxo de veículos leves e de 1,1% no tráfego de veículos pesados.

Essa foi a primeira vez em que houve crescimento no fluxo de caminhões desde 2013, o que representa uma pequena recuperação do setor rodoviário de cargas, principal meio de transporte de mercadorias no Brasil.

Devido à crise econômica e ao aumento de registros de roubos de cargas, no Rio de Janeiro, a recuperação do fluxo do transporte rodoviário, em 2017, se tornou mais lenta e se mantém em índices negativos.

No gráfico 2, confira a comparação com São Paulo e Paraná, estados em que o fluxo do transporte rodoviário voltou a índices positivos no ano passado.

O ano de 2017 também foi marcado pelo aumento de aquisições de veículos de transporte de cargas e passageiros por parte das empresas de transporte: foram registrados 88,62 mil licenciamentos de caminhões, ônibus e implementos rodoviários em todo o País nesse período.

Isso representa crescimento de 4,4% em relação a 2016, mas os números ainda são muito inferiores aos 154,58 licenciamentos registrados em 2013.

Com a queda no número de licenciamentos, houve impacto na idade da frota nacional: a idade média dos caminhões passou de 10 anos e 3 meses em 2016 para 10 anos e 8 meses em 2017.

O aumento da frota circulante total de veículos em 2017 foi de 1,2% se comparada com 2016. No entanto, a frota de caminhões teve crescimento insignificante (0,2%) (ver tabela abaixo).

A boa notícia é que o licenciamento de caminhões, ônibus e implementos rodoviários no Brasil tem se mantido em curva crescente: 4,4% entre 2016 e 2017, o que deve ajudar a reverter esse resultado baixo nos próximos anos.

OUTROS DADOS DO ESTUDO TRANSPORTE EM NÚMEROS

Desemprego – Em relação ao estoque de empregos, o setor transportador vem acompanhando o desempenho da economia nacional.

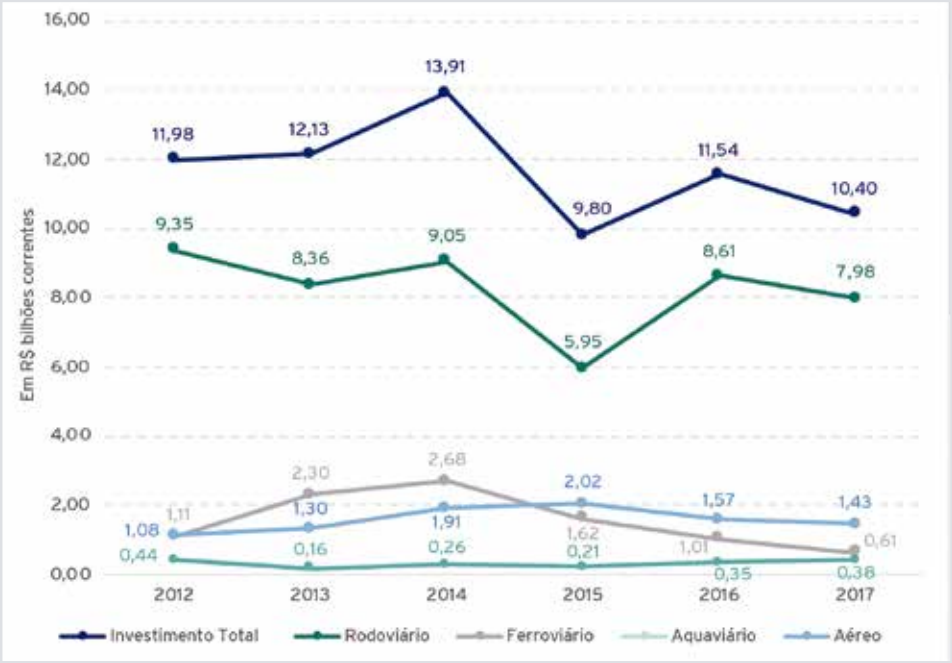
Desde 2014, no início da crise, o número de vagas formais vem caindo. Por outro lado, no ano passado, o ritmo de fechamento de postos de trabalho foi menos intenso do que nos três anos anteriores. O setor de transporte, armazenagem e correios encerrou 2017 com 2,33 milhões de vagas de emprego, sendo que 67,5% desses postos de trabalho estavam registrados no transporte rodoviário.

Ociosidade – Segundo a pesquisa, ainda há um elevado nível de ociosidade nas empresas transportadoras. A melhora desse quadro é atrelada à retomada da atividade econômica, quando o País apresentar um incremento relevante no volume de serviços de transporte.

Inflação – Em 2017, enquanto a inflação brasileira ficou em 2,95%, o grupo do transporte atingiu 4,10% no IPCA calculado pelo IBGE. Esse resultado deve-se à alta no preço dos combustíveis – 8,9% após a mudança nas alíquotas de PIS e Cofins. A gasolina, por sua vez, aumentou 10,32% e o diesel 8,35%.

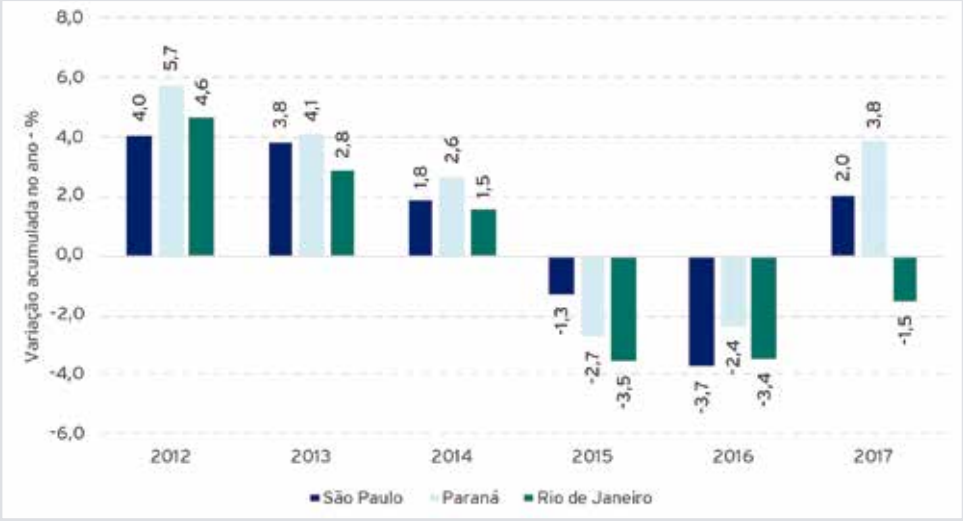
Fonte: CNT

Grafico 1



Fonte: Elaboração CNT com dados do Siga Brasil

Grafico 2



Fonte: Elaboração CNT com dados da ABCR.

Tabela

Veículos	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Automóveis	31.124	33.203	34.389	35.261	35.602	36.008
Comerciais leves	4.389	4.701	4.899	5.055	5.002	5.094
Caminhões	1.665	1.769	1.860	1.882	1.884	1.888
Ônibus	358	375	388	389	386	382
Total Autoveículos	37.536	40.049	41.536	42.587	42.872	43.371
Motocicletas	12.404	13.056	13.468	13.639	13.470	13.199

Fonte: Elaboração CNT dados do Sindipeças.

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

Acesse: NovoDelivery.com.br

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

Arquivo

SUSPENSÃO DE CNH PARA DEVEDORES

Na tentativa de obrigar devedores a quitarem suas dívidas, alguns juízes estão determinando a suspensão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e recolhimento do passaporte, decisão fundamentada pelo artigo 139, inciso IV do novo Código de Processo Civil, o qual prevê que os juízes podem "determinar todas as medidas indutivas, coercitivas, mandamentais ou sub-rogatórias para assegurar o cumprimento de uma ordem judicial, incluindo casos de prestação de penas pecuniárias". Mas na visão da PROTESTE, associação de consumidores, apesar de ter previsão na lei, a perda de um passaporte ou Habilitação deve ser aplicada caso a caso.

SAIBA +

everystockphotos.com

MARCO REGULATÓRIO DO TRANSPORTE DE CARGAS

Foi aprovado, em 26 de junho, pela Câmara dos Deputados, o novo marco regulatório do transporte de cargas no Brasil, que define questões como frete, seguro, relações contratuais e penalidades do Código de Trânsito Brasileiro. Conforme o texto, continua a obrigatoriedade de inscrição de todos os veículos no Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC) perante a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Por outro lado, a proposta faz uma alteração em relação à quantidade de caminhões em posse dos transportadores autônomos (TAC), que agora poderão ter de 1 a 3 caminhões.

SAIBA +

Divulgação

TABELA COM VALORES MÍNIMOS DE FRETES

Após a medida provisória, que definiu a tabela com os valores mínimos de fretes, o que era uma das reivindicações da categoria na greve dos caminhoneiros, ocorrida em final de maio, as discussões sobre o tema ainda continuam. O Governo decidiu rever a tabela após reclamações dos produtores rurais, que alegam que os novos valores elevam os custos do frete. Um levantamento da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) apontou que, com os valores fixados pela ANTT, os fretes de grãos subiram entre 35% e 150% em relação aos praticados antes da medida.

SAIBA +

everystockphotos.com

NOVAS REGRAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS

O setor de transporte rodoviário de cargas já deve obedecer novas regras, que foram publicadas em 21 de junho, por meio de Portaria da SUSEP (Superintendência de Seguros Privados), no inciso IV, do artigo 32, do Decreto-Lei nº 73, de 21 de novembro de 1966, e determinam que empresas de transporte de cargas e embarcadores assumam a obrigação de averbar, junto à seguradora, todos os embarques citados na apólice, antes da saída do veículo transportador, com base nos conhecimentos emitidos, em rigorosa sequência numérica, mediante à transmissão eletrônica do arquivo do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CTe), no padrão estabelecido na legislação ou documento fiscal equivalente.

SAIBA +

Divulgação

DAF PRODUZIRÁ CAMINHÃO TOTALMENTE ELÉTRICO

Por meio de uma parceria com a VDL, a DAF Trucks NV se prepara para lançar a primeira série de caminhões elétricos CF, que entrará em operação em seus principais clientes no decorrer deste ano. Os veículos apresentam Tecnologia E-Power de última geração da VDL, de zero emissões e ruído ultrabaixo. Os modelos serão fabricados pela DAF e toda a instalação elétrica será concluída pelo VDL Groep. O caminhão CF Elétrico é um 4x2 desenvolvido para aplicações em áreas urbanas com restrições de até 40 toneladas, nas quais os semirreboques de eixo simples ou duplo são o padrão.

SAIBA +

Divulgação

NOVAS MEDIDAS PARA CAMINHÕES-CEGONHA

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicou a resolução nº 75 , que aumenta o limite do comprimento dos caminhões conhecidos como cegonha de 22,40 metros para 23 metros. O objetivo é atender à nova realidade do setor de transporte de veículos, que cresceram de tamanho nos últimos anos, demandando mais espaço nas cegonhas. De acordo com o ministro das Cidades, Alexandre Baldy, a novidade beneficiará a vida de usuários em todo o País. "Trará economia para o setor, com possibilidade de reduzir custos no transporte, peças e outros componentes automotivos", explica.

SAIBA +

everystockphotos.com

PROBLEMAS OCULARES PODEM REPROVAR

Acidentes de trânsito são considerados um grave problema global de segurança e saúde pública pela OMS (Organização Mundial da Saúde). De acordo com o oftalmologista do Instituto Penido Burnier, Leôncio Queiroz Neto, perito em medicina do trânsito e membro da ABRAMET (Associação Brasileira de Medicina do Tráfego), o uso de óculos desatualizados é um dos fatores que contribuem com este crescimento. "O problema é que as alterações no grau dos óculos ou lentes de contato são lentas e passam despercebidas. Por isso, pessoas que enxergam próximo ao limítrofe estabelecido pelo Detran correm mais risco de serem reprovadas no exame de renovação da CNH", alerta.

SAIBA +

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

MERCADO JÁ CAMINHA, MAS A PASSOS LENTOS

Apesar do cenário econômico ainda turbulento, os números do setor no primeiro semestre de 2018 são positivos, porém, ainda estão bem abaixo do se que se esperava. Impactos negativos da greve dos caminhoneiros e indefinição no cenário eleitoral são apontados como fatores que ainda abalam a confiança dos investidores e consumidores

A economia brasileira ainda não decolou em 2018, como se esperava. O País continua sofrendo para recuperar o fôlego e, com isso, empresas de vários setores vêm se movimentando na tentativa de vencer a crise. É certo que a economia já está dando sinais de retomada, porém, em níveis ainda muito baixos, o que faz com que os empresários prossigam demonstrando muita cautela na hora de investir.

Até o fechamento desta edição, em final de junho, o Governo tinha reduzido a expectativa de crescimento do PIB para 2018, de 2,6% para 1,6%. Para justificar a redução, o Banco Central informou que um dos fatores que obrigaram a revisão foi a paralisação no setor de transporte de cargas, no final de maio, movimento que teve impactos diretos e indiretos na economia.

Por outro lado, apesar do cenário econômico ainda turbulento, os números do setor no primeiro semestre são positivos. Segundo a Fenabrave – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, os emplacamentos e licenciamentos de veículos tiveram uma alta no acumulado nos seis primeiros meses do ano.

De acordo com a entidade, foram vendidos 1.691.556 veículos no primeiro semestre de 2018, entre automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, motocicletas, implementos rodoviários e outros. Isso significa crescimento de 12,37% na comparação com o mesmo período do ano passado.

No mês de junho, em comparação a igual período de 2017, foram vendidas 287.721 unidades, uma alta de 3,85%. Em contrapartida, esse resultado comparado ao mês de maio de 2018, percebe-se queda de 2,45%.

Para especialistas do setor, a greve dos caminhoneiros impactou significativamente as vendas do mês de junho e abalou a confiança dos investidores e consumidores. Segundo projeções, esse reflexo ainda poderá ser sentido nos resultados nos próximos meses.

COMERCIAIS LEVES E CAMINHÕES

Os segmentos de automóveis e comerciais leves juntos, registraram, no primeiro semestre, 1.127.217 unidades licenciadas, o que significa crescimento de 13,71% ante o mesmo acumulado de 2017.

Se analisarmos apenas o resultado de junho, foram 195.066 unidades emplacadas, o que representa 3,18% de crescimento em relação a junho do ano passado, e aumento de 0,08% sobre maio deste ano.

No que se refere a caminhões, houve alta de 50,71% no primeiro semestre de 2018 ante mesmo período de 2017, somando 32.338 unidades licenciadas.

Em junho, o mercado recebeu 5.731 caminhões emplacados, um crescimento de 37,14% sobre o mesmo mês de 2017, e aumento de 0,24% em relação a maio de 2018.

Na avaliação de Sérgio Zonta, Vice-Presidente da Fenabrave para os Segmentos de Caminhões e Implementos Rodoviários, houve um expressivo aumento nos níveis de financiamento, principalmente pela oferta dos bancos privados e ligados às montadoras, o que tem contribuído significativamente para esta retomada.

Ele também revelou que, apesar da redução de crescimento do PIB, percebe-se uma queda importante na inadimplência. Portanto, as perspectivas para o segmento continuam positivas, mesmo porque a base de comparação com anos anteriores ainda é muito baixa.

A área de Implementos Rodoviários, um setor que tem também amargado perdas, registrou alta de 79,80% no acumulado do semestre frente a igual período do ano passado, totalizando 20.019 unidades, contra 11.134 unidades de 2017.

REVISÃO DAS PROJEÇÕES

Diante dos últimos acontecimentos no País, como a greve dos caminhoneiros e Copa do Mundo, além da indefinição do cenário eleitoral, a Fenabrave revisou, pela segunda vez, as projeções para o Setor da Distribuição de Veículos em 2018.

Considerando os emplacamentos de todos os segmentos somados (automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus e implementos, motocicletas, tratores e colheitadeiras), a entidade projeta, para este ano, alta de 9,8% sobre 2017, totalizando 3.420.259 unidades. Anteriormente, a estimativa era de aumento de 13%.
A nova projeção da entidade para os segmentos de Automóveis e Comerciais Leves indica crescimento de 9,7% em 2018, chegando a 2.383.184 unidades. Em março, a entidade estimava que os segmentos cresceriam 15,2% no ano.

Com a revisão das projeções, o segmento de Caminhões deve também registrar alta de 24,8% nos emplacamentos em 2018, atingindo 65.000 unidades. No início do ano, as projeções de crescimento eram de 17%.

Para Implementos Rodoviários, o novo índice de crescimento projetado é de 58,6%, com 40.615 unidades, contra 41% de alta, anteriormente prevista.

Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

QUANTIDADE DE ESTEPES: O QUE DIZ A LEGISLAÇÃO?

Não raro encontra-se no lugar destinado ao estepe um pneu que, de estepe, só tem o nome, sem a mínima condição de uso. E, neste caso, vale ressaltar que a mesma multa aplicada por pneus carecas ou que não tenham condições mínimas de segurança também vale para os estepes.

Recebi um e-mail de um amigo, que me perguntava quantos estepes são exigidos por lei para uma frota como a dele. E na mensagem, ele informou a quantidade de veículos da empresa entre cavalos mecânicos, caminhões e semirreboques, bem como as medidas de pneus utilizados e as rotas percorridas.

Embora a pergunta tenha sido feita sob o aspecto legal, não se pode deixar de responder também sob o foco da necessidade prática das operações. Sob o aspecto legal, é mais uma vergonha nacional. A Lei 9503/97, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro – CTB é praticamente omissa em relação a pneus e totalmente em relação aos estepes ou rodas sobressalentes. As únicas referências a pneus estão no Artigo 100, Parágrafo único, que diz que o Contran regulamentará o uso de pneus extralargos, e no Artigo 175, que trata da infração e penalidade por **"Utilizar-se de veículo para, em via pública, demonstrar ou exibir manobra perigosa, arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus"**.

Tudo o que existe sobre pneus é determinado por resoluções do Contran/Denatran. O principal texto legal sobre pneu é a Resolução 558/80, anterior ao atual CTB, mas ainda em vigor, e apenas contém em seu Artigo 4º, Parágrafo 2º, que é permitida a assimetria entre pneus montados no mesmo eixo quando se tratar de uso de roda reserva, ou seja, estepe diferente dos demais pneus.

A Resolução 14/98 traz em seu Artigo 1º – Para circular em vias públicas, os veículos deverão estar dotados dos equipamentos obrigatórios relacionados abaixo, a serem constatados pela fiscalização e em condições de funcionamento:

I – nos veículos automotores e ônibus elétricos:

24) roda sobressalente, compreendendo o aro e o pneu, com ou sem câmara de ar, conforme o caso;

Para os reboques e semirreboques, tratados no item II da mesma resolução, não há qualquer referência a rodas ou pneus sobressalentes.

Em suma, é esta resolução que obriga que veículos automotores sejam equipados com roda sobressalente (estepe), macaco e chave de rodas, ao mesmo tempo em que é omissa em relação aos reboques e semirreboques. Agora, a questão prática. Há diversos pontos a considerar antes de se tomar uma decisão a respeito: se devemos seguir estritamente o que está na legislação ou se vamos além dela.

O primeiro ponto a ser considerado é se os conjuntos de cavalo mecânico e semirreboque são equipados com pneus de dimensões diferentes, como no caso de pneus extralargos (chamados também de super single) para o semirreboque. Nesta situação, necessariamente, o conjunto deve portar um estepe de cada dimensão. O mesmo para veículos equipados com pneus ditos "normais", mas de diferentes dimensões como, por exemplo, cavalo mecânico com pneus 295/80R22,5 e semirreboque com pneu 275/80R22,5 ou 275/70R22,5.

Nos demais conjuntos, mesmo sendo possível portar apenas um estepe, a prudência e o conhecimento vão determinar se devem ter um, dois ou até mais estepes. Se os veículos trafegam por vias pavimentadas e em bom estado de conservação, e o histórico de ocorrências mostrar que a incidência da necessidade de troca de pneus por um sobressalente durante a viagem é raro de acontecer, pode-se optar por apenas um estepe.

Há diversos pontos a considerar antes de se tomar uma decisão a respeito: se devemos seguir estritamente o que está na legislação ou se vamos além dela.

Mas, se a rota é por vias mal pavimentadas em que sejam constantes os furos e outras ocorrências com pneus, convêm equipar com mais estepes.

O estado dos pneus utilizados para esta finalidade também é de fundamental importância. Não raro encontra-se no lugar destinado ao estepe um pneu que, de estepe, só tem o nome, sem a mínima condição de uso. E, neste caso, vale ressaltar que a mesma multa aplicada por pneus carecas ou que não tenham condições mínimas de segurança também vale para os estepes.

Não existe fórmula pronta. Como se diz, cada caso é um caso, mas prudência é recomendável e a segurança deve vir sempre em primeiro lugar.

A SAÚDE DOS CAMINHONEIROS VAI MAL

Apesar de saberem da importância de cuidar da saúde, os caminhoneiros continuam sendo negligentes. Ter uma saúde em dia garante não só mais rendimento e produtividade como uma viagem mais segura

Divulgação Arteris

Divulgação Sest Senat

A profissão de caminhoneiro, como todo mundo deve imaginar, é extremamente desgastante e estressante. São muitas horas nas estradas, poucas horas de sono – apesar da legislação determinar paradas regulares para descanso –, uso indiscriminado de medicamentos, más condições de trabalho e, na maior parte das vezes, baixa remuneração. Essa realidade desencadeia uma série de problemas físicos e psicológicos, muitas vezes, com prejuízos graves ao organismo.

E para completar o quadro, sabe-se que o caminhoneiro não cuida muito da saúde, seja por falta de tempo ou mesmo descuido. Uma pesquisa recente, realizada pela concessionária Arteris, entre janeiro e dezembro de 2017, com 3.522 caminhoneiros que passaram pelos trechos sob concessão do Grupo, mostrou que a rotina de longas viagens, a alimentação desregrada, a falta de atividade física e as poucas horas de sono trazem grandes danos à saúde dos motoristas.

Dos que foram ouvidos, 30% estão obesos; 35% apresentam colesterol alto e 37% possuem glicemia alta. A falta de sono também foi constatada: 25% enfrentam uma jornada de mais de 18 horas no trânsito e 51% dormem na própria boleia do caminhão. A pesquisa ainda revelou que 33% ficam fora de casa cerca de 20 dias em um único mês e, para driblar o cansaço da profissão, 19% deles utilizam anfetaminas.

Para ajudar a reverter esse quadro, a própria Arteris, bem como a Polícia Rodoviária Federal, entidades de classe e outros órgãos do setor costumam fazer campanhas educativas, mostrando para os profissionais da estrada a importância de se cuidarem. Em junho, na passagem do Dia do Caminhoneiro, a Arteris desenvolveu mais uma edição do Acorda Motorista, que além de levar orientação sobre os riscos do uso de medicamentos e como equilibrar o tempo de jornada e as paradas, os caminhoneiros passaram por uma avaliação médica e responderam a um questionário baseado na Escala Epworth, que avalia o nível de sonolência. As equipes também inspecionaram as condições de iluminação e as faixas refletivas dos veículos, promovendo ainda pequenos reparos.

A Polícia Rodoviária Federal também mantém o Programa Comando de Saúde nas Rodovias, que busca detectar motoristas profissionais de veículos de carga que não cuidam da própria saúde. Periodicamente, são oferecidos avaliações e exames, como a pesquisa de doenças pré-existentes, aferição de pressão arterial, níveis de glicose, acuidade visual e auditiva, campo visual, força manual, vacinação e grau de sonolência.

Da mesma forma, o Sest Senat costuma realizar palestras e campanhas, que contemplam conteúdos sobre questões de saúde, psicossociais, qualidade de vida e econômicas, trazendo informações úteis

Os registros de motoristas – não só de caminhão – que sofrem de mal súbito e provocam acidentes nas estradas são sempre noticiados e não são poucos

e atualizadas aos trabalhadores do transporte.

RAZÕES DO DESCUIDO

Na verdade, quando perguntados sobre as razões que os levam a não cuidar da saúde, há quase uma unanimidade: a falta de tempo é o maior obstáculo para quase nunca visitarem um médico.

"Sinceramente, eu só procuro um médico na emergência. Tempos atrás, sofri por gastrite, com fortes dores, o que me fez visitar um médico. Na verdade, sabemos sim que é necessário realizar check-ups anualmente, mas as viagens longas acabam atrapalhando nosso planejamento", conta Gilmario Teraco, motorista há 18 anos em São Paulo.

Francisco de Souza, há 12 na estrada, também reconhece a importância de cuidar da saúde, mas confessa que isso fica sempre para segundo plano. "**No ano passado, consegui fazer um check-up. A intenção é repetir neste ano, mas até agora não marquei os exames"**, revela.

A dificuldade de marcar exames e encontrar médicos especialistas no Sistema Único de Saúde (SUS) também é vista como obstáculo no cuidado com a saúde.

"Dependendo da região que você mora, é muito difícil encontrar um médico ou marcar exames. Se a pessoa tiver um problema grave e precisar de um exame, ela corre o risco de falecer antes, porque as marcações demoram muito", descreve Lucio Fontes da Silva, há seis anos na profissão.

A crise econômica, que está impactando a economia e, principalmente, o setor de transportes, também fez com que motoristas cancelassem planos de saúde.

"Eu tinha um plano de saúde simples, para pelo menos fazer exames de rotina. Mas com a crise e escassez de frete, me vi obrigada a cancelar. Hoje, dependendo do SUS, que é um serviço muito ruim", comenta Silvina Pacheco Ramos, motorista há 10 anos.

SEGURANÇA NA VIAGEM

Na verdade, manter a saúde em dia é importante até mesmo para que o motorista trabalhe melhor, com mais rendimento e mais segurança na viagem. Porém, a maior parte dos motoristas preocupa-se mais com a manutenção do veículo, mas se esquece da manutenção do próprio corpo.

Os registros de motoristas – não só de caminhão – que sofrem de mal súbito e provocam acidentes nas estradas são sempre noticiados e não são poucos.

Por isso, é um assunto que deve ter cada vez mais atenção das autoridades e entidades do setor, no sentido de buscar minimizar essa realidade e conscientizar os caminhoneiros. Em 2017, segundo pesquisas do setor, o mal súbito foi a causa de mais de 15% dos atendimentos médicos em estradas brasileiras.

"Já vi colegas passarem mal ao volante e precisarem interromper a viagem para descansar ou tomar um medicamento, muitas vezes, sem prescrição médica", revela Luiz Augusto Fereira, há oito anos na boleia.

A automedicação é outro problema do caminhoneiro. Uma pesquisa realizada no ano passado, pelo Instituto de Ciência Tecnologia e Qualidade, mostrou que mais de 70% da população brasileira toma remédio sem receita.

Nessa onda, entram os famosos rebites, substâncias que ajudam a reduzir o apetite e o sono, mas prejudicam a saúde, sem falar que aumentam os riscos de acidentes. Infelizmente, essa é uma prática também comum nas estradas, que as autoridades tentam acabar. A própria lei da obrigatoriedade dos exames toxicológicos é uma tentativa de reduzir esse problema recorrente.

Diante disso, fique atento e cuide de você. Saúde é coisa séria e é seu bem mais valioso!

OUTROS DADOS DA PESQUISA DA ARTERIS

- 3% ficam hospedados em hotéis na rotina de trabalho;
- 19% usam anfetaminas;
- 7% estão na faixa mais alta na Escala de Sonolência de Epworth, que indica um risco 70% maior de sofrer acidente automobilístico;
- 31% têm sobrepeso;
- 7% sofrem com hipertensão;
- 35% possuem triglicérides alta.

Os acidentes de trabalho também fazem parte da rotina dos caminhoneiros. O levantamento também apontou que 23% dos entrevistados já sofreram algum tipo de acidente nas estradas.

DICAS PARA AJUDAR A MANTER UMA BOA SAÚDE

• Os caminhoneiros levam uma vida sedentária, pelo menos a maioria, e não têm tempo para praticar atividades físicas pela própria rotina corrida de trabalho. Sendo assim, sempre que possível, é importante fazer alongamentos de pernas, coluna e braços em cada parada. O alongamento reduz a tensão dos músculos e as dores musculares e ajuda a relaxar.

• Muitas vezes, o motorista almoça na estrada. Procure manter uma alimentação mais saudável e respeite os horários das refeições. Evite frituras e alimentos gordurosos. Dê preferência para legumes, verduras e carnes magras.

• Pelo menos uma vez por ano, tente fazer exames de rotina. Programa-se e visite o médico anualmente.

• Faça paradas para descansar. É importante para você conservar a saúde e ter uma viagem mais segura.

• Evite se automedicar e nunca faça uso de substâncias ilícitas.

• Procure dirigir com uma postura adequada, com o assento ajustado e com as costas apoiadas no encosto do banco. A postura faz toda a diferença nas viagens e previne dores musculares.

Divulgação

NOVA GERAÇÃO DE CAMINHÕES SCANIA: RUMO À DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE

A montadora anunciou a nova geração de caminhões, que chega ao Brasil apenas dois depois de ser lançada na Europa e com atributos que prometem mais economia e rentabilidade aos transportadores e menos impacto ambiental

No competitivo mercado de transporte de cargas brasileiro, a Scania tem se posicionado como uma empresa pautada pela busca de soluções conectadas, inteligentes e sustentáveis. Em linha com essa estratégia, a montadora anunciou a nova geração de caminhões, que chega ao Brasil apenas dois anos depois de ser lançada na Europa e com atributos que prometem mais economia e rentabilidade aos transportadores e menos impacto ambiental.

Chamada de "máquina dos sonhos", a linha foi desenvolvida dentro de um conceito totalmente novo e moderno, que tem como principais focos a melhoria do ambiente de condução, economia de combustível, melhor utilização do espaço interior, segurança e confiabilidade. O desenvolvimento consumiu R$ 1,5 bilhão, que corresponde a 60% do investimento de R$ 2,6 bilhões previstos para o ciclo 2016/2020. Trata-se da nova proposta da montadora para buscar a descarbonização do transporte, visando o uso racional de recursos naturais e redução de 50% nas emissões de CO_2 de suas operações.

Conforme Christopher Podgorski, presidente da Scania América Latina, a nova plataforma começará a ser produzida na fábrica de São Bernardo do Campo/SP em outubro próximo, com entregas previstas para fevereiro de 2019. O preço girará em torno de 10% a 15% maior do que o da linha atual. O reajuste é justificado pela alta tecnologia embarcada nos veículos.

Para receber a nova plataforma, o parque industrial da Scania foi priorizado nos investimentos. Segundo o presidente, foram investidos mais de R$ 2,6 milhões na preparação da unidade, que conta com altos níveis de automação e opera alinhada ao conceito de Indústria 4.0, abrigando 77 robôs e modernas linhas de produção para montagem dos novos caminhões.

CABINE É DESTAQUE

Entre as novidades da nova plataforma, a cabine é um dos grandes destaques. A nova geração ganhou cabines totalmente novas: nenhuma peça da linha atual (P,G e R) foi reaproveitada. Desenvolvida e produzida pelos próprios designers da Scania, a cabine é totalmente nova por dentro e por fora e segue um conceito modular, permitindo que a montadora ofereça mais possibilidades aos clientes, aumentando de sete opções da linha atual para 19 tipos de combinações no portfólio novo (cabines R,S, P, G e XT) para pisos irregulares.

O top de linha é a cabine versão S, que traz pela primeira vez piso plano. Internamente, a preocupação com o motorista mais uma vez se faz presente. No novo portfólio, o painel foi rebaixado e o posicionamento do condutor foi deslocado (65 mm do para-brisas e 2 mm para o lado), permitindo melhor visibilidade externa.

"O objetivo é criar um mix de cabines para os clientes, a fim de oferecermos as soluções e funcionalidades corretas para todas as aplicações", explica Silvio Munhoz, diretor comercial da Scania.

Isso quer dizer que, seja qual for a cabine escolhida, o cliente terá maior espaço interno. Para isso, a cabine S, por exemplo, ganhou duas polegadas de comprimento e também aumento geral na altura do teto, que está dez centímetros maior do que a da linha atual.

Os novos caminhões também são os primeiros a serem equipados com airbags laterais, que vêm integrados ao teto da cabine, garantindo mais segurança em casos de capotamento.

MOTORES MAIS LIMPOS

Em se tratando de economia, que é um dos pilares do posicionamento da nova geração, os motores dos novos caminhões foram desenvolvidos com tecnologia de alta pressão de injeção de diesel, visando à redução do consumo, ruídos e emissões. Segundo Celso Mendonça, gerente de Pré-Vendas da Scania no Brasil, essas inovações ajudarão o usuário a economizar até 12% de diesel. Isso significa, considerando um caminhão de longa distância rodoviária, que rode 150 mil km por ano, uma redução de mais de nove mil litros de óleo diesel.

Com a nova geração, a Scania anunciou também a estreia mundial do novo motor de 540 cavalos, e disponibiliza uma gama de potências (220, 280, 320, 410 e 500 cavalos).

Segundo a montadora, a economia de combustível garante não só melhor rentabilidade para a transportadora, mas também contribui para a redução de emissões de CO2 e menor impacto ambiental. É nesse aspecto que a Scania se posiciona como a empresa que lidera a busca por um transporte mais sustentável no mundo.

Seguindo esse alinhamento global, a nova linha chega com cinco motores movidos a GNV/Biometano (2 opções), bioetanol (3 opções). Além disso, a montadora anunciou a entrada do motor de sete litros para o segmento semipesado. A nova plataforma também está preparada para a produção futura de veículos híbridos e elétricos.

Outra novidade é o sistema de freio de eixos lay shaft brake como padrão das caixas Opticruise, que, segundo Celso, reduz o tempo de mudança de marcha e contribuiu para que a pressão do turbo seja mantida. Com isso, o caminhão ganha mais velocidade para a próxima marcha com maior torque, mantendo a suavidade das trocas. “Isso ajuda a melhorar a dirigibilidade em condições mais difíceis e a aumentar o desempenho em todos os tipos de condução rodoviária”, esclarece.

A nova frenagem também é um dos atributos da nova plataforma. A família ganhou um sistema de frenagem avançado, que traz o eixo dianteiro em 50 mm para frente. Segundo Celso, com um centro de gravidade mais baixo da cabine, um cavalo mecânico 4x2 com cerca de 40 toneladas de peso total consegue parar totalmente a uma velocidade de 80 km/h, por exemplo, em uma distância 5% mais curta.

NOVA ABORDAGEM DE VENDAS

Para comercializar a nova geração de caminhões no Brasil, a Scania também anunciou uma mudança na abordagem junto ao cliente. As equipes de vendas receberão treinamentos para auxiliar na escolha da melhor solução, que engloba serviços e novos produtos.

A partir de uma análise de cada operação, realizada com auxílio de modernas ferramentas, o vendedor ajudará o comprador a personalizar suas soluções e produtos, visando aumentar a rentabilidade de cada empresa.

“A ideia é que o cliente explique para qual uso quer o caminhão, e o concessionário poderá indicar a melhor opção entre as 35 diferentes aplicações que estarão disponíveis. Para se ter ideia, será possível montar 500 alternativas de tipos de caminhões. Portanto, dentro dessa nova era, o vendedor passa a ser um verdadeiro consultor de negócios”, garante Silvio Munhoz.

A GRANDE JORNADA

Para marcar a entrada da nova geração na América Latina, a Scania criou o projeto The Jorney, uma ação inédita que teve seu lançamento em 2 de agosto, na fábrica de SBC. Na ocasião, dois caminhões

Christopher Podgorski

Silvio Munhoz

– um com a nova cabine S e outro com motor XPI – deixaram a fábrica rumo a uma jornada por quatro países da América Latina (Brasil, Argentina, Chile e Peru).

Um dos veículos, denominado Rota Verde, percorrerá, durante dois meses, esses países em busca de histórias de pessoas que transformaram o mundo por meio de ações sustentáveis. O segundo, batizado de Rota Azul, fará paradas em concessionárias da Scania, abordando clientes, fãs e jornalistas para eventos da marca. O resultado desse projeto será registrado em uma websérie com cinco capítulos, com estreia prevista para 29 de outubro.

Para dar a largada ao projeto, a Scania parou a fabrica de SBC, permitindo que mais de 4 mil colaboradores prestigiassem a saída dos veículos, juntamente com jornalistas e convidados.

“O desafio da Scania é liderar a transformação para um transporte sustável, o que nós nos já estamos fazendo. A chegada na nova geração vai ao encontro desse posicionamento e, mais uma vez, vai revolucionar o mercado e a maneira de vender caminhões no País”, comenta Podgorski.

Veja mais informações da Scania no portal da Editora Na Boléia.

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
48 3440.0000
www.olivo.ind.br
Faça revisões em seu veículo regularmente

SOLUÇÕES em peças para seu PESADO
MORELATE
distribuidora de autopeças
VOLVO
KIT DE EMBREAGEM 430MM (NOVO)
104461-1 - 087468
TRANSMISSÕES AUTOMATIZADAS I-SHIFT.
FH460, FH420, FH II 420, FH II 420, FH II 460, FH II 460, FH II 500, FH II 500, FH II 540, FH400, FH440, FH460, FH460, FH480, FH500, FH500, FH500, FH520, FH540, FM300, FM360, FM360 FM80, FM500, FM390, FM400, FM420, FM420, FM440, FM450, FM450, FM460, FM460, FM480, FM500, FMX460, FMX480, FMX500
EATON
@morelatelinhapesada.matriz
morelatedist
site Morelate
Matriz
Fone: 11 3908-0060
Rio de Janeiro 21 2672-9046
Araçatuba 18 3621-8026
Petrolina 87 3867-4883
Recife 81 3375-8500
Caxias do Sul 54 3290-4010
S. J. dos Campos 12 3308-0936
www.MORELATE.com.br
Respeite a sinalização de trânsito.

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

Totem **excluviso** para a distribuição

7

ELEIÇÕES 2018

Diante dos acontecimentos no cenário político, é muito fácil desanimar e achar que não adianta votar, porque todos os candidatos são iguais. Mas saiba que o voto muda nossas vidas, pois possibilita a escolha de representantes e governantes que podem melhorar nosso País. Portanto, pesquise e procure conhecer melhor seu candidato. Vote consciente.

GUIA DO ELEITOR – ELEIÇÕES 2018

Como tirar a segunda via do título de eleitor?

Em um primeiro momento, o eleitor deve procurar o cartório eleitoral onde foi feita sua inscrição quando o primeiro título foi retirado. Não sabe qual é? Consulte nesse link: http://bit.ly/2OjbCMf. Importante: apenas o titular do documento pode pedir essa segunda via.

Qual o valor da multa para quem esqueceu de votar?

A multa pode variar de R$ 1,05 até R$ 3,51 por cada turno ausente. Caso o Juiz entenda que o valor máximo de R$ 3,51 não é eficaz, de acordo com a situação econômica do eleitor faltoso, ele pode aumentar a multa em até 10 vezes, podendo chegar aos R$ 35,14.

O que acontece se eu não votar e não justificar?

A primeira punição aplicada a quem não vota é o pagamento de uma multa, cobrada quando o eleitor for regularizar seu documento em um cartório eleitoral. Agora, se o eleitor não buscou um cartório para regularizar sua situação junto à Justiça Eleitoral e simplesmente se esqueceu de votar por três eleições, seu título de eleitor pode ser cancelado. E aí os problemas aumentam e muito. Quem tem o título de eleitor cancelado não pode fazer coisas importantes, como se inscrever ou assumir vagas obtidas em concursos públicos, receber pagamentos por serviços prestados a empresas ligadas ao governo, tirar passaporte ou carteira de identidade ou, ainda, fazer e até mesmo renovar sua matrícula em instituições de ensino.

Quanto tempo tenho para justificar meu voto?

No caso de eleitores que estão no Brasil, por exemplo, o prazo para justificar a ausência do voto é de até 60 dias após realizadas as eleições. Os brasileiros que estão fora do País têm menos tempo: 30 dias após seu retorno à pátria.

Como justificar o voto on-line – TRE

Para tornar o dia a dia das pessoas ainda mais fácil, o Tribunal Regional Eleitoral (TRE) de cada estado ou município permite que os eleitores entreguem essas justificativas via internet. Nesse formato, o eleitor deve acessar o sistema próprio de envio das justificativas ao TER, o Justifica. Esse sistema funciona em diferentes navegadores de internet (como Mozilla Firefox ou Google Chrome). Para entrar no sistema, basta acessar esse link http://bit.ly/2KxdU82

VALE A PENA

Aplicativos para consultar seu candidato

Detector de Corrupção: A ferramenta nasceu a partir do Instituto Reclame Aqui, braço do site brasileiro de reclamações contra empresas sobre atendimento, compra, venda, produtos e serviços. É um serviço gratuito, tanto para os consumidores postarem suas reclamações quanto para as empresas responderem a elas.

Cor da Corrupção: Outra ferramenta lançada pelo Reclame Aqui, mas como extensão para navegadores, A ferramenta, segundo a descrição do site, destaca, em qualquer página da internet, os nomes dos políticos que tiverem pendências judiciais. “Basta navegar normalmente que, sempre que o nome de um político condenado, processado ou investigado aparecer, o plugin grifa de roxo. Depois, é só passar o nome por cima do mouse para conferir a ficha judicial do político” .

Fonte: TRE

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

IMPORTANTE

NÃO ANULE O VOTO

Circula na internet uma informação que sustenta que se 50% dos eleitores anularem o voto, o pleito é impugnado. Essa informação é falsa e, provavelmente, deve ter animado muita gente a anular o voto nas últimas eleições. Por mais que estejamos desanimados com a qualidade dos representantes e desconfiados dos partidos, é bom lembrar que, após os votos serem contados, todas as cadeiras serão ocupadas e alguém estará governando por quatro anos.

O voto em branco pode favorecer algum candidato?

Indiretamente, sim. Apesar do voto em branco não ir diretamente para nenhum candidato, quanto maior for o número de votos em branco ou nulos, menos votos válidos serão necessários para vencer a eleição. Isso pode gerar consequências na forma como a eleição será definida ou se irá ou não para o 2º turno, por exemplo.

VOTE SEMPRE; NÃO ANULE OU VOTE EM BRANCO!!!

OS PRINCIPAIS MOMENTOS DA ELEIÇÃO NO PAÍS

1555 - VOTO CENSITÁRIO

Da Colônia até quase o fim do Império, só podiam votar (e serem votados) nobres, burocratas, militares, comerciantes ricos, senhores de engenho e homens de posses, mesmo analfabetos. Em 1555, a vila de Santo André da Borda do Campo tinha juiz, vereador, inspetor e procurador eleitos. Só o alcaide-mor, espécie de prefeito, era indicado pelo rei.

1989 - ELEIÇÕES DIRETAS

A reabertura democrática trouxe a nova Constituição de 1988. Presidente, governadores e prefeitos de grandes cidades seriam eleitos em dois turnos. Jovens acima de 16 anos, analfabetos e maiores de 70 anos ganharam direito facultativo ao voto. Em 1989, após 29 anos de escolhas feitas pelo Congresso, houve eleição para presidente.

1932 - VOTO FEMININO

Estabeleceu-se voto secreto e obrigatório para "cidadão maior de 21 anos, sem distinção de sexo" em 1932. Assim, mulheres podiam votar. A médica paulista Carlota de Queiroz foi eleita deputada. Em 1934, a idade mínima para votar passou a ser de 18 anos.

1996 - URNA ELETRÔNICA

Após experiências feitas desde 1989, 57 cidades com mais de 200 mil habitantes usam urna eletrônica na eleição municipal. Em 2000, na primeira eleição totalmente informatizada do mundo, 110 milhões de pessoas escolheram prefeitos e vereadores de 5.559 municípios.

A Voz das Estradas acabou de ganhar um Embaixador.

A Mercedes-Benz sempre ouviu as estradas, e agora irá ouvir ainda mais. Ela fez algo inédito: criou o Embaixador da Voz das Estradas, dedicado 100% a ouvir você. Para isso, escolhemos João Moita, motorista com 50 anos de estrada e que já pilotou muitos caminhões de norte a sul desse país. Ele será o seu braço direito aqui dentro e vai ouvir todas as suas necessidades. Anote aí os contatos do nosso Embaixador e prepare-se para ser ouvido ainda mais.

(11) 97615 3374

joao.moita@embaixadorvozdasestradas.com.br

MercedesBenzCaminhoes mercedesbenz_caminhoes

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.