

## LEI PROÍBE AMARRAÇÃO COM CORDAS

FISCALIZAÇÃO COMEÇOU  
NO INÍCIO DESTE ANO

## FERNÃO DIAS FAZ 60 ANOS

RODOVIA PEDE  
INVESTIMENTOS VIA  
AUMENTO DE PEDÁGIO

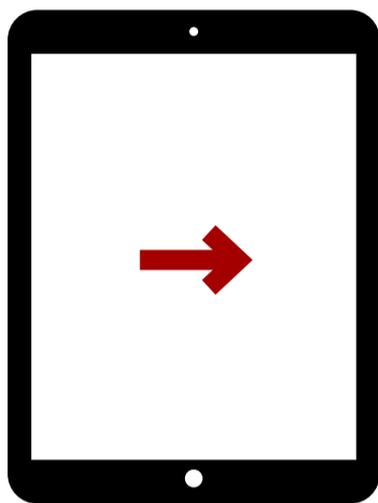


# Eles chegaram com tudo

Clientes começam a receber os novos Scania e se surpreendem com níveis de conforto e economia

# navegue

## NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



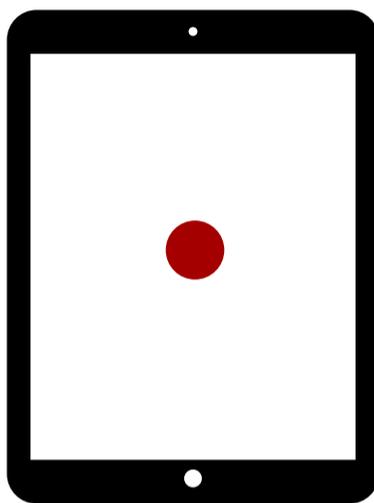
### NAVEGAÇÃO

NO TABLET

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

NA WEB

Clique nas laterais

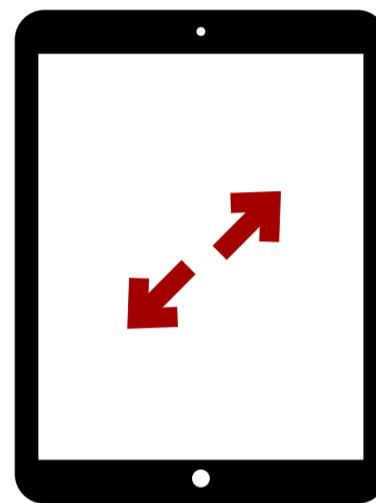


### MENU

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](mailto:mariana@cargapesada.com.br)  
Carlos Correa  
[carlos@cargapesada.com.br](mailto:carlos@cargapesada.com.br)

### PROJETO GRÁFICO

adoro design  
[eutambem@adorodesign.com.br](mailto: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](mailto:redação@cargapesada.com.br)  
[www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)

## 04

### **Segurança**

Cintas ao invés de cordas  
na amarração de cargas

## 12

### **Economia**

Nova geração Scania ganha  
as estradas

## 16

### **Mercado**

Vendas da Volvo cresceram  
de 17% em 2018

## 22

### **Mercedes-Benz**

Actros ganha espaço no  
agronegócio

## 08

### **Caminhoneiros**

Agronegócio quer derrubar  
Piso Mínimo de Fretes

## 14

### **Sucessão**

Novo presidente da Randon  
aposta em inovação

## 20

### **Reconhecimento**

Transpanorama cria  
premiação para motoristas

## 24

### **Tecnologia**

Sistema melhora aerodinâmica  
e reduz arrasto nos furgões



SEM CORDA



# Amarração correta da carga é segurança para motorista

NELSON BORTOLIN

**Resolução que proíbe uso de corda começou a ser fiscalizada no início do ano; multa é de R\$ 195**

**E**mbara tenha sido publicada em setembro de 2015, a resolução do Conselho Nacional do Trânsito (Contran) número 552 só passou a ser fiscalizada no começo deste ano. O governo deu um tempo

para os caminhoneiros se adaptarem às novas regras de amarração de carga. Tem muita gente reclamando por causa do custo trazido pela resolução. Mas, segundo o engenheiro Rubem Penteado de Melo, da TRS

---

## As cordas - de poliamida, sisal ou nylon - são inadequadas porque esticam com o peso e rapidamente se deterioram.

---

Engenharia, o principal objetivo dela é a segurança do motorista.

De acordo com a 552, os veículos em circulação com carroceria de madeira deverão ter adicionados os pontos de ancoragem para as cintas, com perfis metálicos em “L” ou “U” fixados nas travessas.

Uma das medidas previstas na resolução

é a proibição do uso de cordas para amarração de carga. “A corda não apresenta garantia de resistência mecânica. A força do nó que o motorista dá não é controlável, ou seja, a gente não sabe quanto de força se está aplicando”, explica o engenheiro.

De acordo com ele, as cordas - de poliamida, sisal, nylon ou qualquer

outro tipo - são inadequadas porque esticam com o peso e rapidamente se deterioram.

Além de apresentarem risco durante a viagem, elas também são perigosas ao serem manipuladas. “O motorista tem de enrolar a corda na mão. Ele faz muita força para dar o nó. Se ela arrebenta, o motorista cai batendo as costas ou a cabeça no chão”, explica. “Outra técnica utilizada, a de enrolar a corda no pé e ficar pulando, também é arriscada. Se arrebenta, o motorista bate o



calcanhar no chão e pode sofrer graves lesões no joelho”, complementa.

Melo ressalta que há mais de 50 anos os países desenvolvidos deixaram de utilizar corda na amarração. “Nos Estados Unidos, Europa e Austrália ninguém usa. A corda serve só para segurar a lona. É uma questão

de segurança para o condutor”, avisa.

Elas devem ser substituídas por cintas ou correntes com catraca.

Há também redes de amarração para serem usadas no transporte de frutas como coco e melancia. “Na situação antiga, o motorista ficava tricotando a carga com a corda.

Hoje, existem redes (conhecidas como tarrafas) que são práticas e reduzem o tempo da amarração, o que acarreta também redução de custos”, alega.

Outro dispositivo da resolução que vem sendo questionado pelos motoristas é a exigência de tirantes diagonais, cintas ou

---

## Hoje, existem redes (conhecidas como tarrafas) que são práticas e reduzem o tempo da amarração da carga.

---

redes na carroceria, quando sobra espaço no sentido longitudinal para frente ou para trás da carga. “Trata-se de uma medida de segurança importantíssima”, argumenta. Quando há espaço sobrando, a carga escorrega. “O

coeficiente de atrito passa de estático para dinâmico e você não segura mais a carga. Ela vai para frente e atropela a cabine.”

Segundo ele, o tirante diagonal é formado por duas cintas em X, uma cinta inclinada com

pallet na vertical para segurar a carga ou uma rede ou tarrafa como tem sido mais comum. “A resolução foi feita única e exclusivamente para reduzir o número absurdo de acidentes ocasionados por problemas de amarração”, diz Melo.

O descumprimento da resolução é considerado falta grave e resulta na perda de cinco pontos na habilitação. A multa é de R\$ 195.



# Líder pede ‘justiça’ na tabela de fretes

NELSON BORTOLIN

## Proximidade da instituição contratada para rever a lei com o agronegócio preocupa presidente de sindicato

O presidente do Sindicato dos Caminhoneiros Autônomos de Ijuí (RS), Carlos Alberto Dahmer, o Litti, pediu “equilíbrio” e “justiça” aos representantes da Fundação de Estudos Agrários Luiz de Queiroz (Fealq) na hora da elaboração da nova metodologia das tabelas de frete. Ele participou da terceira e última reunião sobre o tema, realizada pela fundação que pertence à Universidade de São Paulo, dia 6 de fevereiro em Piracicaba.

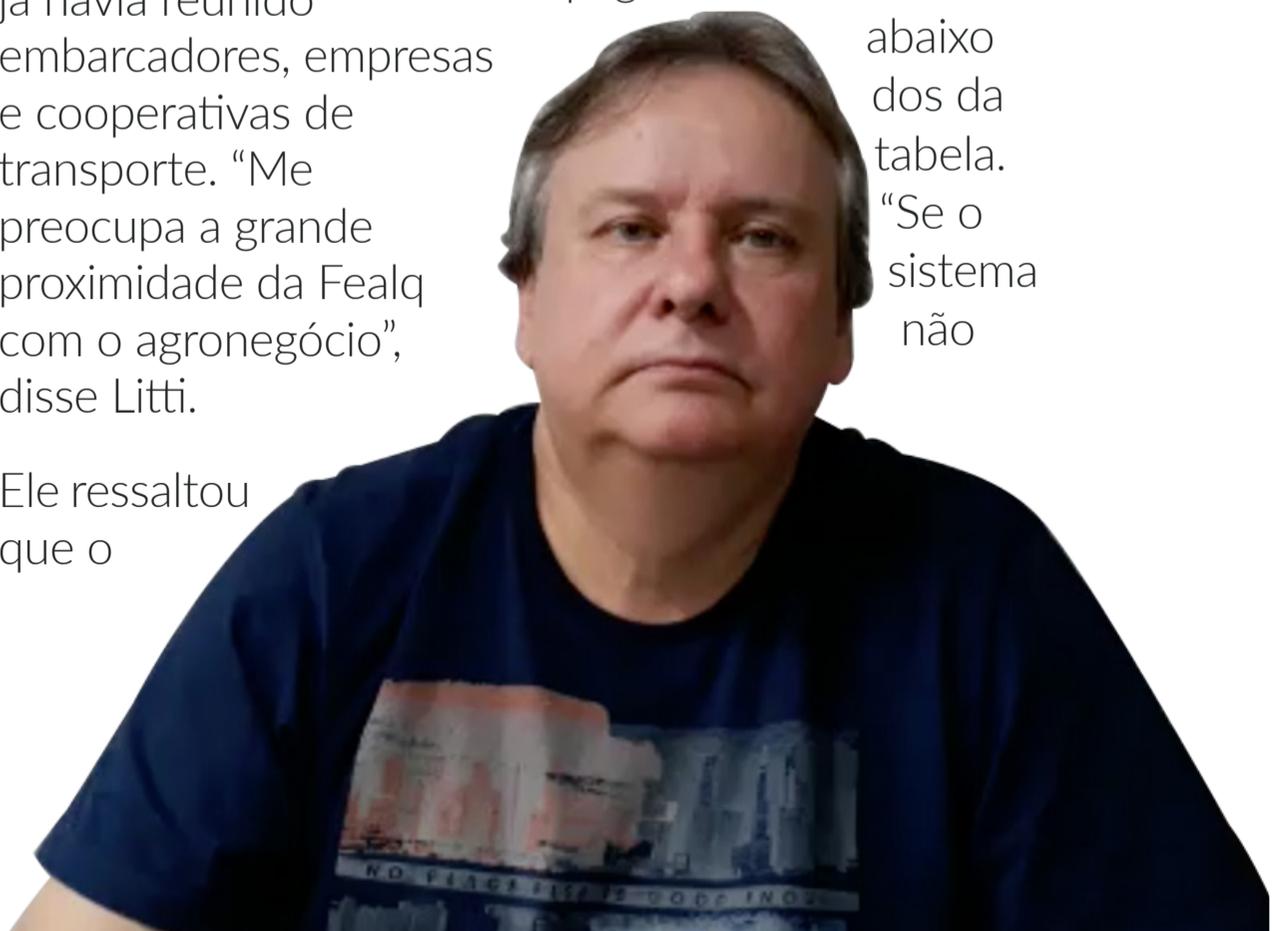
A Fealq foi contratada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para propor adequações nas tabelas, serviço que deve ser concluído até 20 de julho. Antes da reunião com os caminhoneiros autônomos, a fundação já havia reunido embarcadores, empresas e cooperativas de transporte. “Me preocupa a grande proximidade da Fealq com o agronegócio”, disse Litti.

Ele ressaltou que o

agronegócio é “inimigo poderoso” dos caminhoneiros e quer derrubar as tabelas com pisos mínimos de frete previstas na lei 13.703.

Durante a reunião, o presidente do sindicato também cobrou a ANTT. Segundo ele, a agência tem condições de fiscalizar o cumprimento da lei eletronicamente, barrando a emissão de Código Identificador de Operação de Transporte (Ciot) para operações pagas com valores

abaixo dos da tabela. “Se o sistema não



bloquear a emissão de conhecimento inferior ao piso mínimo, lhe garanto que as ruas vão dar resposta”, ameaçou.

## EM VIGOR

Dia 7 de fevereiro, o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Luiz Fux, confirmou que a lei 13.703 está em vigor em todo o País e que todas as liminares concedidas contra ela estão suspensas.

A constitucionalidade das tabelas de frete será julgada pelo plenário do Supremo em data ainda não marcada.



### MATÉRIA REPERCUTE

“NÓS ESTAMOS CANSADO DE PROMESSAS. PRECISAMOS DE ATITUDE.”

#### MAURICIO OLIVEIRA DE LIMA



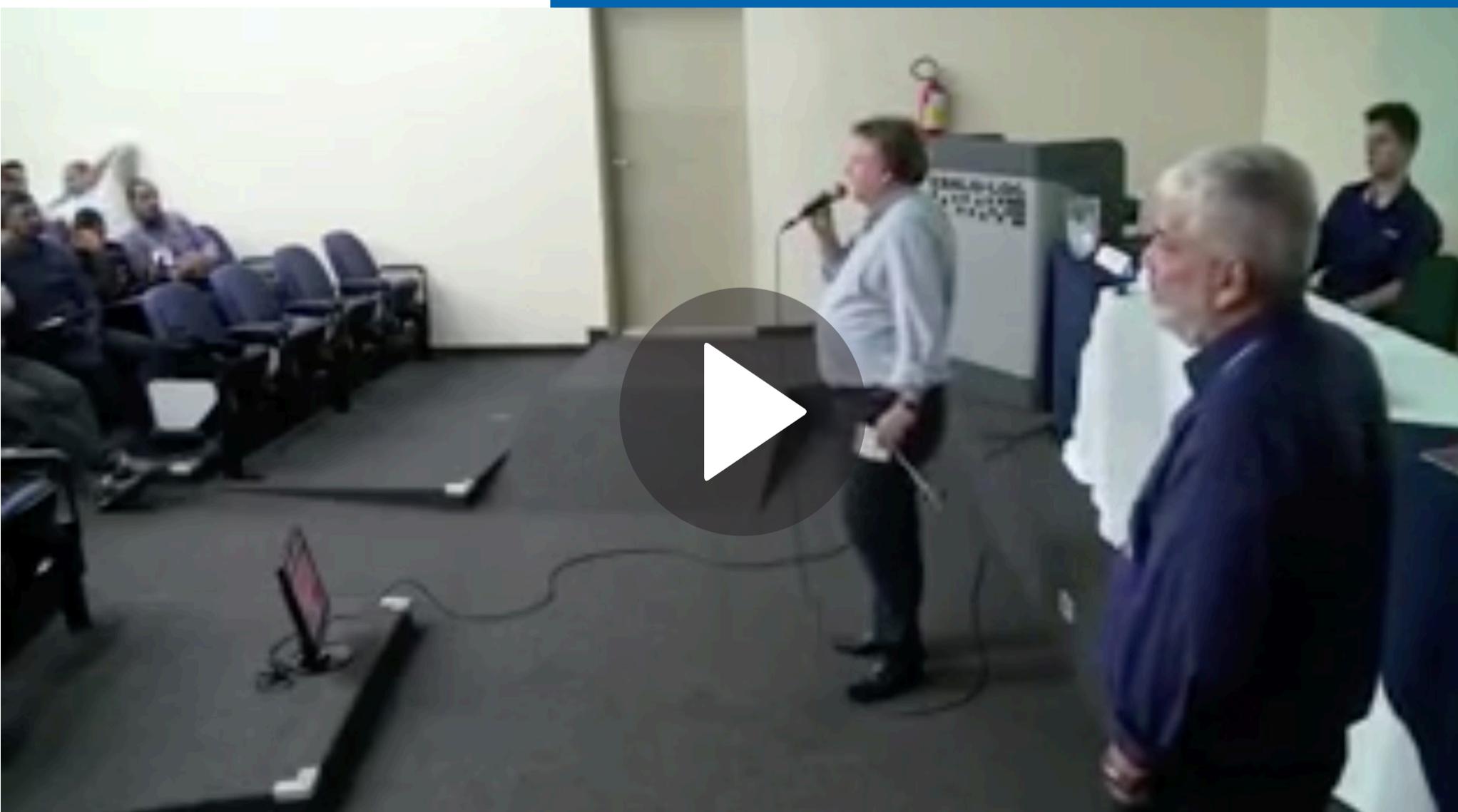
SÓ OS COMERCIANTES LUCRARAM COM A PARADA DOS CAMINHONEIROS, TUDO FICOU MAIS CARO, E ATÉ HOJE OS CAMINHONEIROS ESTÃO LUTANDO POR UM FRETE MELHOR, POBRE ESTÁ FERRADO DO NOVO KKKKKK”

#### ANDERSON OLIVEIRA



“ESSA EXPLANAÇÃO FOI SÓBRIA E MUITO CONCISA TEMOS QUE CONTINUAR COM NOSSA LUTA PRA PRESERVAR NOSSOS DIREITOS DURAMENTE CONQUISTADOS VAMOS EM FRENTE CATEGORIA DE HERÓIS.”

#### ERALDO DOCEIRO CRUZ





# Fechamento da fábrica da Ford surpreende concessionárias

NELSON BORTOLIN

**Informação chegou pela internet antes da teleconferência que havia sido convocada pela montadora**

**A** notícia do fechamento da fábrica de caminhões da Ford

em São Bernardo do Campo (SP), divulgada dia 19 de fevereiro, pegou de surpresa a rede de concessionários da marca. A montadora havia marcado uma teleconferência com os diretores das lojas de todo o País, mas a notícia chegou antes pela internet.

“Para nós, foi uma grande surpresa. É uma marca sólida, que tem em torno de 20% do

mercado nacional. Nós havíamos investido nela. Pegamos as representações de Ponta Grossa, Maringá e Londrina”, conta o gerente comercial da Concessionária Ellenco, no Paraná, Alexandre Faride.

Havia dois anos que o grupo, que já representou as marcas Volkswagen, Volvo e Iveco, estava com Ford. “Não tinha

nenhum indício de que isso iria acontecer. Pelo contrário, sempre nos incentivaram, diziam que tínhamos tudo para crescer”, afirma.

O gerente comercial da Divepe em Recife (PE), Romero von Sohsten, participou da teleconferência. “Sabíamos que haveria um comunicado muito importante, mas não sabíamos qual”, conta. Ele afirma que a informação sobre o fechamento da fábrica chegou minutos antes do início da teleconferência, pelas redes sociais.

De acordo com o gerente, durante a transmissão, a Ford basicamente repassou as informações que havia divulgado em comunicado à imprensa. Ele ressalta que a surpresa foi grande. “Durante eventos realizados pela montadora no ano passado, a rede foi incentivada a investir”, conta.

Questionado se a Divepe vai continuar no varejo de caminhões, o gerente responde: “Vamos ficar no ramo automotivo.” De qualquer forma, de acordo com ele, a concessionária vai manter o pós-venda dos

caminhões Ford. “Nossa preocupação é com o cliente que acreditou na gente e também com os nossos colaboradores.”

A Divepe tem duas lojas em Pernambuco e três em São Paulo. Só a de Recife emprega 90 pessoas.

O vendedor de outra concessionária que preferiu não se identificar disse ter ficado com as pernas bambas. “Eu cheguei aqui (na loja) e já tinha essa notícia.” Segundo ele, nunca houve qualquer boato sobre o fechamento da fábrica. “Eu juro por tudo que é mais sagrado.”



SEM AVISO PRÉVIO



# Clientes se

# surpreendem com nova geração de caminhões Scania

NELSON BORTOLIN

## Motores de alta pressão prometem até 12% de economia

**A** rede de concessionárias Scania está apresentando aos seus clientes a nova geração dos caminhões com cabine totalmente renovada e motores equi-

pados com tecnologia de alta pressão que prometem uma economia de diesel de até 12%.

Foi o caso das concessionárias do Grupo P. B.

Lopes de Londrina, Maringá e Campo Grande que receberam clientes das respectivas regiões para apresentar as novidades da marca. Os irmãos Ricardo e Luiz Rogério Brancalhão, da transportadora Brancalhão, de Santa Mariana (PR), ainda não conheciam a nova geração. E se disseram surpresos.

“Achei lindo. O design é incrível e o caminhão é muito confortável. Estou bem surpreso mesmo”, ressalta Ricardo.

A empresa, que transporta grãos, tem 40 veículos, sendo 36 Scania. São modelos como o 124, 380 e 440. Agora, serão incorporados os três novos 540. “Nossa opção pela Scania é devido à facilidade de manutenção e o baixo consumo. O preço também está bom, equiparado à concorrência. E tem mais mercado na hora

da revenda”, justifica o empresário.

O 8×2 da nova geração Scania veio com uma inovação que vai facilitar a operação da Jaguafrangos, de Jaguapitã (PR). O diretor da empresa Tiago Botazzari conta que o veículo tem o para-choque mais alto e, portanto, ideal para as operações fora de estrada. “Temos de buscar ração e frango da granja para o frigorífico. Com o caminhão mais baixo, é difícil rodar porque pega embaixo e corta pneu.”

A empresa tem 25 Scania. “O Scania é um veículo muito bom principalmente na questão rentabilidade. É o melhor caminhão de média para nós, chega a ter um consumo 15% menor.” Botazzari já havia testado o novo 8×2 num evento em Guarujá (SP). E acredita que será um sucesso de vendas. “Vai ser muito importante para o nosso segmento, vai se adaptar muito bem à nossa operação”, diz o empresário.

***Conheça os detalhes da nova geração Scania clicando aqui***



# Receita líquida da Randon cresce 45%

## Empresas do grupo operaram próximo à capacidade produtiva; vendas para o exterior aumentaram 17%

**A**s empresas Randon encerraram o exercício de 2018 com crescimento acentuado na maior parte das linhas de negócios, o que ocupou patamares próximos da totalidade da capacidade de produção da companhia. O grupo, que comemora seus 70 anos, obteve aumento de 45,1% na receita líquida consolidada, chegando a R\$ 4,3 bilhões.

A receita bruta total foi de R\$ 6 bilhões, 43,4%

superior à obtida em 2017. No exercício, o Ebitda consolidado foi de R\$ 559,8 milhões, 81,6% superior a 2017 e margem Ebitda de 13,1% (10,5% em 2017). O lucro líquido consolidado foi de R\$ 151,7 milhões, com margem líquida de 3,6% – em 2017, o lucro líquido foi de R\$ 46,7 milhões, com margem líquida de 1,6%.

“O desempenho de 2018 consolida o crescimento iniciado no ano

anterior, conquistado porque mesmo na crise promovemos a readequação de processos e de estruturas organizacionais, investimos em modelos de negócios robustos e diversificados”, declara o presidente das empresas Randon, David Randon.

Em 2018, a Divisão Autopeças representou 50,8% das receitas totais da companhia, seguida por 45,3% da Divisão Montadoras e 3,8% da Divisão de Serviços Financeiros. Ao final de 2018, os produtos com maior participação na receita das empresas Randon foram

semirreboques (39,3%), materiais de fricção (25,8%) e eixos e suspensões (9,3%).

As vendas para o exterior em 2018 totalizaram US\$ 182,3 milhões, aumento de 17,3% sobre 2017 (US\$ 155,4 milhões). As exportações das empresas Randon representaram 15,7% da receita líquida consolidada do exercício, enquanto em 2017 a participação foi de 16,8%. A maior expansão aconteceu

na exportação de semirreboques, que obteve crescimento de 49,9%, com destaque para o mercado chileno, que representou mais da metade das vendas ao mercado externo da Randon Implementos.

### **TROCA DE COMANDO**

O atual vice-presidente da Diretoria Corporativa das empresas Randon, Daniel Randon, foi indicado para assumir a posição de CEO, sucedendo a David Randon, que ocupa o

cargo desde 2009 e que é o indicado para presidente do Conselho de Administração. Alexandre Randon ocupará a vice-presidência. As mudanças serão confirmadas no dia 8 de maio, em reunião do conselho. Daniel assume a presidência aos 42 anos dando destaque para inovação. David, no seu período à frente da empresa, imprimiu um estilo mais participativo.

# Volvo contrata e aumenta investimentos

**Montadora vai investir mais R\$ 250 milhões e estima para 2019 crescimento de 30% no mercado de caminhões**

**C**ontratação de 300 funcionários e investimentos de mais R\$ 250 milhões são as medidas tomadas pela Volvo América Latina para atender o mercado brasileiro de caminhões,

que deve crescer cerca de 30% neste ano, atingindo 99 mil unidades. Os novos recursos são um volume adicional ao total de R\$ 1 bilhão que o Grupo Volvo prevê investir no período de 2017 a 2019.

Durante entrevista coletiva nesta quarta-feira (13) em São Paulo, os executivos da empresa demonstraram otimismo em relação à economia brasileira e comemoraram os resultados de 2018, bem acima do previsto. “Crescemos 79% no Brasil, considerando os veículos acima de 16 toneladas, chegando à vice-liderança do segmento”, contou

o diretor Comercial de Caminhões, Alcides Cavalcanti. A Volvo também foi a marca que mais cresceu na área de semipesados, com uma elevação de 66% de vendas.

O caminhão FH 540 6x4 foi o campeão de vendas em todas as categorias no País. Foram 4.114 emplacamentos. Também houve grande expansão no mercado fora de estrada. Neste segmento, o mercado brasileiro cresceu 23% e a Volvo, 55%.

Com uma carteira de R\$ 7 bilhões, o Brasil tem a segunda maior participação no Volvo Financial Services, que ajudou no bom desempenho das

vendas. Segundo o presidente do banco, Ruy Meirelles, no ano passado, 41% dos negócios foram financiados pelo CDC, contra apenas 15% do ano anterior. “O nível de subsídio do Finame (do BNDES) foi caindo nos últimos anos. Por outro lado, a Selic (taxa básica dos juros no País) fez com que o custo do CDC ficasse mais atrativo”, explicou.

Segundo ele, as taxas do banco estatal e dos bancos privados estão muito próximas uma da outra. “Além disso, o CDC oferece parcelas fixas o que dá previsibilidade para o comprador”, afirmou. Desde o final do ano passado, o BNDES

também oferece Finame com parcelas fixas, mas apenas para os pequenos transportadores.

O presidente do Grupo Volvo América Latina, Wilson Lirmann, destacou que não foi apenas no Brasil que a marca teve bom desempenho. “O ano passado foi o melhor ano da história para a Volvo, com crescimento de 17% nas vendas de todo o mundo”, disse ele. O faturamento foi de 391 bilhões de coroas suecas. Nos Estados Unidos, a marca lançou uma nova linha completa de caminhões VN. “Foi um ano de muitas inovações tecnológicas”, disse. Confira entrevista do presidente no vídeo.



# Fernão Dias faz 60 anos

LUCIANO ALVES PEREIRA

**A respeitável senhora completa seis décadas diante de um impasse. Sua rodabilidade cobra intervenções caras para corrigir aleijões de nascença que matam e ferem. O governo (novo) reconhece e quer dar-lhe recursos via aumento do pedágio**

**D**ia 25 de janeiro, a Fernão Dias (originalmente BR-55, depois BR-381) completou 60 anos. Acompanhei o antes, o durante e o atual desta

que, como já se sabia, tornou-se a principal via troncal de carga e passageiros entre Minas e São Paulo, estendendo-se ao Espírito Santo e a todo o Nordeste. Equiparou-

-se em importância à Estrada Real nos tempos da colônia e substituiu a Estrada de Ferro Central do Brasil na primeira metade dos anos 1900.

Em 1959, Juscelino Kubitschek inaugurou a sua pista única asfaltada, na realidade a obra não estava concluída. A oposição ao PSD, partido do presidente JK não deixou passar batida a oportunidade de criticar. Os ataques vinham da UDN, liderados por Roberto Marinho, sucessor de Irineu e dono do



Inauguração da BR Fernão Dias 1959 - Betim/MG Km 494

jornal carioca O Globo. Naquela manhã, JK e comitiva foram para o trevo de Betim (antigo km 10) e descerraram a placa de bronze aos pés do obelisco, ainda existente. Nele vinha estampado o brasão do bandeirante Fernão Dias.

## FAMA

A Fernão Dias logo pegou fama de via de trânsito perigoso. O seu tráfego era escasso e ainda assim não faltou quem morresse e se ferisse em suas centenas de curvas dos anos 1950, ainda hoje presentes. Caso do advogado, professor e político João Pimenta

da Veiga, em meados de 1960. Ele era pai de outro João, que foi prefeito de BH, deputado federal constituinte e candidato derrotado para governador em 2013. O primeiro morreu em Itaguara (MG), a 90 quilômetros da capital.

Projetada conforme conceitos de engenharia rodoviária da época, só contou com recursos e equipamentos disponíveis. Seu traçado definitivamente não ficara bem resolvido diante do relevo desfavorável ao longo dos seus 562 quilômetros de extensão. O brasileiro mais distante do litoral começava a se

familiarizar com essa máquina chamada automóvel, rolando sobre pistas asfaltadas e o número de fatalidades assustava. Tanto que o caminhoneiro José Roberto Silva, de Itapeva (MG), às margens da via, acreditava que “devido à energia vinda do mundo dos mortos, ao longo do trajeto, fazia qualquer viagem ficar ‘carregada’ [do ponto de vista da espiritualidade], requerendo orações e outras defesas”. É a crença dele. Silva esteve agregado na Empresa de Transportes Minas-Goiás (descontinuada), de BH.

***Clique aqui para continuar lendo.***





# Claudemir é o primeiro Rei da Boleia

## Premiação da Transpanorama visa direção econômica e segurança

**S**aber aproveitar o torque na subida é a principal dica do caminhoneiro José Claudemir, 57 anos, para quem quer garantir uma direção econômica. “É preciso subir sem forçar o motor para não dar gasto excessivo de combustível”, afirma. Empregado da Transpanorama, de Maringá (PR), há quase 7 anos, ele foi coroado Rei da Boleia por ter vencido o prêmio Gestão

na Boleia promovido pela empresa.

Quando conversou com a Carga Pesada, na manhã do dia 27 de março, ele estava embarcando para o resort Costa do Sauípe, na Bahia. A viagem foi um dos prêmios que o motorista ganhou. A transportadora também quitou o financiamento de um carro da família dele, que ainda tinha 20 parcelas em aberto.

Para ele, “fazer bem feito” é o segredo do sucesso. “Em tudo que a gente faz, é preciso procurar fazer o melhor, seguindo as regras determinadas

pela empresa.” Mas, na opinião do caminhoneiro, não basta a qualificação de quem está ao volante. “É necessário ter um equipamento bom e com manutenção de primeira linha”, afirma.

Segurança, diz Claudemir, é tão importante quanto economia. “Tem de trabalhar com atenção e sempre na faixa de velocidade exigida pela empresa ou pelo cliente cuja carga a gente está transportando. É preciso ter cuidado com a nossa vida e vida dos outros que estão na rodovia”, declara.

***Clique aqui para saber mais sobre o prêmio.***



*Pessoal da Transpanorama que trabalhou no processo da certificação e representantes do Tecpar*

EM TODO O PAÍS

# Transpanorama é a 2ª certificada em segurança viária

## ISO 39001 foi concedida à empresa paranaense pelo Instituto Tecpar

**A** Transpanorama é a segunda transportadora do Brasil a obter a certificação ISO 39001, que trata sobre sistemas de gestão da segurança viária. Esta é uma demonstração de quanto a empresa é focada na segurança dos motoristas, das pessoas que trafegam pelas vias, da carga de seus clientes e de seus veículos.

A auditoria foi feita pelo Instituto Tecpar nos dias 13 e 14 de março, na sede da Transpanorama em Maringá (PR). Foram auditados todos os processos de gestão da segurança viária da transportadora, o que envolveu 50 requisitos e vários colaboradores do administrativo, da logística e da manutenção. A Transpanorama foi recomendada para a certificação sem “não-conformidades”.

A ISO 39001 tem como foco trabalhar ações que gerem redução de acidentes no âmbito global

e está alinhada com as expectativas da ONU (Organização das Nações Unidas) relacionadas a acidentes de trânsito. “Trabalhar para obter a certificação foi um processo importante, que já trouxe melhorias para o dia a dia de trabalho. Agora, com a certificação aumenta a responsabilidade de todos os colaboradores em manter a segurança no topo da nossa atenção e prioridade”, diz Leandro Pardini, gerente de SESMT da Transpanorama.

***Clique aqui para saber mais sobre o assunto.***

# Robustez levou Brasil Central a escolher o Actros

**O extrapesado foi o caminhão mais vendido pela Mercedes-Benz em 2018, especialmente para o agronegócio**

**O** Actros, modelo top de linha da Mercedes-Benz, vem conquistando seu espaço no concorrido mercado dos pesados, sobretudo no agronegócio. A Transportadora Brasil Central de Rio Verde (GO) adquiriu 100 unidades que serão entregues ao longo do ano sendo 70 para re-

novação da frota e 30 para ampliação.

As condições comerciais e a possibilidade de incluir os seminovos no negócio ajudaram. Mas o diretor geral da empresa, Glorivan Parreira França, chama a atenção para o principal diferencial do caminhão: a robustez, fator decisivo

para quem trafega nas difíceis condições do Centro Oeste com rodotrem de 9 eixos: “Testamos o Actros por um ano e tivemos um excelente resultado. Trefegamos por rodovias como a BR 163 que exige um esforço muito grande do caminhão. O Actros tem um chassi reforçado além do câmbio e o diferencial que aguentam o tranco”, destacou.

***Clique aqui para continuar lendo.***



# Mercedes-Benz investe em nova fábrica de cabine 4.0

**Óculos de realidade aumentada, robô colaborativo e exoesqueleto são algumas das ferramentas inovadoras na nova linha de produção**

**A** nova linha de montagem de caminhões e cabines da Mercedes-Benz inicia uma nova era da interação entre homens e tecnologia com o conceito 4.0 de produção. Os colaboradores estão no seu comando, assegurando padrões de qualidade, produtividade e flexibilidade para atendimento aos clientes.

“Há pouco menos de um ano, inauguramos nesta planta a nova Linha de Montagem de Caminhões, trazendo grande impacto para o setor de veículos comerciais no País, com a implantação pioneira e efetiva de conceitos da Indústria 4.0”, ressalta Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do

Brasil e CEO América Latina. “Agora, com a Linha de Cabinas, estamos dando mais um passo histórico e decisivo, que terá continuidade, porque iremos avançar para a produção de agregados, como motores, câmbios e eixos, e também de chassis de ônibus”.

“Construímos aqui a casa do motorista”, diz o presidente da empresa Philipp Schiemer no vídeo acima com exclusividade para a Revista Carga Pesada.



# Caminhão conectado foi destaque na Intermodal

**Veículo é equipado com serviços conectados da Scania, carreta da Furgões Ibiporã e solução aerodinâmica da Wabco**

**O**bter o máximo de eficiência, segurança e sustentabilidade. Esse é o objetivo de uma parceria entre a Ebmac Transportes e Logística, a Scania, a Wabco e os Furgões Ibiporã. Um dos 13 veículos da transportadora de Cam-

bé (PR) equipados com as novidades foi exposto em março na Intermodal, feira de logística.

“O foco da nossa parceria é entregar qualidade, segurança, informação em tempo real e também sustentabilidade e redução de custos”, diz Wilian Zucolote de

Oliveira, sócio da Ebmac. “Estamos falando de qualidade, de segurança, de telemetria, de informações em tempo real”, complementa.

O caminhão da nova geração Scania conta com o recurso dos serviços conectados da marca, carreta da Furgões Ibiporã e um sistema aerodinâmico fornecido pela Wabco. “Temos muita tecnologia embarcada na unidade tratora e na car-

reta. Estamos falando de sensores e atuadores que trazem eficiência e ajudam a evitar acidentes e avarias na carga”, conta.

Ele ressalta que, com a telemetria e os serviços conectados, é possível saber se o motorista está usando o veículo com eficiência, fazendo a troca de marchas e aceleração e frenagem da forma correta. “A aerodinâmica do sistema Wabco instalado na carreta gera economia de consumo e evita o efeito vórtice e arrasto do veículo.”

Segundo a Wabco, o OptiFlow Tail é uma solução para reduzir a resistência do ar localizada na traseira do semirreboque, por exemplo, sobre as portas do modelo furgão. Ele direciona o fluxo de ar. Ao diminuir a resistência, aumenta a eficiência do veículo na estrada, ajudando a reduzir o consumo de combustível.

Oliveira diz que os Furgões Ibiporã apresentaram um equipamento novo: é uma carreta sider com inteligência embarcada na qual é possível, por exemplo, ajustar

o nível de suspensão e distribuir o peso da carga pelos eixos. “É possível memorizar a altura da doca do cliente. Toda vez que o veículo chega para embarque ou desembarque, a carrega se adapta exatamente no nível da doca”, explica. “Tem ainda o sistema EBS, que é antitombamento, e o ABS. Tudo isso na palma da mão do motorista. De dentro da cabine, ele consegue acionar via smartphone ou tablet”, garante.

***Veja mais detalhes sobre a nova geração Scania no link.***



# Fala caminhoneiro!

## Carga Pesada abre espaço para a participação do leitor por meio de vídeo

O caminhoneiro sempre teve voz na Revista Carga Pesada. Seus comentários e críticas ganham destaque no site e na revista impressa. Neste ano, resolvemos inovar, abrindo espaço para a participação dos motoristas em vídeo. Você pode contribuir com o Fala Caminhoneiro fazendo um protesto, uma crítica, um elogio, um desabafo. E até mesmo uma pergunta que nós vamos tentar responder.

Foi assim com o autônomo Carlindo Schafhauser, de Rio Negro (PR). Ele quis esclarecer sobre o preço de re-

venda dos caminhões da Mercedes-Benz. A reportagem procurou o vice-presidente de Marketing & Vendas de Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Roberto Leoncini. E ele respondeu. Veja:





O caminhoneiro Aparecido Vieira da Silva reclamou que os valores dos fretes baixaram para níveis parecidos com os do período anterior à greve do ano passado. E disse que a ANTT não fiscaliza a lei 13.703, que criou o piso mínimo. A Carga Pesada foi atrás do presidente do Sindicato dos Caminhoneiros de Ijuí (RS), Carlos Alberto Dahmer, o Litti. Veja comentário dele à esquerda.

Também tem mulher participando do Fala Caminhoneiro. Bruna Fernandes da Silva viaja com o marido caminhoneiro e uma filha pequena. Ela perguntou quando os postos de combustíveis terão banheiro feminino. Observe a resposta do Giancarlo Pasa, sócio da rede Túlio e diretor da Fecombustíveis:



Já o autônomo capixaba Paulo Cesar Loiola não quis perguntar nada. Mandou um vídeo emocionante para a Carga Pesada fazendo uma homenagem à Mercedes-Benz:

**Participe também do Fala Caminhoneiro. Grave seu vídeo e envie por e-mail para [redacao@cargapesada.com.br](mailto:redacao@cargapesada.com.br). Se preferir, use o WhatsApp 43 988150999. Não esqueça de posicionar a câmera na posição horizontal.**



# Com aplicativos de frete, caminhoneiro perdeu poder de barganha

**Ex-líder da categoria e assessor no governo federal, Fábio Roque diz que tecnologia favoreceu contratantes do serviço de transporte**

**O**s aplicativos transferiram o poder de barganha na negociação do frete do caminhoneiro para os contratantes de transporte. Antes, quem precisava do serviço tinha de correr atrás dos motoristas espalhados

pelas estradas de todo o País. Hoje, a distância entre quem contrata e quem executa o transporte é de apenas um clique, o que transformou a negociação do frete em um verdadeiro leilão. O caminhoneiro que cobrar menos leva.

Esse é o raciocínio do gaúcho Fábio Roque, ex-líder caminhoneiro que hoje atua como assessor na Secretária Nacional de Inclusão Produtiva e Urbana do Ministério da Cidadania. “Antigamente, o caminhoneiro viajava dois ou três dias até seu destino, aguardava a descarga e tinha de sair em busca de novo frete para voltar para casa. Não havia celular e ele usava ficha telefônica para tentar achar carga. Mui-

tas vezes o orelhão não funcionava e a viagem de volta atrasava”, recorda Roque. Embarcadores e agenciadores montavam escritórios nos postos de rodovia para atender o caminhoneiro.

A distância em relação ao motorista obrigava o contratante a oferecer valores mais atrativos para o frete. “A transportadora passava a carga para três ou quatro agenciadores que tinham sede nos postos de beira de estrada. Em alguns casos, entrava mais uma figura, a dos chapas. Eram pessoas que faziam serviços de descarga e tinham como bico arrumar carga para caminhoneiros”, conta. No final da linha, o motorista tinha mais força para negociar o frete.

Com a chegada dos aplicativos, tudo mudou. “Embarcadoras, transportadoras e agenciadores publicam suas cargas na rede e quem corre atrás delas é o caminhoneiro. Em fração de segun-

dos, uma mesma carga é compartilhada por 20 mil caminhoneiros”, ressalta. O motorista perdeu o poder de barganha.

Os aplicativos, segundo Roque, também desmotivaram as empresas de transporte a manterem frota. “Aumentou a subcontratação de caminhoneiros autônomos e empresas de pequeno porte devido à facilidade de conexão com o motorista. Até mesmo os antigos chapas se tornaram ‘empreendedores’ adquirindo notebooks para intermediar a carga”, alega.

Até ganharam o apelido de “transsovaco”, pois não têm escritório, nem funcionário, não pagam aluguel, nem imposto. Com um computador embaixo do braço, diz o gaúcho, levam uma fatia do rendimento do caminhoneiro, que precisa comprar veículo, dar manutenção, pagar seguro, ficar sujeito a multa e rodar 16 horas por dia.

***Clique aqui e leia mais.***

## COMENTÁRIOS DOS LEITORES

“ESTÃO LEVANDO A CATEGORIA NA CONVERSA FIADA. AS CONTAS NÃO ESPERAM POR DECISÕES DO GOVERNO. O BOLETO CHEGA. SE NÃO PAGA, SUJA O NOME. COMO FAZER MANUTENÇÃO? DO PEDÁGIO NÃO TEM COMO ESCAPAR. SE NÃO PAGAR, NÃO PASSA NA CANCELA.”

### MIRIAN TOMAZ

“O QUE TEM DE FICAR CLARO É QUE ESSA MIXARIA DE FRETE DOS APLICATIVOS NÃO PAGA NEM O ÓLEO.”

### ADONIS SOUZA

“A CULPA É DE ALGUNS MOTORISTAS. É SÓ DEIXAR A CARGA PARADA. AÍ QUERO VER SE O PREÇO NÃO SOBE.”

### JOSÉ RENATO SOLANGE GRAMA

“ESTOU NO TRANSPORTE HÁ POUCO TEMPO, TRABALHO COM VEÍCULO LEVE. MAS NÃO SEI COMO A CATEGORIA TEM SOBREVIVIDO, PORQUE ATÉ HOJE MEUS GANHOS NUNCA ATINGIRAM OS VALORES DAS MINHAS DESPESAS. O VEÍCULO DÁ MUITO MAIS MANUTENÇÃO DO QUE EU IMAGINAVA. REALMENTE ESTÁ MUITO DIFÍCIL PARA O AUTÔNOMO.”

### GIL VIEIRA

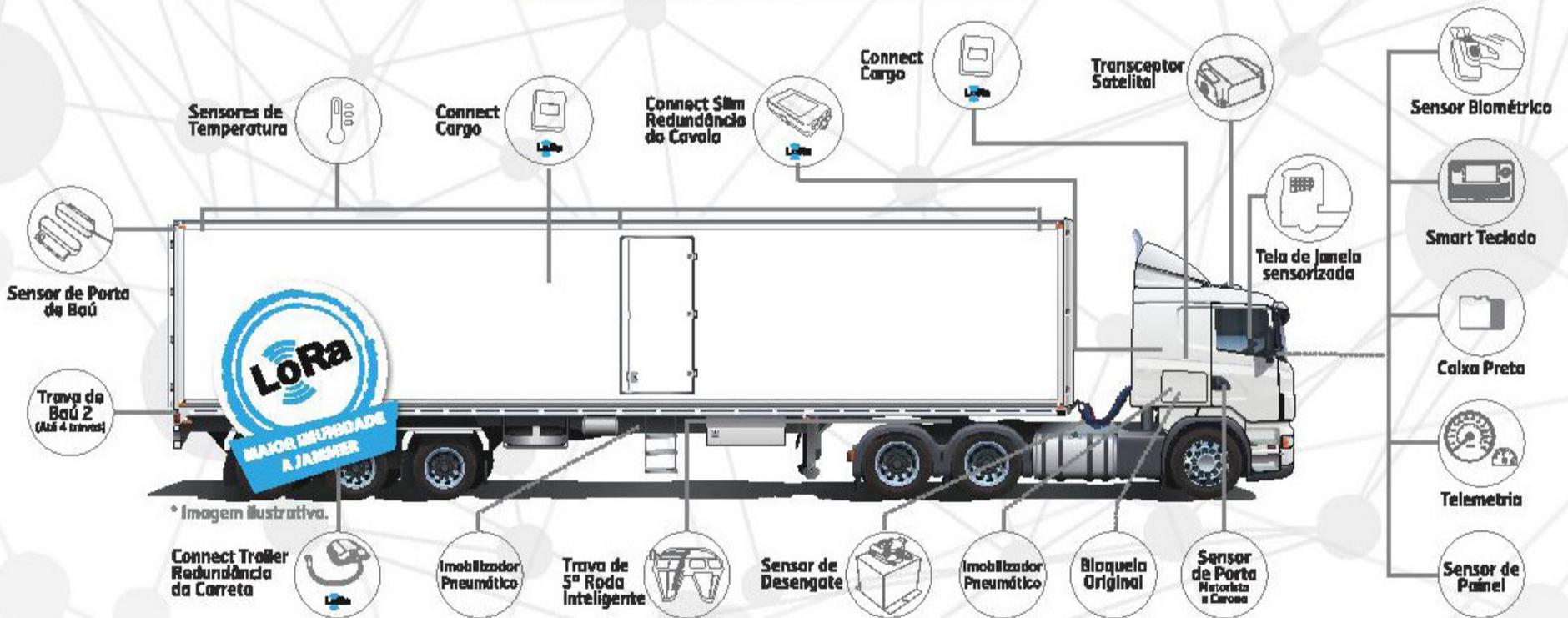
# APLICATIVO NEWMAPS



**NOVAS  
FUNCIONALIDADES**

No aplicativo de rastreamento NewMaps você pode conferir inúmeras atualizações que ajudam a otimizar a gestão e o controle sobre a frota, além de auxiliar na segurança do motorista, da carga e do veículo.

## CONFIRA TODOS OS EQUIPAMENTOS: TRUCKS CONTROL



**PARA SABER MAIS  
CONVERSE COM NOSSA EQUIPE**

**(43) 3377-5222**

[vendas@truckscomercial.com.br](mailto:vendas@truckscomercial.com.br)

