

QUEEN OF THE ROAD

SCANIA PROMOVE
EVENTO PARA
MULHERES DO SETOR
DE TRANSPORTES

ACIDENTES

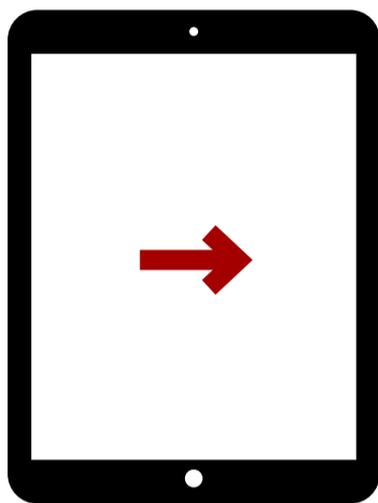
ENGENHEIRO EXPLICA
POR QUE AS CARRETAS
TOMBAM

Traficantes assumem roubo de carga no Rio

Número de casos triplica e chega a quase 10 mil em 2016

navegue

NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



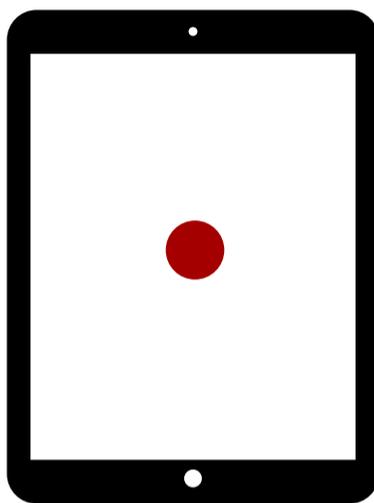
NAVEGAÇÃO

NO TABLET

Deslize na horizontal ou toque nas laterais para navegar entre as páginas.

NA WEB

Clique nas laterais

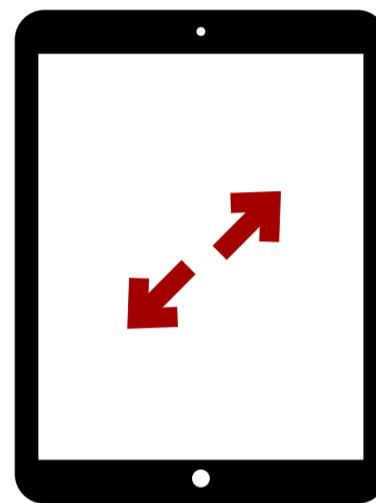


MENU

Toque uma vez para visualizar o menu da revista.

NA WEB

Clique no botão no canto superior direito



ZOOM

NO TABLET

Junte e separe os dedos para zoom out e in.

NA WEB

Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



Clique para ver INFORMAÇÃO EXTRA, EM TEXTO OU IMAGENS.



Clique para acessar LINKS EXTERNOS. Eles também podem estar no texto, em expressões como "clique aqui".



Indica um ÁUDIO. Clique para ouvir.



Clique para MANDAR UM EMAIL.

expediente

DIRETORA

Dilene Antonucci

EDIÇÃO

Dilene Antonucci (Mt 2023)
Nelson Bortolin e Chico Amaro

PROJETO ORIGINAL

Andreo Monteiro

COMERCIAL

Mariana Antonucci
mariana@cargapesada.com.br
Carlos Correa
carlos@cargapesada.com.br

PROJETO GRÁFICO

adoro design
eutambem@adorodesign.com.br

DIAGRAMAÇÃO

Thaila Sayuri Nagazawa

CONTATO

AMPLA EDITORA
Avenida Maringá, 813 – sala 503
86060-000 - Londrina – PR
Fone: (43) 3327 1622
redação@cargapesada.com.br
www.cargapesada.com.br

04

Acidentes

Por que as carretas tombam

10

Violência

Transporte de carga no RJ
vira atividade de alto risco

20

História

A BR-3 (atual BR-040) faz 60
anos cheia de nós a serem
desatados

26

Condenação

CADE vê cartel no transporte
de fertilizantes

08

Financiamento

Banco Mercedes-Benz quer
alongar dívidas de clientes

16

Queen of the Road

Scania promove evento
para mulheres do setor de
transportes

24

Crise

Transportadoras têm queda
de 19% no faturamento

28

Opinião

Vender parte da frota é
melhor que apelar para os
bancos



Por que as carretas tombam

NELSON BORTOLIN

Não são necessárias estatísticas da Polícia Rodoviária para se concluir que o número de tombamentos de carretas no País é bem alto. Basta digitar no Google duas palavras: “tombamento” e “carreta” e apertar o enter. A reportagem fez o teste, na manhã do dia 4 de janeiro, selecionando apenas as notícias das últimas 24 horas. Apareceram cinco acidentes: na serra de **Petrópolis (RJ)**, em **Nova Mutum (MT)**, em **Catanduvas (SP)**, em **Alto Piquiri (PR)**, e em **Garibaldi (RS)**.

Quando um veículo de carga entra numa

curva, parte do peso do lado interno é transferido para o lado externo à curva. E, a partir desta transferência de peso, os pneus do lado interno podem perder o contato com o piso. Essa transferência está associada à velocidade com o que veículo entra no trecho sinuoso. Uma vez iniciado o processo, o tombamento é inevitável. Essa é uma das principais causas de acidentes envolvendo veículos de carga no País, segundo o engenheiro mecânico Rubem Penteado de Melo. Manobras bruscas, como deixar

o veículo ir para o acostamento e tentar retornar de forma rápida, são outras causas frequentes de acidentes.

Também é bastante comum, de acordo com Melo, o tombamento de carreta-tanque. Principalmente quando ela não está completamente cheia. O balanço do líquido provoca um efeito chamado “slosh”, que reduz a estabilidade do veículo. “Há também outros efeitos, como o canivete, que provocam acidentes gravíssimos”, afirma Melo, que é responsável pelo Curso Prevenção de

Acidentes no Transporte Rodoviário de Cargas, da TRS Engenharia, de Curitiba.

Ele ressalta a necessidade de o motorista entender os

aspectos relacionados à física que envolvem sua atividade. “Entender um fenômeno é ter capacidade de prevêê-lo e de preveni-lo. Quando motorista deixa de acreditar que

tombamento é obra do acaso, passa a adotar ações preventivas”, explica. Mas o engenheiro também salienta a importância de os transportadores abandonarem mitos





e manias que podem acarretar tragédias. “Uma dessas manias é virar o pino-rei (peça responsável pelo engate da carreta no cavalo), depois de desgastado, para ser utilizado do outro lado. Pior ainda: muita gente enche o

pino-rei de solda numa tentativa de prolongar sua vida útil”, conta.

De acordo com Melo, um check list de apenas 10 minutos, que deve ser feito diariamente pelo próprio motorista, é

capaz de evitar muitos acidentes.

Engate e desengate da carreta, além de amarração de carga de forma correta, também estão entre os conteúdos do curso. Mais informações **www.trs.eng.br**



ONIXSMART 2 HÍBRIDO COM TELEMETRIA E CAIXA PRETA

Rastreador OnixSmart 2 Híbrido com Módulo de Telemetria e Caixa Preta é **testado e aprovado** nas operações de transporte da **Raízen**.



TENHA VOCÊ TAMBÉM

UM RASTREADOR COM TELEMETRIA E CAIXA PRETA E COLETE INFORMAÇÕES IMPORTANTES SOBRE A UTILIZAÇÃO DE SEUS CAMINHÕES.

CONHEÇA MAIS
MÓDULO CAIXA PRETA



LIGUE PARA NOSSA EQUIPE DE VENDAS



Banco Mercedes-Benz quer alongar dívidas de clientes

RALFO FURTADO

Braço financeiro da montadora liderou financiamentos pelo Finame em 2016

Atuando nos negócios gerados diariamente nas redes de concessionários, o Banco Mercedes-Benz garante que está buscando fórmulas de renegociação e alongamento de dívidas dos clientes. Foi o que informou em São

Paulo, numa coletiva de imprensa, o presidente da instituição, Bernd Barth.

“Em tempos de redução do ritmo da economia do Brasil, queremos demonstrar que somos parceiros nos bons momentos e também nos momentos não

tão bons”, declarou ao prever para 2017 uma leve melhora na economia no segundo semestre. Ele não acredita que as condições de 2016 se repitam.

Barth também mostrou que o BMB foi do sexto lugar, entre todos os bancos, comerciais ou de montadoras, em 2015, para o primeiro lugar

disparado em 2016 no ranking de liberação de repasses do FINAME. O crescimento de um ano para o outro foi de 2,6% enquanto todos os demais bancos despencaram na lista.

O primeiro lugar em 2015, era do Itaú Unibanco, que aprovou R\$ 4.147.000 de financiamentos para a compra de veículos pesados. Em 2016, o banco caiu para a terceira posição, com R\$ 1.257.000. Entre os bancos de montadoras, o melhor posicionado em 2015 era o Banco Volkswagen, que liberou R\$ 1.545.000. Mas no ano passado desceu para R\$ 962 milhões. Nesse mesmo período, o Banco Mercedes-Benz foi de R\$ 1.457.000 para R\$ 1.460.000 (de R\$ 1,52 bilhão para R\$ 1,56 bilhão, se considerados os números de dezembro a dezembro). Em compensação, o mercado total até

novembro de 2016 vendeu 9.694 veículos pesados, contra 23.046 no mesmo período em 2015: uma queda histórica de 57,9%.



Barth: “Queremos demonstrar que somos parceiros também nos momentos não tão bons”

No ano passado, considerados os 12 meses, os R\$ 1,56 bilhão, repassados do FINAME pelo Banco Mercedes-Benz, compraram 11.473 veículos pesados. Considerando apenas ônibus, houve um aumento de 62,2% em relação a 2015, com repasses de R\$ 461

milhões. A Mercedes-Benz retomou a liderança de vendas de veículos comerciais em 2016. **(clique aqui para saber mais).**

Foram anunciados também os nomes de quatro novos executivos: Diego Marin (que atuou antes na Argentina, no México e na Venezuela) passa a ser o diretor Comercial, enquanto outro Diego, o Novellino (que foi vice-presidente Financeiro e Controlador de Mercados e Projetos para o Sudeste Asiático e também atuou na Argentina, Alemanha e Espanha) é o novo diretor Financeiro. Marcelo Festucia (20 anos de atuação em instituições financeiras – Dibens, Unibanco, Itaú, Randon, Scania) assume a Diretoria de Crédito e Tatiana Yokayama e Silva (20 anos de experiência no setor bancário e 13 no Banco Mercedes-Benz) é a nova diretora de Operações.

Transporte de carga no RJ vira atividade de alto risco

NELSON BORTOLIN

Roubos praticamente triplicaram desde 2013, chegando a 9.870 no ano passado, quase 40 por dia útil

Transportar mercadorias no Rio de Janeiro virou uma atividade extremamente arriscada nos últimos anos. Só para se ter uma ideia, os roubos de carga no Estado praticamente triplicaram de 2013

para o ano passado. As ocorrências saltaram de 3.534 para 9.870. São quase 40 por dia útil. E a esmagadora maioria se concentra na região metropolitana da capital (ver quadro). O epicentro da criminalidade é o Complexo do Chapadão,

local estratégico próximo a rodovias e vias expressas importantes.

O agravamento da situação ocorre num momento em que o Estado do Rio de Janeiro está quebrado. As empresas de transporte estão se cotizando para financiar, por exemplo, o conserto das viaturas policiais, paradas por falta de manutenção.

Os 10 pontos mais perigosos



O delegado Maurício Mendonça de Carvalho, titular da Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas (DRFC) do Rio de Janeiro, explica que os traficantes “descobriram” o roubo de carga em 2012. “Antes, só roubavam cargas as quadrilhas especializadas. Era um número mais restrito de pessoas. Quando o tráfico do Rio descobriu que poderia se financiar com o roubo de carga, houve essa explosão de ocorrências”, alega.

O interesse maior dos bandidos não são as cargas mais valiosas, mas gêneros alimentícios, bebidas e cigarros. E o *modus operandi* das quadrilhas, segundo o delegado, varia. “Vai desde uma motocicleta até carros com homens armados com fuzis.” O mais comum é uma motocicleta abordar o motorista em movimento numa via expressa e avisar para

LOCAIS COM MAIS DE 200 OCORRÊNCIAS EM 2016

DUQUE DE CAXIAS	657
VILAR DOS TELES	645
PAVUNA	593
RICARDO DE ALBUQUERQUE	520
BANGU	495
BELFORD ROXO	343
BRAZ DE PINA	334
SÃO GONÇALO	334
COMENDADOR SOARES	302
MADUREIRA	291
HONÓRIO GURGEL	287
BONSUCESSO	281
PENHA	279
CAMPOS ELÍSEOS	269
POSSE	238
CAMPO GRANDE	229
VICENTE DE CARVALHO	227
ALCANTARA	216
REALENGO	202

FONTE: INSTITUTO DE SEGURANÇA PÚBLICA DO RIO DE JANEIRO

ele que, atrás, segue um carro com bandidos armados. Se não seguir o caminho indicado, leva bala. “O motorista é obrigado a seguir a motocicleta até a comunidade, onde os bandidos descarregam o caminhão.”

Carvalho observa que, em muitas ocorrências, há funcionários das transportadoras envolvidos nos crimes.

“São pessoas de dentro da empresas que avisam os marginais sobre as rotas e as mercadorias que são transportadas”, alega.

Ele admite que, diante do caos financeiro em que se encontra o Estado, está difícil combater o crime. No dia em que ele atendeu a reportagem, 16 de fevereiro, a Polícia Civil havia acabado de entrar em greve.

REDE DE AMBULANTES

Para o coronel Venâncio Moura, os bandidos perceberam que o roubo de carga dá mais lucro que o próprio tráfico. Ex-diretor do Batalhão de Operações Especiais (Bope), do Rio de Janeiro, hoje ele atua como diretor de Segurança do sindicato das empresas de transportes do Estado, o Sindicarga. “Há um entreposto de carga roubada no Complexo do Chapadão. É um ponto privilegiado, que está próximo da Via Dutra, da Washington Luís, da Avenida Brasil, da Via Light, que dá acesso à Baixada Fluminense”, conta.

De acordo com ele, o tráfico criou uma “rede de ambulantes” para vender os produtos roubados em ônibus, trens, no metrô e outros locais de grandes aglomerações.

O problema, de acordo com o coronel, não afeta apenas os transportadores, mas os grandes varejistas. “Os motoristas estão em pânico, não querem

mais prestar serviços para essas empresas. E as seguradoras também não querem fazer seguro de determinadas cargas, como a carne”, atesta. Na visão dele, se nada for feito, o Rio de Janeiro vai ter um grave problema de desabastecimento.

Conforme afirma Moura, nas áreas mais críticas do Rio, os transportadores só atuam mediante escolta. Mas, a medida não é garantia de segurança. “Os guardas da escolta estão com pistolas 38 e os traficantes com fuzis. Não adianta nada”, alega.

Moura diz que as quadrilhas estão tão ousadas que chegam a pedir a nota fiscal para o motorista. Os bandidos a fotografam e mandam por Whatsapp para o traficante responder se a mercadoria interessa ou não. E não respeitam sistema de rastreamento. “Sequer se dão ao trabalho de colocar jammer (para cortar o sinal dos equipamentos).

Os transportadores e embarcadores sabem exatamente onde a carga está sendo descarregada. A Polícia não consegue chegar lá porque precisaria de uma operação de grande porte, com grande efetivo, e não tem”, conta o diretor.

CARGA SEGURA

O Sindicarga criou o projeto Carga Segura. Por meio dele, está arrecadando recursos dos associados para ajudar a polícia que, segundo Moura, está “numa penúria”. “Não tem dinheiro para manutenção das viaturas blindadas, que estão paradas.” Com o dinheiro arrecadado, a entidade pretende comprar as peças que faltam para os veículos.

NATV

O roubo de carga tornou-se um problema tão grave no Rio de Janeiro, que o SBT fez uma série de quatro reportagens a respeito do assunto. Veja ao lado:



Foto: Polícia Civil do Rio de Janeiro - Divulgação

Polícia recupera carga roubado no subúrbio do Rio



CLIQUE AQUI PARA VER AS DEMAIS REPORTAGENS

2

3

4

CARGA PESADA

SEM ESCOLTA, NÃO DÁ

O gerente regional da Braspress do Rio de Janeiro, Aguinaldo Ramos, garante que não se faz transporte de carga sem escolta nos pontos críticos da região metropolitana. “Não dá para entregar produto em São Gonçalo, Pavuna, Bangu, Vila Kennedy, sem escolta”, conta. Além das despesas com segurança, as transportadoras enfrentam problemas com seguros. “Para fazer seguro de carga no Rio de Janeiro, hoje, a franquia parte de 30%”, avisa.

De acordo com o gerente, uma escolta com dois vigilantes armados custa cerca de R\$ 800 por quatro horas. E não garante segurança. “Já tivemos ocorrências com caminhão escoltado”, diz ele.

O empresário Markenson Marques, da Cargolift, de Curitiba, conta que só transporta carga de alto valor agregado com escolta. Mesmo fora do Rio de Janeiro. Mas, diz que, no Estado, o problema “evoluiu” muito. “Podemos dizer que ficou insustentável depois das Olimpíadas”, pontua.

Marques considera o governo “sócio” dos bandidos. Isso porque, quando a carga é roubada, tem de ser comprada novamente e, portanto,

o Fisco recolhe tributos duas vezes. O empresário defende mudanças na legislação de modo que, toda vez que uma carga for roubada, o imposto cobrado sobre ela seja devolvido.

Já o diretor Comercial da Via Pajuçara, Altamir Cabral, diz que a criminalidade no Rio preocupa há pelo menos 20 anos. “Mas desde 2014 percebemos uma mudança no perfil dos eventos. Eram de médio porte, envolvendo cargas específicas. Nestes três últimos anos passamos a ter uma grande quantidade de eventos de pequenos valores espalhadas pela cidade, notadamente nas regiões próximas às comunidades.”

De acordo com ele, o custo com seguro cresceu 50%. “Mas não é só a questão do custo. O que mais nos preocupa é garantir a segurança física e emocional das pessoas e o atendimento dos nossos clientes.”

Em recente evento de transportadores, o Conet, empresários decidiram cobrar do cliente a Emex - Taxa de Emergência Excepcional - para rodar no Rio. São R\$ 10 por fração de 100 quilos mais um percentual do valor da carga (entre 0,3% e 1%).

Caminhão blindado da Protege carrega carga de alto valor agregado no Rio de Janeiro



TRANSPORTE EM CARRETA BLINDADA

O crescimento do roubo de carga abriu uma oportunidade de negócio para as empresas de segurança. É o caso da Protege, que atua há 45 anos em segurança patrimonial e transporte de valores. No final de 2012, ela passou a transportar também eletroeletrônicos, medicamentos e cigarro, em caminhões e carretas blindados.

“Atuamos principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, levando matéria-prima do aeroporto para as indústrias e produtos das indústrias para os centros de distribuição e grandes varejistas”, conta o diretor-geral do grupo, Mário Baptista de Oliveira. Ele explica que a empresa trabalha com carretas grandes, caminhões médios e veículos urbanos de carga (VUCs). “A demanda por nosso serviço aumenta proporcionalmente à ameaça do crime”, declara.

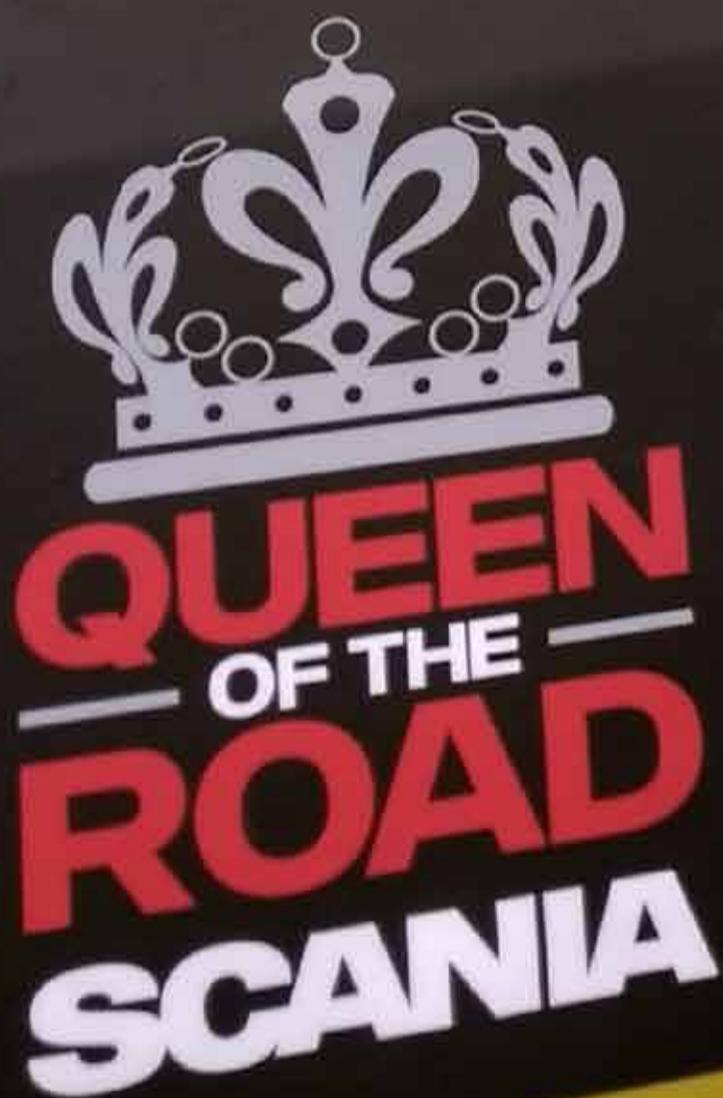
Oliveira diz que compensa para o cliente contratar os serviços da Protege. Embora o frete seja mais caro, a empresa consegue coberturas de seguro maiores que as transportadoras comuns. “As transportadoras que trabalham com carga de alto valor agregado têm de fracionar essa carga porque não conseguem seguro no valor total. No nosso caso, não precisamos fracionar”, alega. Além disso, segundo ele, os veículos blindados dispensam escolta. “Quando o cliente coloca na ponta do lápis ele vê que acaba compensando (transportar com a Protege)”, alega.

O diretor não revela o tamanho da frota, mas diz que ela é “relevante e está em amplo crescimento”. E o transporte de carga, segundo ele, é o negócio que, proporcionalmente, mais cresce na empresa.

QUEEN OF THE ROAD

Scania promove evento para mulheres do setor de transportes

A segunda edição do Queen of the Road aconteceu em janeiro na fábrica em São Bernardo do Campo



Lidiane (foto) dirige bitrens e uma frota de 100 caminhões da empresa paranaense Amafil. Marcela é responsável pela gestão de 400 ônibus e 1800 funcionários na tradicional empresa de transporte de passageiros Reunidas. Susi trabalha com mobilidade urbana e se emocionou ao dirigir pela primeira vez um caminhão: “Me senti a própria rainha das estradas”, comemorou ao participar de um test drive.

Este é um resumo do perfil das participantes da segunda edição do evento Queen of the Road, promovido pela Scania numa referência direta ao tradicional slogan dos caminhões da marca, Rei da Estrada. Participaram do encontro deste ano 35 mulheres que atuam no setor de transportes do Brasil, Argentina, Chile, Peru, Colômbia, Venezuela, México e Suécia.

O objetivo principal foi a troca de experiências e também, segundo a organizadora Juliana Monteiro de Barros de Sá, “discutir a gestão feminina ajudando as líderes a enfrentar os desafios da profissão, com leveza sabedoria e ideias inovadoras que possam fazer diferença em seus negócios.”

“A experiência e os desafios das mulheres gestoras” foram o tema de uma das mesas redondas do Queen of the Road, que teve como participantes Marita Graça Bittencourt, editora-chefe da Globonews, Camilla Dewoon, Senior VP Sales Support&Development da Scania Commercial Operations e Suzana Soncin, diretora-geral do Consórcio Scania.

“Como a Natura apoia e valoriza a liderança feminina e a sustentabilidade” foi o tema de outra mesa, coordenada por Angela

Pinhati, diretora Industrial e de Suprimentos da Natura. Já a psicanalista e professora de mitologia, Teca Mendonça, apresentou uma dinâmica sobre “as fontes do poder feminino”

PARTICIPANTES

Diretora de Transporte da Amafil, empresa alimentícia de Cianorte (PR), Lidiane Auzenir da Silva, gostou do evento. Segundo ela, apesar de os homens ainda serem maioria, a presença feminina vem crescendo no setor. “As mulheres estão entrando no mercado com tudo. Além de administrar a frota de 100 caminhões da empresa, viajo dirigindo bitrem e gosto bastante do que eu faço. É uma aventura bem diferente da rotina de trabalho, a sensação é de liberdade”, diz Lidiane.

Marcela Constantino atua no setor de transportes de passageiros e também participou do evento. Ela é responsável pela gestão

de 400 ônibus e cerca de 1800 funcionários de duas empresas que transportam passageiros, a Reunidas e a STU, com sede em Sorocaba: “O desafio nas 24 horas do dia é manter a engrenagem rodando de forma perfeita e num ritmo constante. E satisfazer seus clientes internos, os funcionários, e os clientes externos, que são os passageiros”, avaliou.

Sara Zanetti pertence a uma família que tem tradição no negócio de transportes no Rio Grande do Sul. Desde 2014 ela participa ativamente da administração da empresa de transportes e logística Letsara, resultado da fusão dos nomes dela e da irmã Letícia. A presença crescente das mulheres no setor de transportes, no seu entender, traz mais humanização para as relações de trabalho e convivência: “As mulheres trazem mais

o lado de carinho e cuidado com as pessoas envolvidas com o dia a dia das empresas”, defende.

Na Scania também é crescente a participação das mulheres em cargos de liderança. É o caso do Consórcio Scania que desde o ano passado

da empresa, teremos ainda mais cuidados com os detalhes no atendimento aos nossos parceiros”, explicou.

Foi sob a administração de Suzana que a sede do Consórcio foi transferida para São Bernardo do Campo, dentro da planta da Scania: “Esta

A presença crescente das mulheres no setor de transportes traz mais humanização para as relações de trabalho e convivência

é dirigido por uma executiva com longa trajetória na montadora, Suzana Soncin, que também participou do evento. Seu desafio diário é promover a continuidade do sucesso do consórcio como opção de aquisição de boa parte da produção da marca no Brasil: “Sempre demos prioridade para os clientes. E agora, com uma mulher à frente

proximidade com a fábrica foi um sucesso comprovado desde a primeira assembleia realizada aqui na nova sede. Estamos aproveitando todas as sinergias, principalmente o fato de que quando os clientes visitam a fábrica, podem conhecer a sede do consórcio e quando vem para uma assembleia, possam também conhecer a fábrica”.



Lidiane - "Gosto bastante do que eu faço. É uma aventura bem diferente da rotina de trabalho, a sensação é de liberdade"



Sara Zanetti - "As mulheres trazem mais o lado de carinho e cuidado com as pessoas"



Marcela Constantino - "O desafio nas 24 horas do dia é manter a engrenagem rodando de forma perfeita e num ritmo constante."



Juliana Monteiro- "O objetivo é ajudar as líderes a enfrentar os desafios da profissão, com leveza sabedoria e ideias inovadoras"



Suzana Soncin- "Agora, com uma mulher à frente da empresa, teremos ainda mais cuidados com os detalhes no atendimento aos nossos parceiros"

A BR-3 (atual BR-040) faz 60 anos cheia de nós a serem desatados

LUCIANO ALVES PEREIRA

Em 1º de fevereiro, alguns rodoveteranos lembraram-se de uma das mais importantes datas do mundo rodoviário pátrio: a inauguração da BR-3

Em 1957, após o meio-dia, o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira inaugurou o asfalto da BR-3. Há exatos 60 anos. Acompanhado de comitiva, ele descerrou a fita sobre a placa alusiva, seguiram-se os discursos, encerrados com o almoço. Este foi servido numa área ajardinada, denominada Belvedere e projetada pelo extinto DNER. Os escombros da pracinha

permanecem no atual km 593, na via original desativada em 2010, paralela à atual BR-040. Encostado, o portentoso viaduto das Almas, obra de arte elogiada pela grande imprensa da época. Em pouco tempo, mostrou-se um engano e virou um ponto crítico da via. Caídas de suas pilastras não foram poucas as vítimas, acumulando hoje mais de 100 mortos. Percebendo-o traçoeiro

para o trânsito, o então ministro dos Transportes, Mário Andreazza, mudou-lhe o nome para Vila Rica. Não adiantou. Apesar de fatídico, o das Almas permanece como um dos símbolos históricos do rodoviarismo nacional. O marco inicial da Era JK.

Até então, somente o Rio e São Paulo estavam ligadas por estrada asfaltada. Era a Via Dutra, de pista simples. Trabalho e empenho do presidente anterior, Eurico Gaspar Dutra. Há 66 anos era a BR-1 e o Rio, a capital do país, enquanto Sampa, a meca do emprego.

Mas São Paulo já vinha acelerado no quesito. Deve ser honrado hoje como indestronável pioneiro. A razão disso cabe ao 'paulista de Macaé (RJ)', Washington Luiz. Ele foi tudo no estado. Prefeito da capital, governador e enfim, presidente da república. Aliás, naquele tempo os titulares estaduais era chamados de presidentes. WL é sempre lembrado por sua lapidar frase rodoviarista: "Governar é construir estradas". Mas ele foi muito além de frasista bem citado. Seu pendor pró-rodovias não era febre sem pé nem cabeça. Esta teve seu registro inicial em 1917, portanto,

completando 100 anos. Em abril daquele ano, WL participou do 1º Congresso Paulista de Estradas de Rodagem e já percebia a vocação de conjugação entre os modais. Em seu discurso no evento e constante dos respectivos anais, foi precoce nos seus dizer: "A estrada de ferro é um extraordinário elemento do nosso progresso; precisamos, no entanto, a colaboração rodoviária. Para isso, devemos fazer estradas de rodagem, ligando-as à estrada de ferro".

O entusiasmo não ficou só no discurso. Incentivou e apoiou a realização da primeira viagem – se assim

podemos chamá-la – de carro a Santos. Por dedução, a primeira empreitada dessa natureza no Brasil. Foi uma 'bandeira motorizada' ao litoral, realizada pelos automobilistas Antônio Prado Júnior, Mário Cardim, Clóvis Glicério e o coronel Bento Navarro. Eles contaram ainda com dois mecânicos, cujos nomes e importância deveriam ser citados nos registros e não o foram. Assim, em 16 de abril de 1917, a expedição foi transportada por um carro Sizaire et Naudin, o qual rumou à

Aos 60 anos, o que precisava ser preservado da histórica BR-3 foi destruído e o que deveria ser modernizado continua esperando por um "em breve"...



baixada pela estrada do Vergueiro, São Bernardo do Campo e a Mata da Serra.

O veículo passou pelo já antigo Caminho do Mar, abandonado desde 1867. Não mais que uma trilha de índios, percorrida por Anchieta, Nóbrega e João Ramalho. Por ali, os pneus maciços deixaram pela primeira vez a sua impressão, constituindo “o ponto de partida para uma era sem limites na ciência dos transportes, um novo ciclo começava: o 1º Congresso Paulista consolidou-o com a memorável excursão a Santos”. Foram as palavras do comentarista da época, referindo-se à primeira viagem São Paulo–Santos, por veículo automotor.

Desde então o ímpeto rodoviarista dos governos não se arrefeceu. No final dos anos 1940, Adhemar de Barros construía a via Anchieta de pista

simples. Seu sucessor, Lucas Nogueira Garcez a duplicava na década seguinte. No mesmo período, o presidente Dutra completava a via com seu nome, em pista simples. A esta data, a Anhanguera estava parada em Jundiaí, logo prolongada até a região da Campinas. Dali, Jânio Quadros prosseguiu, enquanto na esfera

Governar é construir estradas

federal, JK interligava o Rio, Belo Horizonte, Brasília, Curitiba e São Paulo.

Juscelino contou com os recursos federais do abençoado FNR (Fundo Rodoviário Nacional), criado pela Lei Maurício Juppert, no final de dezembro de 1945, terminada a 2ª Guerra Mundial. O FRN se abastecia de recursos do

imposto sobre derivados de petróleo, extinto pelo Congresso Constituinte de 1988. Sem sua verba carimbada, a malha brasileira teve de passar sua operação para as mãos da iniciativa privada, mediante pedágio. A urgência mira a duplicação, adequação, requalificação. Caso da aniversariante BR-3 (atual BR-040). Após 60 anos, restam vários trechos originais. Tal como foram projetados e construídos em meados da década de 1950. Pista simples ou multivias (sem mureta divisória), pontes/viadutos estreitos de 7 m, curvas de raios curtos (fechadas), pontos de interseção mortais, saturação nos fluxos. Desde abril de 2014 a Via 040 é a sua concessionária. Não só dos pouco menos de 300 quilômetros entre Juiz de Fora e BH, mas do percurso inteiro, até Brasília. Na época, esta era a BR-34, inaugurada por JK em 21 de abril de 1960.

A concessão da BR-040 apontou como ganhador o grupo Invepar, controlador da Via 040. Compromisso continua sendo o de duplicar os 557,2 quilômetros faltantes em cinco anos. Está longe disso. Foram feitos 73 quilômetros em pedaços de boa topografia e mínimas desapropriações. Em abril, o prazo para duplicações completa três anos, enquanto o pedágio caminha para o segundo ano de efetiva cobrança em 11 praças. Quando se falou na concessão da BR-040, no amanhecer de

2013, todos envolvidos, principalmente os usuários, sabiam que a prioridade gritante teria de ser o sexagenário lote entre o trevo de Alphaville e a chegada sul de Conselheiro Lafaiete, a 100 quilômetros da capital. Ali a solução ficará cara. Por enquanto ocorreram retoques, como colocação de 19.043 novas placas. Entre outras, a do km 615, na ponte em curva sobre o rio Maranhão. Dizia lá, “Em breve, neste local, obras de duplicação do viaduto”. Em breve... Nem as placas estão mais lá.

Diante de cobranças, a Via 040 alega que a continuidade das obras está vinculada à emissão do licenciamento ambiental à empresa. E acrescenta que o processo está nas mãos de EPL (Empresa de Planejamento e Logística), autarquia vinculada à Secretaria Executiva do PPI (Programa de Parcerias de Investimento), conforme previsto no contrato de concessão. Pelo jeito, os atrasos vão longe e a mudança de governo ajuda. Enquanto espera, a sessentona BR-3 não se remoça.



Transportadoras têm queda de 19% no faturamento

NELSON BORTOLIN

Frete ficou defasado em 25% segundo estudo da NTC&Logística

Em 2016, 84% das empresas de transporte rodoviário de carga tiveram uma queda média de 19,13% no faturamento, no ano passado. É o que aponta uma pesquisa realizada pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), em colaboração com a Agência Nacional de Transportes Terrestre (ANTT), divulgada no

início de fevereiro. O estudo, que está sendo discutido no Conselho Nacional de Estudos em Transporte (Conet&Intersindical), em Rio Quente (GO), também identificou uma defasagem de 24,83% nos valores de fretes de carga lotação e de 11,77%, no caso das fracionadas. Foram ouvidas 1.785 transportadoras no País.

De acordo com a pesquisa, houve importantes aumentos de custos no período. Entre eles, os salários subiram em média 8,72% e o combustível, 4,25%. As despesas administrativas

sofreram aumento de 9,20%; a manutenção, de 6,58%; o preço do veículo, de 5,61%; e a lavagem, de 8,40%.

O estudo também cita a redução do volume de carga, provocada pela recessão dos últimos dois anos, quando a queda do Produto Interno Bruto (PIB) deverá ultrapassar 7%. Segundo a Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias (ABCR), o movimento de veículos pesados nas praças de pedágio caiu 6,72% somente no ano passado. Desde 2013, a queda é de 14,82%.

Para o consultor financeiro especializado em transporte de carga, Ed Trevisan, de Curitiba, a queda do faturamento é “reflexo da situação econômica do País como um todo, e por ser um problema macro, as soluções terão que vir da retomada da indústria”. Ele ressalta que a defasagem do frete vinha caindo ano a ano durante o boom da economia. “Mas nos últimos dois anos começou a crescer novamente, chegando agora em 24,83 para a carga tipo lotação, ou seja, o

“O transportador está perdendo dinheiro porque não tem margem de lucro para cobrir esta defasagem”

transportador que faz este tipo de frete está fatalmente perdendo dinheiro, porque ele não tem margem de lucro suficiente para cobrir esta defasagem”, ressalta.

Trevisan cita a teoria de Darwin para falar sobre o futuro do transporte. “Só os mais fortes vão sobreviver.” Nas cargas tradicionais, na opinião do consultor,

ficarão as médias e grandes empresas. Os pequenos só vão resistir caso se unam no sistema cooperativista. “Nas cargas especializadas, as chances são muito maiores de sobrevivência, mesmo sendo pequeno, pois quando se é especialista em algo você tem menos concorrência”, acredita.



CADE vê cartel no transporte de fertilizantes

No momento em que algumas lideranças do setor defendem a criação de uma tabela de valores mínimos para o frete, a edição de 25 de janeiro do Diário Oficial da União publicou a decisão do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) condenando entidades da área de transporte de fertilizantes pela prática de cartel nos fretes cobrados nos terminais marítimos da Baixada Santista.

No entender da Associação Nacional para Difusão de Adubos (Anda) e Associação dos Misturadores de Adubo (AMA), entidades que movem a ação desde 2009, o prejuízo é estimado em R\$ 2

bilhões nos últimos dez anos. A decisão, tomada por unanimidade dos conselheiros, encerra um longo processo e resultou numa multa conjunta de mais de R\$ 1 milhão ao Sindicato dos Transportadores Rodoviários de Cargas a Granel (Sindigran) e à Associação Comercial dos Transportadores Autônomos (ACTA). Ambas as entidades têm 30 dias para pagar as multas, mas podem tentar recorrer ao Judiciário.

Além das penalidades, o tribunal do Cade determinou ainda que ambas as entidades ficam definitivamente proibidas de: organizar filas ou selecionar transportadoras para operar nos terminais da

Baixada Santista; impor tabelas ou divulgar valores mínimos, máximos ou médios de frete; intermediar a contratação de frete; valer-se de torres de vigilância, balança, cancelas e vigias para controlar a atuação de agentes econômicos no embarque ou desembarque de cargas; e ocupar terrenos públicos ou privados em Santos e Guarujá para criação de pátios de estacionamento, de forma a restringir ou controlar os caminhões que possam atuar nos terminais públicos da região.

A Revista Carga Pesada pediu entrevistas com representantes das entidades, mas não obteve retorno.



RNTRC.ANTT.GOV.BR

RNTRC tem de ser renovado até **31 de maio**

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) chama a atenção do caminhoneiro para a antecipação do vencimento dos certificados do Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga (RNTRC) com vencimento entre 2017 e 2020. Os documentos

que venceriam nesse período deverão ser renovados até o último dia de maio de 2017, conforme cronograma descrito na Portaria Suroc nº 230, de 13 de outubro de 2015 **(Clique aqui para acessá-la)**. A data de vencimento do registro está vinculada ao final da placa dos veículos cadastrados.

Para saber a data limite para solicitar o recadastramento no RNTRC, o transportador deverá verificar a validade de seu certificado na Consulta Pública de Transportador, ***neste link***.

PASSO A PASSO

Confira vídeo acima com passo a passo para renovação do RNTRC feito pela ANTT.



Vender parte da frota é melhor que apelar para os bancos, diz consultor

NELSON BORTOLIN

Ed Trevisan afirma que retomada do crescimento só virá em 2018 e desinvestir é melhor que fazer empréstimo

Chamou a atenção nas redes sociais um artigo escrito pelo consultor financeiro Ed Trevisan, 37 anos, de Curitiba, com o seguinte título: “Por que eu acho que vender parte da sua frota pode ser o melhor negócio que você fará em 2017?” Trabalhando com foco no transporte rodoviário de carga, ele conta que redigiu o texto assim que soube da previsão do Banco Mundial de que

o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil vai crescer apenas 0,5% neste ano.

Para Trevisan, que também é editor do blog www.fretecomlucro.com, o transportador deve deixar as expectativas de retomada da atividade econômica para 2018. E encarar 2017 como um ano de aprendizado. “Aquele empresário que está com a frota saneada, não está tendo prejuízo, ainda consegue

sustentar a situação. Mas, para os demais, é hora de vender ativos.”

Ele vem trabalhando nos últimos anos com pequenas transportadoras e caminhoneiros autônomos. “Quando eu falo para um empresário que tem cinco, seis caminhões, que é melhor vender um veículo do que pedir empréstimo, ele diz: ‘Se eu vender um ou dois, todo mundo vai achar que estou mal, que estou quebrando’. Mas não dá para ter esse tipo de postura”, alega. De acordo com o consultor, pode ser um

ótimo negócio vender um veículo, sanear as contas e não ir ao banco pedir dinheiro. “No ano que vem, quando houver a retomada, o transportador vai estar com mais fôlego para conseguir recuperar o perdido”, ressalta.

A reportagem lembrou o consultor que as regras do Finame mudaram e que o frotista pagará mais juros ao comprar caminhão no ano que vem. Mesmo assim, acha que pode ser vantajoso. “Tudo depende de você fazer contas. Eu tenho um caminhão, cujo preço na tabela Fipe é R\$ 200 mil. O mercado está pagando R\$ 170 mil. Será que perder esses R\$ 30 mil é um bom negócio? Pode ser que sim”, afirma. Caminhão parado, embora não dê manutenção, continua se depreciando.

Um leitor questionou Trevisan no Facebook: “Você está incentivando o desemprego?”. O consultor agradeceu

a manifestação e respondeu que “não se faz omelete sem quebrar ovos. Não adianta tentar manter todos os empregos e chegar numa situação em que está tão enforcado que tem de fechar a empresa. É melhor sacrificar um ou dois empregos para tentar manter outros dez.”

O consultor lembra da “bolha do transporte” e da estimativa da NTC&Logística de que existem 300 mil caminhões sobrando no Brasil. “No segundo governo da Dilma, pensaram em criar um incentivo para uma renovação da frota. Contavam que a economia iria continuar crescendo, mas foi uma visão inconsequente”, avalia. Até quem não estava no ramo, nas palavras do consultor, comprou caminhão e entrou no transporte de carga. “Quem já estava, foi lá e trocou o caminhão. Isso tudo gerou um excedente. Quando a demanda

parou de acompanhar (o crescimento da frota), virou o caos que temos hoje.”

CÁLCULO DO FRETE

Ed Trevisan vem se esforçando para que seus clientes passem a calcular os custos da maneira correta. Mas admite as dificuldades. Principalmente as dos autônomos, que estão o tempo inteiro na estrada. “Quando mostro minha planilha de cálculo do frete, eles me questionam: ‘Por que vou fazer essas contas. Para saber que eu deveria cobrar dez, mas o mercado só paga seis?’ Minha resposta é sempre: sim”, conta.

Na visão de Trevisan, somente com a consciência de todos os custos, inclusive os “escondidos” como depreciação e remuneração do capital, é que o transportador poderá mudar sua realidade, ainda que hoje se veja obrigado a ganhar menos do que deveria.

Um caminhão feito para agradar **motoristas,** **frotistas e economistas.**



Minha escolha faz a diferença no trânsito.



master **o** compromisso



O Volvo VM é um caminhão econômico, confortável, resistente, com baixo custo operacional e sempre disponível para o trabalho. O semipesado da Volvo vem com a caixa de câmbio I-Shift, que faz trocas de marcha rápidas e precisas, garantindo o baixo consumo de combustível e evitando o desgaste de peças. Disponível também nas versões 8x2 e 8x4 de fábrica. **Volvo VM I-Shift. É assim que todo caminhão deveria ser.**

VOLVO VM

Volvo Caminhões. Acelerando o Futuro

