

10
JUN/2018

Revista
Carça
Pesada
Digital

FORÇA E ROBUSTEZ

OS DESAFIOS DA ROTA
DOS MINÉRIOS

CERTIFICAÇÃO

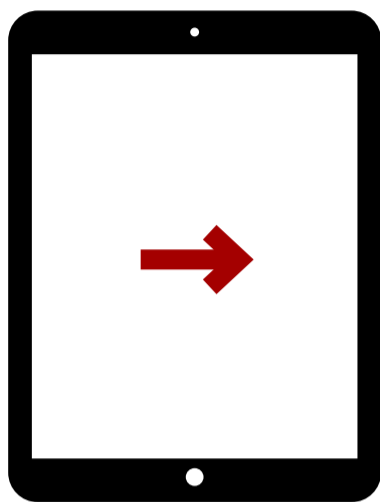
JALOTO INVESTE EM
SEGURANÇA

A greve que parou o Brasil

Caminhoneiros aguardam cumprimento
das promessas do governo

navegue

NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



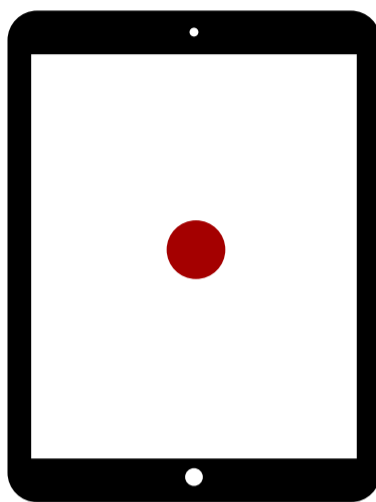
NAVEGAÇÃO

NO TABLET

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

NA WEB

Clique nas laterais

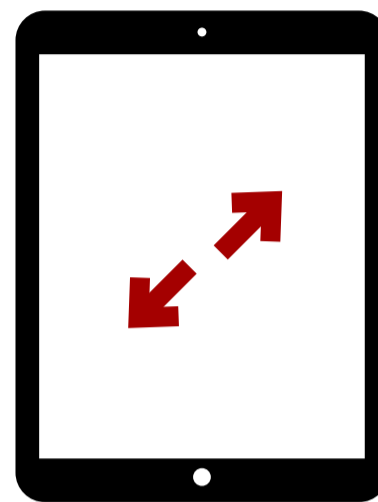


MENU

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

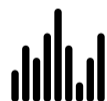
Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



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

Greve

Um balanço do movimento que parou o País

14

Minérios

O trabalho duro das operações off-road

18

Gigantes

Encontro reuniu fãs de caminhões antigos

22

Campo de provas

Mercedes-Benz inaugura sua pista 4.0

10

Mulheres

Não há espaço para machismo no transporte de carga

16

Empresa

Jaloto conquista certificação de segurança

20

Lançamento

O novo leve da Iveco

24

Vocacionais

Volvo reforça sua participação na cana



PARALISAÇÃO



No primeiro dia de greve
(21 de maio), manifestantes
param na BR 101, próximo
à Niterói, no Rio de Janeiro
(Crédito Tomaz Silva/
Agência Brasil)*

Após greve vitoriosa, conquistas estão sob ameaça

NELSON BORTOLIN

Tabela de frete depende de decisões judiciais e desconto do diesel chega parcialmente às bombas

Foram dez dias de muita mobilização e tensão. O País praticamente parou entre 21 e 31 de maio, com a greve dos caminhoneiros. O desabastecimento, principalmente de combustíveis, levou caos às cidades e deixou o governo refém dos grevistas. Empresários do transporte foram acusados de locaute – situação em que impedem seus empregados de trabalharem, o que é considerado ilegal no Brasil.

A greve só foi encerrada depois que o governo atendeu às principais reivindicações da categoria. Por meio da medida **provisória 838** foi estabelecida subvenção no preço do óleo diesel. A medida **provisória 832** criou a política mínima de frete. A **833** isentou os motoristas de pagarem pedágio sobre os eixos suspensos do caminhão, quando descarregados. Os principais estados determinaram que as concessionárias cumpram a medida.

E a **831** destinou aos autônomos uma fatia de 30% dos fretes realizados pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

As três MPs tramitam no Congresso e ainda precisam ser aprovadas para virarem leis.

IMPASSE NA TABELA DE FRETE

Assim que a **tabela de frete** foi divulgada pela Agência Nacional dos Transportes Terrestres

(ANTT), os embarcadores deram início a uma guerra jurídica contra ela. Eles obtiveram várias liminares em primeira instância por todo o País. No Supremo Tribunal Federal (STF), foram apresentadas três ações diretas de inconstitucionalidades (Adins): uma pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), outra pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), e uma terceira pela ATR, uma asso-

ciação de empresas de transportes de grãos de Ribeirão Preto.

Sorteado relator do processo, o ministro Luiz Fux suspendeu as liminares e adiou sua decisão sobre as Adins para tentar antes um acordo entre as partes. Em junho, foram feitas duas reuniões de embarcadores e caminhoneiros com Fux. Mas nada foi acertado. Em 27 de agosto, o tema será rediscutido em audiência pública em Brasília.



Por enquanto, a tabela segue em vigor.

Confira no vídeo a entrevista do diretor do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Carga de Ijuí (Sinditac-Ijuí), Carlos Alberto Litti Dahmer, que participou de reunião com o ministro Fux dia 28 de junho.

CAMINHÕES PARADOS

É difícil quantificar, mas é fato que, desde que a tabela de fretes entrou em vigor, muitos embarcadores deixaram de contratar fretes e muitos caminhoneiros deixaram de carregar por valores abaixo do mínimo. O embarcador

flagrado pagando menos fica sujeito à multa de duas vezes o valor estabelecido na tabela, menos o que foi pago de fato por ele.

No dia 29 de junho, quando esta edição estava sendo finalizada, o descarregamento de fertilizantes no Porto de Paranaguá estava em ritmo lento e poderia haver fila de navios nos dias seguintes. Os agricultores estavam evitando contratar transporte do insumo para o interior. Os armazéns do próprio porto e os da retaguarda estavam lotados.

Os embarcadores alegam que, com a tabela, o frete do fertilizante dobrou.

Representante do Sindicam (Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos) em Paranaguá, Hilton Rangel confirma que “muito pouco” fertilizante estava sendo carregado. Ele afirma que, antes da tabela, as empresas pagavam pelo transporte de adubo menos da metade do valor pago para carregar grãos. “O caminhoneiro descia de Rondonópolis (MT) para Paranaguá por R\$ 220 a tonelada da soja. Para voltar ao Mato Grosso com fer-



tilizantes, recebia R\$ 80, R\$ 100 a tonelada. Não pagava nem o valor do óleo diesel. Agora, com a tabela, a tarifa é a mesma para todos os produtos”, conta.

De acordo com Rangel, muitos caminhoneiros estão aceitando fretes com valores abaixo da tabela, mas vão processar os donos da carga. “Estou com o meu porta-luvas já cheio de processos”, garante.

Presidente do Sindicam em Londrina, Carlos Roberto Dellarosa, diz que as empresas que descumprem a tabela estão criando um “pas-

sivo muito grande”. O sindicato, segundo ele, ainda não ajuizou ações em respeito às negociações que estão sendo conduzidas pelo ministro Fux. “A tabela é o custo mínimo do frete. É a sobrevivência do caminhoneiro. Antes, estávamos falidos.”

SEGUNDO ANP, DESCONTO DO DIESEL NÃO CHEGOU À METADE

Uma das principais medidas tomadas pelo governo para encerrar a greve foi a redução de R\$ 0,46 no preço do diesel, prevista na **Medida Provisória 838**.

Mas, segundo a única pesquisa nacional de preços de combustível, esse desconto está longe de chegar às bombas. A Agência Nacional do Petróleo (ANP) apurou um preço médio de R\$ 3,595 para o litro do diesel S500 no País na semana de 13 a 19 de maio - imediatamente anterior ao início da paralisação.

Na última pesquisa disponível no site da agência, referente à semana de 17 a 23 de junho, a média é de R\$ 3,397, ou seja, apenas R\$ 0,19 menor que a anterior à greve. No

caso do S10, o preço médio baixou de R\$ 3,691 para R\$ 3,477 no mesmo período - desconto de R\$ 0,21.

Feita em 3.224 postos de 436 municípios, a pesquisa da ANP mostra que o local onde o desconto mais se aproximou da promessa do governo é a cidade de Santo Antônio de Pádua, no Rio de Janeiro. Lá, o diesel S500 baixou R\$ 0,438. Na outra ponta, Cuiabá praticamente não apresentou mudança de preço no período. O valor do litro do combustível custava R\$ 3,693 e passou a

R\$ 3,690. Segundo a agência, foram pesquisados 30 postos na capital de Mato Grosso.

O site ainda mostra que em 17 municípios houve aumento de preços neste período. Em São José de Ribamar, no Maranhão, por exemplo, o diesel S500 teria subido R\$ 0,29.

Já o desconto do S10 teria superado a promessa em Santo Antônio de Pádua, com R\$ 0,556 de desconto. Na segunda cidade com maior queda do preço, Santana (AP), o litro do combustível baixou R\$ 0,449, segundo a ANP.

Clique aqui para ver pesquisa do S500 e aqui para verificar a do S100.

OUTRO LADO

Diretor dos Postos Túlio, rede com presença no Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, Giancarlo Pasa discorda da pesquisa da agência. “Não sei qual é a metodologia usada. O fato é que todas as grandes redes de postos de estrada repassaram o desconto de R\$ 0,46 assim que saiu o acordo”, garante.

Na opinião de Pasa, se a pesquisa da ANP estivesse correta, os caminhoneiros já teriam retomado a greve.



SCANIA

MULHERES



QUEEN
— OF THE —
ROAD

SCANIA

Sem espaço para o machismo

Mundo mudou e elas exigem respeito

Não ter medo de se impor, mostrar sua competência e denunciar o machismo se for preciso. É com essa visão que o gênero feminino está ocupando seu lugar no transporte rodoviário de carga, seja na boleia ou nos escritórios. As mulheres estão aí para provar que, no dia a dia da profissão, não existe mais espaço para assédio, brincadeiras sem graça e misoginia. É o que pensam as empresárias Bárbara Calderani (*foto ao lado*) e Cristiane Rohloff.

“A nossa capacidade é infinita. Nós mulheres conseguimos fazer muitas coisas ao mesmo tempo.

A paulista Bárbara e a gaúcha Cristiane acreditam ser possível conciliar o papel de mães com as atividades nas empresas.

Se alguém nos assedia, devemos mandar essa pessoa se colocar no lugar dela”, diz Bárbara, que é responsável pela área de Negócios e Recursos Humanos da Rodomaxlog Armazenagem e Logística.

Ela está indignada com o comportamento machista de torcedores brasileiros na Copa da Rússia. As cenas de jovens ensinando uma mulher russa a repetir palavras de baixo calão em português revoltaram a empresária.

“Toda vez que acontece um absurdo desses a gente tem de divulgar. Eu compartilhei esse vídeo várias vezes. A gente pensa que são pessoas esclarecidas, mas não são, estão fazendo uma idiotice tremenda”, comenta.

Apesar de ter começado a se envolver com o meio de transporte muito cedo – aos 14 anos já trabalhava como telefonista na empresa da família durante as férias escolares –, ela não se

lembra de ter vivido situações de preconceito ou assédio em sua carreira como empresária. Mas diz que já sentiu preconceito no meio sindical. Bárbara é diretora do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Setcesp). “Nesse meio, os homens são mais velhos e às vezes a gente tem de lidar com o fato de eles duvidarem da nossa capacidade”, conta.

Bárbara diz que sempre contou com o apoio e proteção do pai, o fundador da empresa, Ângelo Calderani Filho, que começou a vida entregando produtos da Bardahl em uma Kombi.

“Meu pai trocou a Kombi por uma caminhonete e depois comprou o caminhão. Durante muito tempo, transportou a revista Veja, da Abril, de São Paulo para todo o País”, afirma. A Rodomaxlog, com sede em São Paulo, tem 40 anos e transporta carga fracionada e gás envasado.

A três meses de dar à luz ao Mateus, seu primeiro filho, Bárbara já tem tudo planejado, inclusive uma sala na empresa já preparada para receber o bebê. Mas, no início, pretende dedicar-se integralmente à criança. “Depois do parto, devo ficar três meses afastada, mas vou acompanhar de casa,

por email, Skype, WhatsApp”, explica.

PAIXÃO

“Lugar de mulher é onde ela quiser”, diz a administradora da Transportes Rohloff, Cristiane Rohloff. Única mulher entre três filhos, todos trabalhando na empresa, ela garante que sempre recebeu o respeito da família e das demais pessoas com quem tem de lidar profissionalmente. Mas lamenta que o setor ainda seja muito masculino. “Tanto é que, até hoje, não conseguimos realizar o sonho de ter uma mulher como motorista de caminhão”, afirma.



Casada há poucos meses, ela planeja ter filhos. Mas não pensa em parar de trabalhar. “Não me imagino longe da empresa por mais de um mês.”

Cristiane acredita que a empresa, que transporta grãos e tem sede em Santa Cruz do Sul (RS), um dia irá ser administrada pelos filhos dela e dos irmãos. Para continuar crescendo, ela aposta no consórcio. “É um investimento para o futuro e sabemos que vamos colher os frutos lá na frente.”

O consórcio Scania é um parceiro constante desde o início da transportado-

ra, há 20 anos. Foi por meio dele que o fundador, Hugo Rohloff, comprou seu primeiro veículo, um 113, que mantém até hoje. Desde 2015, a família vem recebendo motivação extra para apostar nesta modalidade. Naquele ano, seu Hugo ganhou um R 440 zero quilômetro num sorteio do Consórcio Scania. Pé quente, em outubro do ano passado, em novo sorteio, ganhou um outro zero quilômetro da marca, também R 440.

Com esse segundo veículo, o empresário levou a filha para se casar na igreja menos de um mês depois, em 11 de no-

vembro. Os caminhões Scania serviram de inspiração para a festa. O sapato da noiva ganhou pintura especial na cor do primeiro 113 da família. As alianças foram levadas para o altar dentro de uma miniatura do veículo. O bolo também foi personalizado com a imagem do 113, assim como os canecos de chope, que ganharam caricatura dos noivos com o Scania. “Quando meu pai comprou o primeiro caminhão, eu tinha seis anos de idade. Cresci viajando e aprendendo com ele que a gente tem de ter amor pelo que faz”, explica Cristiane.



Os desafios da rota dos minérios

Depois da safra de grãos e da cana, a Revista Carga Pesada e a Mercedes-Benz trazem uma reportagem sobre a Rota dos Minérios. É a continuidade do projeto *As estradas falam, a Mercedes-Benz ouve e a Revista Carga Pesada publica*

Força e robustez são palavras-chave no transporte de minérios. Foi o que constatamos em visitas a duas empresas do ramo em Minas Gerais: a Flapa Engenharia e Mineração e a Ferro+ do Grupo J. Mendes.

A Flapa utiliza em suas operações o Mercedes-Benz Axor 4144 com

tração 6x4 e capacidade para 29 toneladas de carga líquida. Já a Ferro+ optou pelo Actros 4844 8x4, que transporta cerca de 37 toneladas de carga líquida.

A Mercedes-Benz lidera o segmento de caminhões fora de estrada com mais de 50% de participação de mercado no acumulado de 2017.

Nas condições severas das cavas de mineração, os modelos da montadora estão mostrando que aguentam o tranco e ainda oferecem conforto aos operadores.

A Flapa possui uma frota de 200 caminhões, todos Mercedes-Benz. “Nossa prioridade é a excelência operacional, por isso trabalhamos com as melhores marcas, que são a Caterpillar, no caso das máquinas, e a Mercedes nos caminhões. Padronizando, facilitamos nossa gestão”, afirma Paulo Thiago Miranda, gerente geral da empresa.



Em função das margens cada vez mais apertadas, a mineradora optou por ter sua própria área de manutenção, além de caminhões e máquinas reservas para cobrir emergências. O sistema funciona bem, tanto que no dia da nossa visita a oficina da operação de Belo Vale (também existe uma base em Araxá) estava vazia.

Assim como a Flapa, a mineradora Ferro+ tem clientes gigantes como a

Vale e a CSN. Sua base de Ouro Preto apresenta uma vantagem operacional: como é vizinha das grandes clientes, as entregas de minério beneficiado podem ser feitas por acessos internos, sem passar pela movimentada BR 040.

A mineradora está em processo de expansão, abrindo novas áreas de lavras: “A previsão é produzir este ano cerca de 5 milhões de toneladas de minério de ferro con-

tra 3,3 milhões no ano passado e crescer de 30 a 40% até 2019 com as novas frentes, considerando as operações de Ouro Preto e Desterro de Entre Rios”, prevê.

Ele diz que a escolha dos caminhões da Mercedes-Benz foi resultado da confiabilidade da marca: “Temos disponibilidade constante do equipamento, além de segurança e conforto para o operador”, argumenta.

Jaloto conquista ISO da segurança viária

Número de acidentes e multas despencou 80% por conta da certificação

A Jaloto Transportes de Maringá (PR) é a primeira transportadora do País com certificação de segurança viária ISO 39001, a norma internacional que regulamenta a gestão da segurança de tráfego viário.

“A vida é um valor primordial e está sempre em primeiro lugar”, diz

Joel Jaloto, fundador e presidente da empresa que atua na logística de produtos químicos e de alimentos a granel. Para ele, buscar a certificação é uma forma de a empresa ficar à altura dos clientes, prestando o serviço com a máxima segurança possível. “Já tínhamos os certificados Sassmaq, ISO 9000 e agora somos a primeira empresa

do setor a contar com o 39001”, afirma.

“O que nos levou a investir nesta certificação foram os valores que já vimos difundindo, o valor da vida, o valor da redução do índice de sinistralidade”, afirmou Júlio Gonçalves, advogado e gerente de conformidade e gestão da Jaloto. Segundo ele, o certificado serve de incentivo para que a transportadora siga trabalhando na melhoria contínua das ferramen-



tas de controle de segurança viária.

“É um selo que coloca a Jaloto no nível de excelência de segurança viária. É um reconhecimento que nos dá um orgulho especial, porque quase 100% dos caminhões da frota da empresa são da Volvo”, declara Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina.

O gatilho em busca da excelência na segurança viária partiu de um seminário com transportadores realizado pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito (PVST) em 2016 na Associação Comercial de Maringá.

O esforço envolveu a alta direção e funcionários de todos os

escalões. E deu certo: com a conscientização e as ações educativas e comportamentais, a Jaloto fez despencar em 80% o número de acidentes e reduziu em 83% o volume de multas na frota, porque diminuiu drasticamente o excesso de velocidade dos caminhões. O último levantamento mostrou que mais de 90% da frota de cerca de 300 caminhões está adequada aos limites de velocidade.

As ações trouxeram outros benefícios: atualmente a Jaloto também está conseguindo controlar integralmente a jornada de trabalho dos motoristas na carga horária prevista pela legislação que regulamenta o descanso.

Publicada em 2012 pela ISO Internacional, a 39001 ganhou uma versão brasileira da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) em 2015 – a ABNT NBR ISO 39001, conquistada pela Jaloto. A tradução teve o apoio do PVST, o primeiro a disseminar a norma no País com a realização de nove seminários em várias regiões, envolvendo mais de mil lideranças do setor do transporte comercial. Em 2014, ainda lançou o Manual de Implantação de um Sistema de Gestão de Segurança Viária e, em 2017, o simulador da ISO 39001, para facilitar a identificação pelas empresas do estágio em que estão com relação aos requisitos da norma.



Peterbilt foi destaque de *encontro de caminhões*

Além de importados, clássicos da indústria nacional também participaram do evento

Mais de 70 caminhões expostos e 5 mil visitantes, segundo os organizadores. Foi este o resultado do 1º Encontro de Gigantes do Interior Paulista, uma exposi-

ção de caminhões antigos que aconteceu em Itápolis de 8 a 10 de junho. Segundo o responsável pelo evento, Rafael Nori, o modelo que mais chamou a atenção foi o ícone das

estradas americanas, o lendário Peterbilt 359, ano 1980.

Outro destaque foi o Actros 2651 Série Especial lançado na Fenatran 2017 em homenagem ao caminhão mais vendido da história da Mercedes Benz, o L - 1111. O Actros pertence a uma trans-

portadora da região e o L-1111 ano 1969 a um colecionador local.

Desde 2015, o Fusca Clube do município realiza anualmente o Encontro de Fuscas e Carros Antigos. Na primeira edição, foram 280 veículos expostos no aeroclube local, incluindo carros, caminhões, e até aviões e bicicletas. Neste ano, paralelo à quarta edição do evento, os organizadores realizaram

o 1º Encontro de Gigantes do Interior Paulista.

O empresário do ramo alimentício de Itápolis, Rafael Nori, com muitos parentes caminhoneiros, sempre gostou de caminhões. Em 2015, Nori reformou um Mercedes 1111 ano 1969 da família, participou do encontro de caminhões antigos de Ponta Grossa (PR), e se apaixonou ainda mais pelos brutos.

Ele e os amigos buscaram patrocinadores e apoiadores para viabilizar o encontro: “O objetivo foi fazer uma bela festa, reunindo colecionadores de várias cidades”, conta. O resultado agradou a todos os participantes e deve se repetir no ano que vem, provavelmente na cidade de Gramado, no Rio Grande do Sul.

Veja vídeo do evento abaixo:



Novo Daily City chega prometendo conforto de automóvel

O modelo tem a menor tara do segmento, 1.700 kg, e os preços variam de R\$ 108 mil a R\$ 128 mil

A Iveco apresentou no final de maio a Daily City, versão 30S13, chassi cabine e furgão, que foi projetada para atender o transporte de cargas fracionadas em operações como, por exemplo, o e-commerce.

O diretor de Marketing e Vendas da Iveco para a América Latina, Ricardo Barion, disse que as características do novo modelo buscam atender o pequeno empreendedor nas coletas e entregas urbanas com mais agilidade, maior conforto e “lembrando

mais um automóvel, sem esquecer a força e a robustez que consagraram a linha Daily.”

O veículo chega equipado com o motor FPT F1A de 2,3 l, com 130 CV de potência, Common Rail e sistema EGR que dispensa uso de Arla. A caixa é a ZF 6S480 com acionamento a cabos e duas Over Drive para maior economia de combus-

tível nas estradas, além de bom escalonamento de marchas.

Os preços variam de R\$ 108 mil a R\$ 128 mil. A Iveco está oferecendo plano de financiamento em 12 vezes sem juros com opção de uso do Cartão BNDES por intermédio do braço financeiro da montadora, o banco CNH Industrial Capital.

Novo Daily City tem a menor tara do segmento, 1.700 kg, menos que os antigos concorrentes com estrutura monobloco. Com isso, ele oferece a maior capacidade de carga da categoria, 1.800 kg e 18,4 m³ de volume de carga, 30 %

maior que seus principais concorrentes.

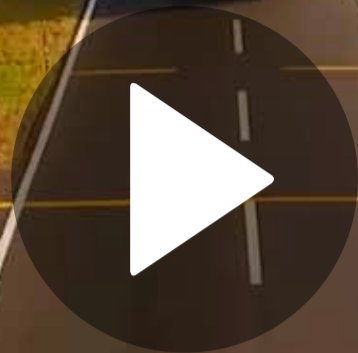
O modelo pode operar em áreas de restrições nos grandes centros e vem complementar a linha de 3,5 a 7 toneladas da marca que tem como líder de vendas há 10 anos a Daily 35S14 no segmento de chassi cabine.

A nova suspensão dianteira, independente com mola transversal, melhora a dirigibilidade e amplia a sensação de conforto na direção. O chassi composto por um novo eixo traseiro da FPT industrial, adequado para a missão de entregas em centros urbanos, auxiliado pelo novo conjunto de suspensão traseira com

molas parabólicas e barra estabilizadora, reduz vibrações e torna a condução ainda mais suave.

A internet e a conectividade, principalmente por meio de smartphones, alavancou o crescimento do comércio eletrônico. Esse nicho de mercado cresce, em média, de 15% a 20% ao ano, e trouxe mudanças na logística de distribuição, com entregas mais capilarizadas e flexíveis. “Vamos ampliar nossa participação nesse segmento do transporte e consolidar, ainda mais, a Iveco como referência no mercado de leves”, completa o executivo.





Mercedes-Benz inaugura maior Campo de Provas do Brasil

Coleta de dados das estradas brasileiras foi feita por meio de um caminhão laboratório instrumentado com 260 sensores

A Mercedes-Benz inaugurou em Iracemápolis (SP), o maior Campo de Provas do Hemisfério Sul, que é também o mais avançado e tecnológico do

Brasil para caminhões e ônibus. Com investimento de cerca de R\$ 90 milhões, o local abriga, num terreno de 1,3 milhão de metros quadrados, uma estrutura

especializada e 16 pistas de asfalto, concreto e terra, numa extensão total de 12 km para diversos tipos de testes.

“Esse moderno e avançado Campo de Provas amplia notavelmente nossa capacidade de simulações e testes, acelerando e otimizando cada vez mais o desenvolvimento tecnológico

de veículos comerciais para nossos clientes do Brasil e de outros mercados de exportação”, afirma Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

A Mercedes-Benz investiu cerca de R\$ 90 milhões no Campo de Provas, com a perspectiva de geração de oportunidades de trabalho para a cidade de Itacemápolis e a região. Construído em 18 meses, o Campo de Provas da Mercedes-Benz do Brasil conta com uma área total de 1.300.000 metros quadrados. Esta área de terreno equivale a 150 campos de futebol. Conta com 16 pistas de testes (14 pis-

tas para verificação de durabilidade estrutural, uma de conforto acústico e térmico e uma de terra), numa extensão total de 12 km.

O Campo de Provas é um laboratório que simula, em condições reais, as características de robustez e durabilidade dos veículos que estarão em breve nas ruas e estradas do País. A robustez é um grande destaque na realização de severos testes no Brasil.

Em parceria com sua matriz, a montadora decidiu realizar aqui no País um complexo e robusto programa de coleta de dados por meio de um caminhão laboratório instrumentado

com 260 sensores. Um Actros alemão percorreu 16.000 quilômetros por diversas regiões do Brasil, com 1.500 quilômetros de trechos off-road.

Todos os trechos percorridos foram filmados com uma câmera full HD. Além dos 16.000 km, também foram coletados dados muito importantes de setores da cana-de-açúcar e da mineração, além dos testes que a empresa realiza em circuitos confinados. “Isso nos permitiu desenvolver um programa de testes muito diferenciado para esse Campo de Provas, que tem a cara do Brasil”, afirma Philipp Schiemer.

Mercado de vocacionais cresce e representa 16,5% do total

Volvo lidera na cana-de-açúcar, com 43% de participação no segmento acima de 15 toneladas nos primeiros meses do ano

Para apresentar seus diferenciais no segmento de veículos vocacionais, a Volvo promoveu em maio o evento “Volvo Exreme”, num circuito off-road montado em Mogi das Cruzes

(SP). Participaram cerca de 200 convidados entre clientes e consultores de negócios de todas as concessionárias da marca na América Latina.

“A Volvo sempre se destacou em vocacionais

com veículos robustos mas, além de bons produtos, este evento tem a finalidade de evidenciar também nossa estrutura de serviços, focada diretamente em assegurar alta disponibilidade física dos caminhões, algo que conta muito neste segmento”, assegura Bernardo Fedalto, diretor Comercial de Caminhões da Volvo.



Em entrevista à Carga Pesada, ele disse que, além de disponibilidade, robustez e economia do combustível, os clientes de off-road pedem caminhões mais leves para levarem mais carga porque a fiscalização da lei da balança está de olho neles quando vão para as rodovias. “Esse é um desafio para os fabricantes”, afirma.

O diretor contou à reportagem que a caixa I-Shift de sexta geração já está em quase 100% dos caminhões da linha F da Volvo. E que ela representa um importante diferencial porque tem um software específico para cada aplicação. “Se o cliente compra um canavieiro, ele vem com uma caixa I-Shift

específica para esta operação”, explica.

O mercado de caminhões vocacionais pode ser dividido em quatro grandes grupos: transporte de cana-de-açúcar, transporte para construção civil, transporte florestal e transporte para mineração.

Entre todos os segmentos, o de maior destaque para a marca Volvo é o transporte de cana-de-açúcar. “Na cana, estamos liderando o mercado com 43% de participação. É um segmento em que nos destacamos ao desenvolver produtos especiais para atender expectativas de clientes que exigem alta tecnologia e produtividade em seus caminhões. Como, por exemplo, temos o

VM canavieiro e mais recentemente o VM autônomo, que está muito próximo de chegar ao mercado”, afirma Jeseniel Valério, gerente Comercial de Caminhões Vocacionais Volvo.

Pela primeira vez, há um aquecimento do mercado de caminhões em todos os continentes ao mesmo tempo. E isso tem representado um gargalo de componentes para a indústria. “Temos tido alguma demora em receber componentes que vêm da matriz, principalmente a caixa I-Shift. Por isso, alguns modelos da linha F, só temos para entregar em outubro. Dependendo do modelo, só no início de 2019”, conta Bernardo Fedalto.

