

C A R G A
INTERMODAL

CAMIAO

FROTA E TRÁFEGO • LIGEIROS E PESADOS

UTILITÁRIOS

MAN
apresenta
CONCEPT S

Governo
Legislou
em Agosto

Transportadores
perdem
acesso a fundos
- esquema ou
incompetência?

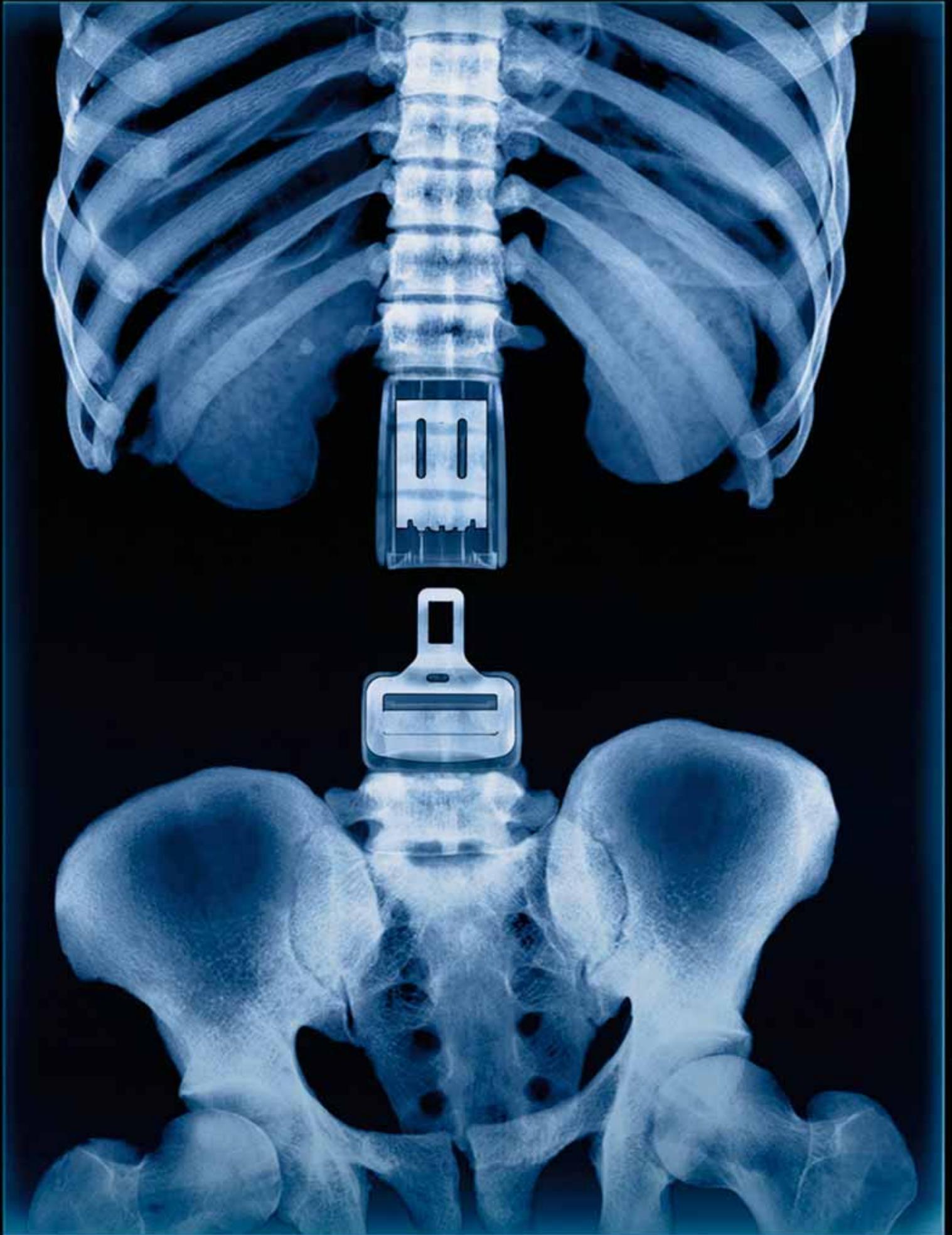
N.º 82 ANO XIII • SETEMBRO/OUTUBRO 2010 (BIMESTRAL) • PREÇO 2,00 €

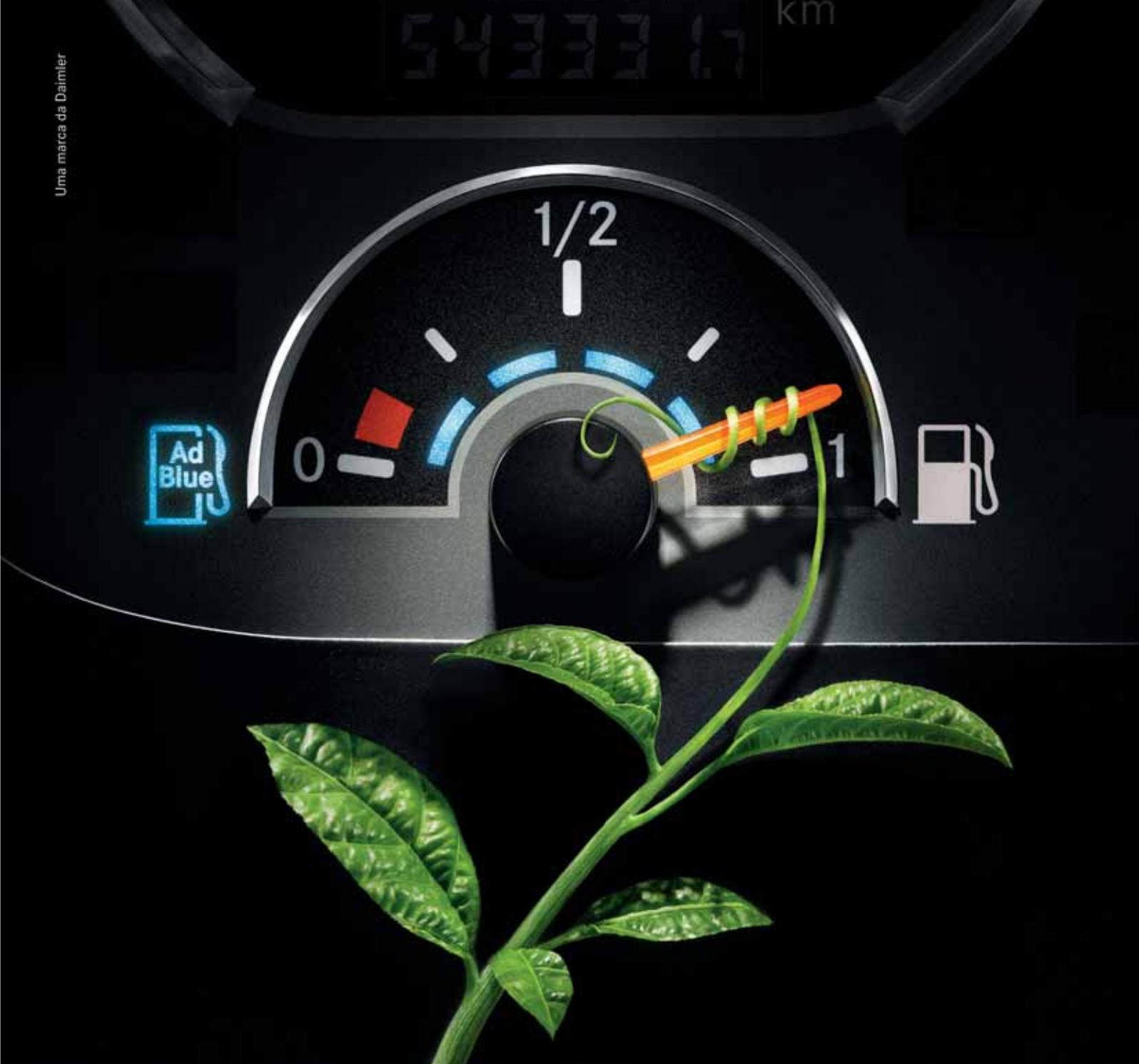


5-601073-001243 00082

A força de uma organização reflecte-se na qualidade do seu produto.

DAF





CAMIÕES. LEASING & FINANCIAMENTO. SOLUÇÕES DE FROTA. SERVIÇOS & PEÇAS.

BlueTecEco. Chega mais longe.

Poupa combustível, poupa o ambiente.

Combinar economia com ecologia é a chave da nova tecnologia BlueTecEco. Os veículos Mercedes-Benz dotados com esta inovação, são mais eficientes e não perdem as suas histórias características. Desempenho, conforto e fiabilidade em harmonia com o ambiente e com a boa prestação

no seu negócio. BlueTecEco. Mais um contributo da Mercedes-Benz. www.mercedes-benz.pt



Mercedes-Benz
Trucks you can trust



P. 10



P. 12



P. 16



P. VIII



P. IX

Pesados: Marcas & Produtos 6

MAN zero resistência: Um conceito revolucionário 8
MAN Finance / MAN emergente

MAN/VW: Uma aliança explosiva 9
ProfiDrive da MAN / MAN responde com híbrido

Assassinados pela incompetência: Acidentes com camiões de bombeiros 10
Volvo híbrido / DAF com EEV

Teste/Scania: Scania R480 euro5 12
Na conta certa / Volvo 2020

In.Segurança Rodoviária: É possível evitar o acidente na A25 14
Mercedes-Benz IAA Actros Preto e Branco / Combustíveis & Lubrificantes / Iveco distinguida

UTILITÁRIOS

MB Vito E-Cell 15
VW Amarok está a chegar / Volvo FMX: Não é um camião... é um conceito

Mercedes-Benz distribuição: Todas as variáveis do negócio 16
Nissan Primastar melhorado / Grupo VEI: Portas deslizantes / Vendas reais e mentira conveniente

2.º Encontro de Camionistas de Loulé: Espectáculo e emoção 18
TRW na IAA / Camiões do futuro

Batismo de condução 19
Anedota do Sócrates

Novo Mercedes-Benz Vito 20
Gama de comerciais Renault / Iveco Daily Tesco

Camião Crosse voltou a Lousada 22
Truck Race no Brasil / Travões são fundamentais / Competição Renault

O homem e a máquina: Mercedes-Benz analisa a saúde do motorista 23
Mercedes-Benz TransAlp 2010 / Autocarro: O híbrido da MAN

Renault Truck Revolucionário: Híbrido para o ambiente 24
TimoCom faz a diferença / WebWay combate o roubo com sucesso / Prémio o Bazófiás ou o Tretas

Eurocenouras: Paixão sobre rodas 25
Gasóleo agrícola nos camiões frigoríficos / Justiça ou esquema

Mercedes-Benz lança ABS II 26
MAN para assistência e socorro / Pressão pelos Mega Camiões / Volvo distingue Bridgestone

Transporte Rodoviário IV
Crisóstomo Teixeira Jubilado / Beiracar é Líder

Scut e Auto Vias: A mesma guerra VI
União Europeia inclui autónomos

Filtros de Partículas: Dizem que é uma vigarice VII
Acordo entre o Governo e as Associações / Nerga Agrupamento de Transportadores

Transportes S. Luís: Inovar e internacionalizar VIII
Ferrovia: Para o futuro ousar no presente / Sítio em destaque

Entrevista: António Sousa Gomes IX
A dar a cara contra os esquemas / Volvo aposta nas mulheres

FICHA TÉCNICA

Director Redactorial: Luís Branco luisbranco.camiao@gmail.com • Subdirector: Carlos Miguel Fernandes truck.camiao@gmail.com • Director Adjunto: Manuel Andrade • Redacção: Rui Pinto; João Dias press.camiao@gmail.com • Maquetagem: António Sousa • Divisão de Testes: Eugénio de Sá; Hélder Morais • Colaboradores: Alberto Veiga; David Bettencourt; Domingos Oliveira; Fernando Paiva; Hélder Martins; Idalino Antunes; Joaquim Vilaça; Rui Leite • Fotografia: Estúdio Trans • Edição Electrónica: Letras Redondas, Unip. Lda. - Rua Almada Negreiros, Lote 40 - 6.º Dtº - 2860-433 Moita - Tel.: 309 882 449 - Tlm.: 96 325 03 68 • Impressão e Acabamento: Papíro Relevo, Lda - Rua Bartolomeu Dias, 5 - R/c - 2855-416 Vale de Milhaços - Tel.: 309 920 577 - Fax: 309 920 576 • Distribuição: Editores Associados (Assinaturas e Promoções) leitor.camiao@gmail.com • Editor e Proprietário: M. J. S. B. - Rua 9 de Abril, 132 - 4200 Porto/R. Pascoal de Melo, 134 - c/v Dtº - 1000-237 Lisboa - Tel.: 21 3511520 - Fax: 21 3150423 • Departamento Comercial e Promoção: Euroedições, Lda. - Apartado 5094 - 4456-901 Perafita - Matosinhos - Tel.: 22 996 73 82

• Autorizada a reprodução total ou parcial de textos e fotos desde que mencionada a fonte
• NOTA DO EDITOR: Os artigos de opinião são da inteira responsabilidade do seu autor

Empresa Jornalística 212965 • Publicação Periódica • DGCS 123746
• Tiragem deste número: 8 000 exemplares

membro:





Portagens em Espanha

Muito para além de uma penalidade para os transportes de mercadorias por via terrestre, a introdução de portagens nas Autovias espanholas são mais uma severa taxa contra a indústria exportadora nacional. Lamentável é o facto de da Antp e da Antram os dirigentes falarem na inevitabilidade da repercussão dos custos para os clientes, mas se esquecerem que o agravamento de qualquer centimo nos fretes de cargas pobres ou as penalidades com os tempos de condução e repouso, que ignoram os direitos dos motoristas e a realidade geográfica, condenam as empresas de transportes rodoviários de mercadorias e a nossa indústria exportadora a esvaziar-se de conteúdo.

Espanjam-se e gastam-se milhões em formação, mas os dirigentes associativos continuam apostar nos palpites, ignorância e no desenquadramento da realidade factual daquilo que dizem.

Será que não se podem arranjar uns euros para combater, através da formação de quadros, a ignorância e o facilismo de quem teima em assobiar para o lado e a mandar uns palpites, quando se lhes exige opiniões sensatas e conhecedoras? Ou está tudo combinado e os intérpretes mais não estão do que a fazer o papel – previamente acordado – de tratar os transportadores como uns tontos desmiolados?

A vida associativa está a transformar-se num circo?

E agora, Lóios e Antp?

A Fenadismer, que agrupa em Espanha um vasto universo de transportadores acaba de dar mais uma entaladela a António Lóios e à Antp. Depois de ter deixado Lóios a falar sozinho, quando este anunciava uma paralisação ibérica, agora os espanhóis dizem que as duas estruturas ibéricas vão fazer grandes protestos contra a introdução de portagens nas AutoVias (Espanha) e nas Scut's Estradas/Vias do Estado (Portugal). Porém é preciso não esquecer que a Antp e Lóios já mudaram de discurso e começaram a fazer passar uns paninhos húmidos no rabito dos transportadores e a prepará-los para serem picados.

Contra as teorias da Antp estão claramente os transportadores, pelo que é de esperar que a associação solte as amarras e mete o navio contra as ondulações ou veremos se fica imobilizada à espera que a empurrem contra a parede. A Antp, que mudou de opinião depois de assinar um acordo/pacto de silêncio e não agressão com o governo português, sabe que não pode mais dizer que vai apoiar paralisações, mas também sabe que nunca poderá estar contra os protestos de quem se revê na sua irreverência.

Salazar não fazia melhor

A calça ainda está em primeira de mão, tipo pintura de troilhe, mas não deixam dúvidas de quais os objectivos do Acordo assinado entre as associações de transportes e o Governo. Como disse – e só foram precisos poucos dias para se comprovar que estava certo – o acordo mostrou ser uma massagem táctica na barriga dos dirigentes dos transportadores, que com esta terapia ficam sem força para dar um traque.

Legislar em Agosto sobre matérias importantes, pode parecer coincidência (já é a segunda vez que tal acontece), mas na Revista CAMIÃO desconfiamos que seja mais uma contrapartida para a compra do silêncio reivindicativo e contestação zero contra as portagens nas Estradas/Vias do Estado (Scut).

Com papas e bolos se enganam os tolos, mas se os transportadores sérios e honestos se deixarem enganar por estas histórias romaneadas pelo conto do vigário, só posso concluir que ou são tolos ou não têm personalidade e permitem-se ser tratados como camelos.

Como é possível que o governo abra no último dia de Julho um programa de acesso a fundos comuns, com candidaturas a abrirem e fecharam quando a grande maioria dos serviços administrativos das empresas está de férias e os responsáveis não leem o Diário da Republica.

Foi um brinde com destinatários previamente avisados ou marosca combinada com quem se comprometeu a perder a língua e a abrir o bolso?

Portugal as hemorroidas da Europa

Com o teimoso e irresponsável anúncio de introdução de portagens nas Estradas/Vias do Estado em Portugal, que por questões de campanha de marketing político foram apelidadas de Scut, ao mesmo tempo que os espanhóis anunciam a introdução de forma selectiva nas Autovias – especialmente para penalizar a grande rota de saída de Portugal com destino a França - as exportações nacionais, que tradicionalmente dependem da rodovia, vão ver ainda mais agravadas as condições concorrenciais.

A juntar às limitações de tempo para a circulação de pesados e à fuga, deslocalização e fecho de indústrias, o agravamento dos custos operacionais está a transformar Portugal nas hemorroidas da Europa.

O Titanic e os Pilha-Galinhas

O nojo do marketing político lembra-nos o Titanic a afundar-se, com a banda a tocar, como se nada se estivesse a passar de horrível e catastrófico.

Quando pela manhã de um qualquer dia aparece uma acusação de uso indevido de capitais públicos ou é feita a denúncia de nomeações abusivas, para além de outros erros derivados de má gestão da coisa pública, logo pela tarde a máquina de comunicação que fabrica cenários entra em cena e vende-nos o filme em que os irresponsáveis intervenientes viram vítimas.

De manhã assistimos a alguém que rouba as galinhas, e faz um repasto com os amigos ou vende na feira os animais, enquanto à tarde ouvimos o intérprete todo choroso a tentar convencer-nos que está muito desolado porque lhe meteram um galinheiro inteirinho dentro da sua carrinha.

Prever o futuro

Se alguns me chamaram alarmista, quando em 2001 Manuela Ferreira Leite chegou ao governo para a pasta das Finanças e se expressou de forma alarmista sobre um país de langa, eu expressei a minha convicção de que as suas palavras iriam provocar uma crise até 2007. O tempo provou que acertei em cheio, com a agravante de em 2008 ter disparado a grande crise mundial dos últimos 30 anos. Por tudo isto estamos em estado anestésico e comatoso há uma década. Somos uma economia de crengas.

Em 2003 chamaram-me derrotista quando disse que muitas das empresas do nosso tecido industrial não tinham mais condições para resistir à investida industrial dos mercados do Leste europeu, visto que a dependência de transporte rodoviário da nossa indústria era evidente e as penalidades à circulação eram crescentes. Hoje ninguém tem dúvidas que temos uma indústria de importância residual e a que ainda tem corpo nas contas orçamentais perde importância e razão de ser junto das multinacionais a que pertencem.

O caso da Auto Europa, Palmela é um exemplo de como a nossa localização é cada vez menos influenciável e mais vulnerável. Para aguentar a fábrica do grupo Volkswagen as contas do Estado e comunitárias despejam milhões, para as mais variadas finalidades, mas por quanto tempo?

Saudó a chegada do português António Melo Pires à liderança da maior fábrica de automóveis instalada em Portugal, mas desconfio que isso é o princípio do fim. Gostaria de me enganar, mas acredito que nos próximos 10 anos se esgotam todos os argumentos estratégicos e as condições financeiras para manter em Portugal a Auto Europa.

Transporte rodoviário resiste

A forte crise que se abate sobre a economia mundial desde 2008 começa a dar sinais tímidos de retoma. Num primeiro balanço do período negro ressalta a forma como o transporte rodoviário de mercadorias resistiu aos apertos. Desde o brutal aumento dos combustíveis até à falta de carga, agudizada com falências na área industrial os transportadores viram encolher todos os seus meios de sobrevivência. Mas não deixam a toalha ao chão.

Demonstrando elevada capacidade para resistir, a crise, que dá sinais de começar a abrandar, deixa evidente a elevada capacidade de resistência dos transportadores rodoviários de mercadorias e a coragem e determinação para resistirem a todas as adversidades e condenações que, se nada fizessem, era o pronúncio da morte certa.

Uma das grandes conclusões a extrair desta crise é que a generalidade dos homens e mulheres que estão no sector não viram as costas às dificuldades, enfrentando com sofrimento e limitações a defesa dos projectos em que estão envolvidos e às quais, por vezes, só eles dão crédito.

Regresso das marcas

A procura de preços baixos nos mercados asiáticos não tem dado os melhores resultados para as grandes marcas de calçado e vestuário, sendo notória a tendência para o retorno às indústrias portuguesas para a produção com qualidade.

Os industriais asiáticos vivem o fascínio e o deslumbramento da procura incessante por parte de clientes oriundos de todos os cantos do mundo. Tal como aconteceu em Portugal na década de oitenta, por lá também se tenta enganar os clientes com os prazos de entrega, inventando histórias e dramas para justificar a não produção e conclusão de encomendas, visto que nesse período as fábricas estão a produzir para os clientes recém-chegados (de onde esperam um filão), para os quais destinaram a maquinaria na ilusão de ganhar mais um tostão por peça.

Não nos iludamos com os retornos de grandes marcas, pois eles vão voltar a dar o fora à primeira oportunidade.

Protecção civil acorda sete anos depois

A malta por cá sabe muito da poda. Só é pena é haver muita gatinha que tem uma falta de competência gritante para enfrentar e para resolver os problemas.

Fazer um levantamento sobre camiões e máquinas disponíveis para apoio logístico de reabastecimento no combate a incêndios, foi matéria que tratamos aqui por ocasião dos verões quentes de 2003 e 2005. Mas a sugestão não teve receptores. Agora que o País voltou a arder acima da média já andam por aí a fazer levantamentos junto dos transportadores a pedir a colaboração na divulgação de elementos sobre máquinas, camiões-cisterna.

Mas tenham lá os senhores da protecção atenção à habilidade, pois nos incêndios todos ganham, pelo que não podem tentar comer os transportadores por camelos e obrigá-los a ceder os veículos sem nada receberem em troca. Cuidado com a espreteza pois o que defendemos é um aumento da operacionalidade das condições de reabastecimento das unidades que estão no terreno a intervir, com camiões tanque/cisterna, mas tenham em atenção que os aviões e helicópteros que andam a combater os fogos, ganham muito papel do Banco Europeu.

Morte de Homens/Bombeiros/Combatentes

Dói-me a alma e dava vontade de despachar socos no focinho dos vaidosos que invadem o nosso espaço visual e auditivo, na imprensa, rádio e televisão, no período de Verão para falar da catástrofe dos incêndios florestais. São verdadeiros Opinadores de Secretária e Palpiteiros de Aviário. Eles são o comandante disto, o director daquilo, mais o político que parece que não tomou a medicação, mas não passam de uns montes de estreme (com sapatos calçados), que têm solução para tudo, mas não são capazes de prever o combate eficaz, nem tiveram competência para prever a catástrofe e são cúmplices nas mortes, por não criarem regulamentação que imponham limitações à circulação de veículos citadinos em zonas rurais, florestais e montanhosas, sem que seja reforçado o espaço vida para evitar as deformações das cabinas.

Portugal apreende com Espanha e os outros

Em Março quando foi anunciado o consórcio Tave Tejo, liderado pelos espanhóis da FCC, como o vencedor do concurso para a construção do troço Lisboa-Poçoirão da linha de alta velocidade ferroviária (TGV), a agência Lusa noticiava que a Mota-Engil admitia contestar "de todas as formas" o relatório preliminar. Depois das férias o governo anunciou que se mantém o contrato com a Soares da Costa para o troço Poçoirão-Caia, mas que face à "significativa e progressiva degradação da conjuntura económica e financeira" de Portugal, situação decorrente da "grave e conhecida crise financeira mundial", o concurso Lisboa-Poçoirão ficava suspenso. Talvez o governo nacional tenha ouvido os lamentos e as histórias das empresas e agrupamentos de empresas portuguesas, que em alguns mercados perdem os concursos, por tudo e por nada, apenas porque não são parceiros agentes económicos locais.



**Globalização em marcha
Iveco no Vietname**

A Iveco deu mais um passo na ampliação de sua rede global de vendas ao enviar para o Vietname, na última semana de Agosto, um lote de camiões

Genlyon, produzidos na China na joint-venture SAIC Iveco Hongyan. Os veículos serão comercializados no mercado vietnamita pela Openasia Heavy Equipment, nomeada revendedora oficial da Iveco no país.

Apresentado em Março de 2009 para competir no crescente mercado chinês de camiões pesados, o modelo Genlyon é baseado no Iveco Stralis. Logo depois do lançamento, foi eleito "Camião do Ano" na China. A oferta da marca no segmento é composta por camiões tractores e rígidos segmento acima de 45 toneladas, em diversas configurações, equipadas com o motor Cursor 9 da Iveco, de 340 e 380cv, igualmente produzidos na China pela parceria Iveco Saic-Fiat Powertrain Hongyan.



VENDAS DA MAN - Segundo Georg Pachta-Reyhofen, Chief Executive Officer - CEO - da MAN, a marca alemã está a viver uma verdadeira revolução em termos de vendas. Para o mercado europeu, em relação a 2009, a marca alemã espera crescer 10 mil unidades, o que representa alcançar as 50 mil unidades. Para os mercados da América Latina as previsões estão ao nível das europeias.

VOLVO CRESCER - O crescimento global das vendas da Volvo chegou em Julho aos 116%, relativamente ao mesmo mês do ano anterior. Na América do Sul o crescimento foi de 149%, com 1489 unidades vendidas no período. Na Europa o crescimento nos primeiros sete meses foi de 18%, com 14.462 unidades comercializadas. O mês de Julho representou um incremento de 80% em relação a 2009.

RENAULT PRODUZ NA RÚSSIA - A Renault Trucks assinou um acordo com a Amur (Novouralsk, Sverdlovsk Region), uma companhia sediada na região dos Urais, na Rússia, para a criação de unidade onde serão produzidos camiões da marca francesa. O potencial da marca e do parceiro vão apostar na construção de camiões os segmentos de combate a incêndios e construção e obras.

MAN INTEGRA NO MÉXICO - As unidades industriais da MAN e VW no México estão a operar em conjunto. Na fábrica de Querétaro os camiões Volkswagen passam a receber os motores MAN.



DAF CF VENCE TRI - Pelo terceiro ano consecutivo: DAF CF85 premiado como "Fleet Truck of the Year" Na gala de entrega dos prestigiados prémios Transport Awards 2010' em Londr Londres, o DAF CF85 es, foi premiado como "Fleet Truck of the Year" (Camião de Frota do Ano) pelo terceiro ano consecutivo. Para Ray Ashworth,

responsável da marca no Reino Unido "ter ganho em 2008, 2009 e 2010 - três dos anos mais difíceis que a indústria de transportes alguma vez enfrentou - salienta o valor deste prémio.

MOTORES VOLVO - Depois do lançamento em 2005 do motor de 13 litros na fábrica sueca de Skove, a marca tem registado enorme aceitação da sua proposta, como atesta a produção em Julho da unidade 300 mil na fábrica dos Estados Unidos da América de Hagerstown. Este motor é também produzido em Curitiba no Brasil.



HÍBRIDO MAN/SCANIA - Os ganhos para o mercado mundial de camiões e para a indústria de transportes com as parcerias estratégicas entre a Scania e a MAN, fruto do agrupamento do qual a Volkswagen é a madrinha, prometem significativas vantagens.

Numa primeira fase já estão em marcha desenvolvimentos conjuntos para a concepção de componentes para motorizações híbridas (autocarros e camiões), adaptação das caixas de velocidade da Scania aos camiões MAN, introdução dos eixos traseiros da MAN nos Scania (36 - 40 ton's), que potenciarão uma identidade conjunta marcada pela rentabilidade e durabilidade.

SCANIA COM MILHÕES - As contas do segundo trimestre da Scania deixam evidentes o crescimento das vendas de camiões no mercado mundial. A Juntar ao aumento de vendas significativos em relação ao mesmo período de 2009, os ganhos cresceram 17 por cento, ao mesmo tempo que registaram redução nos custos operacionais.



RENAULT REBAIXADO - Com o objectivo de responder às exigências do segmento de distribuição a Renault Trucks desenvolveu o "Renault Access", que representa o acesso fácil, para aumentar a operacionalidade e reduzir a fadiga nos profissionais que operam nos camiões. Depois do lançamento em França, no próximo Outono, o conceito estará disponível em todo o mercado europeu.

MAN DE SEGURANÇA - A MAN da América Latina, Brasil, foi escolhida para fornecer a Protege 427 chassis, para serem carroçados segundo as mais exigentes regras do prestigiado grupo de segurança e de transporte de valores. Baseado no chassis VW 8.150E CE, teve um desenvolvimento especial para a função. A Protege tem mais de 16 mil trabalhadores e percorre mensalmente mais de 2,5 milhões de quilómetros com unidades MAN.



IVECO - DUNLOP - A Dunlop Motorsport, divisão da Goodyear Dunlop Tyres recebeu 15 Iveco Stralis Active Space Super3 que serão usadas nos serviços de assistência em provas como o British Touring Car Championship, British Super Bike Championship, MotoGP, Le Mans Series, World SuperMoto e World Endurance Racing.

NOVO SERVIÇO MERCEDES-BENZ - O TruckMobility é o novo pacote de mobilidade destinado a assistir nas principais rotas europeias as unidades motoras e de carga, no mais curto espaço de tempo. É um serviço desenvolvido numa configuração básica e numa versão Premium. Desde o transporte do motorista e a cedência de um veículo de aluguer ou a reserva de quarto no hotel, até à continuação por transportador contratado do transporte das mercadorias que ficaram imobilizadas, o TruckMobility surpreende pela eficiência.



MAN AMÉRICA LATINA - Entregou a três clientes os primeiros camiões que funcionam a 100 por cento de biodiesel (B100) e estão equipados com uma nova tecnologia de bicombustível. Por meio desta inovação, o cliente tem a flexibilidade de escolher entre o biodiesel e o diesel convencional, dependendo da utilização do veículo, da economia e da disponibilidade dos combustíveis. Os veículos da linha pesada Constellation VW estão equipados com dois tanques separados. O sistema contribui para uma redução de até 90 por cento nas emissões de CO2.

ROUTE 66 JÁ ROLA - O Magnum da Renault destinado a homenagear a célebre estrada americana Route 66, já está a ser comercializado em França. Perante a fantástica adesão, a série limitada a 150 unidades poderá vir a ser alargada a outros mercados.



RENAULT TRUCKS NA RÚSSIA - A Renault Trucks e os russos da Ural's Amur (Aflo Mobil i Motory Urala) assinaram um acordo para a produção conjunta de camiões Midlum e para a integração de peças Renault nos camiões Amur.

MITSUBISHI FUSO DUPLA EMBRAIAGEM - Há 30 anos a Saviem e a MAN desenvolveram para os pesados um sistema de dupla embraiagem, agora a Fuso retoma o conceito, entretanto valorizado pela VW, para funcionar como uma embraiagem automática numa caixa 6+1. Com a aceleração como nos veículos eléctricos e a baixa de consumo poderemos estar perante um sério concorrente às caixas automáticas.

CHINESES "EXPLODEM" - Os números do mercado chinês não deixam dúvidas de que estamos perante um gigante. A Beiqi Foton Motor vendeu em Junho 54.100 unidades, 371.100 no semestre, mantendo a liderança no mercado. Nos lugares seguintes ficaram a Dongfeng (344 600 veículos), Faw (219 100), Jianghuai (145 500) e Sinotruk (115 600). Contas feitas... 602 021 unidades. Palavras para quê ?

QUALIDADE MB NA ASSISTÊNCIA - Com o objectivo de todos os intervenientes na vida de um veículo profissional fazerem o melhor uso de cada unidade, a Mercedes-Benz lançou um conjunto de orientações destinadas aos profissionais dos reboques e pronto-socorro. Quais os procedimentos correctos de colocação de sistemas de retenção e quais os locais onde pode e os que não pode tocar, de modo a que o transporte não danifique o veículo, são os objectivos da edição.



PARCERIA COM HISTÓRIA - A ligação estratégica entre o transportador americano E.U. Xpress e a Daimler Trucks North America ficou assinalada com a entrega da unidade 50 mil da Freightliner.



ECONIC NA ÁSIA - Depois de cidades europeias (Estocolmo, Paris, Praga, Atenas, Berlim ou Valência) terem aderido ao conceito Econic da Mercedes-Benz a cidade de Singapura (Ásia) investiu no equipamento ecológico para o serviço de recolha de resíduos. O veículo é um Mercedes-Benz Econic NGT 2628 6 x 04/02 NLA, com três eixos e peso bruto de 26 toneladas, um eixo de arrasto e uma transmissão automática de seis velocidades.



SCANIA EM PARCERIA - A longa colaboração da Laxa A Scania levou a marca de camiões a adquirir 30 por cento das acções da empresa de veículos especiais, responsável pela adaptação de camiões com configurações técnicas.

SCANIA RECUTA - Com o mercado em recuperação, Scania abriu as portas a 500 novos trabalhadores para as suas unidades industriais na Europa, para responder à procura consolidada para o quarto trimestre de 2010.

MAN REFORÇA NA CHINA - O presidente da MAN, Georg Pachta-Reyhofen confirmou que estão a decorrer negociações para reforçar o capital da Sinotruk, que em 2011 apresentará novos modelos destinados aos mercados da Rússia, e Médio Oriente.

NOMEÇÃO DAF - Rob Appels foi nomeado Director de Comunicação Corporativa da DAF Trucks. Depois de diversos anos como responsável pelas Relações Públicas da marca holandesa, do grupo americano Paccar. Para este admirador da cantora portuguesa Cristina Branco (com largo sucesso na Holanda), o excepcional momento da marca, que só no mercado europeu já alcançou 15 por cento - impensáveis até há dois/três anos - a nova função é um desafio redobrado para transmitir a imagem de liderança da marca.



CUPÃO DE ASSINATURA

6 Números 10 € 12 Números 20 € 18 Números 25 €
 Preço de capa 12 € Preço de capa 24 € Preço de capa 36 €



Nome _____ Profissão _____ Idade _____
 Morada _____ Código Postal _____ Telef. _____
 Vale Postal CTT _____ Cheque n.º _____ s/ Banco _____
 Autorizo o Banco _____ a debitar o valor de € _____ na minha conta n.º _____
 a favor de **Revista Camião Data** _____, ____/____/____ Assinatura _____ (conforme consta na ficha bancária)

Envie o seu pedido para : **Revista CAMIÃO - APARTADO 52546 - 4202-301 PORTO**



O NOVO VOLVO FMX

SINTA O
FACTOR X

 AutoSueco Imagine a derradeira vantagem: mantê-lo a si e ao seu negócio na linha da frente. A isto a Volvo chama o "Factor X": uma combinação única do novo e robusto Volvo FMX e das suas capacidades com a sua perícia ao volante e a nossa rede de assistência. Junte todos estes factores e torne-se imbatível.

Sinta já hoje o Factor X em volvotrucks.co.pt ou contacte o seu concessionário Volvo.

CAMIÕES VOLVO. IMPULSIONANDO O PROGRESSO

www.volvotrucks.co.pt



MAN zero resistência

Um conceito revolucionário

A nova configuração, que garante uma drástica redução de consumo e de CO2 nos camiões diesel, poderá entrar a curto prazo nas linhas de produção.

Um estudo de design da MAN Veículos Comerciais, sela os argumentos de quem teima em criar entraves à circulação de pesados nas estradas da Europa. A par de uma incomparável beleza, o Concept S respira conforto e segurança, atributos que vão dar a volta à cabeça mesmo dos investidores mais conservadores e levará

calmente dos camiões de formato cúbico do conceito de construção actual. A espectacularidade do design do MAN Concept S, desenvolvido num inovador túnel de vento, levou-o a alcançar índices de resistência extremamente baixos, que o colocam ao nível de um automóvel ligeiro.

Somente através do seu traço aerodinâmico, o MAN Concept S consome até 25 por cento menos combustível do que um tractor convencional de 40 toneladas ou equivalente. Isto corresponde a uma redução de

Por ocasião do IAA 2010, a MAN dá a conhecer o Concept S, um camião/tractor que se evidencia por uma aerodinâmica baseada no conceito de gota, o que lhe permite baixar os índices de resistência e assim gerar uma poupança nas emissões de CO2 na casa dos 25 por cento e aumentar o gasóleo disponível nos depósitos no final de cada viagem. É um veículo revolucionário, que vai exigir novo enquadramento legislativo no Espaço Comum Europeu.

legisladores e políticos mais resistentes a passarem para o lado dos mais ouzados.

O tractor criado de forma aerodinâmica diferencia-se radicalmente dos camiões de formato cúbico do conceito de construção actual.

emissões de CO2 de 25 por cento.

Com o Concept S, a MAN está a contribuir para a actual discussão sobre os limites legais de comprimento em veículos comerciais na Europa. Para poder efectivamente elevar os potenciais de eficiência verificados no Concept S, os tractores e os semi-reboques precisam ser mais compridos para obter o mesmo espaço interno e volume de carga. O aumento do comprimento do conjunto tractor/semi-reboque não necessita de modificações na infra-estrutura rodoviária.

A MAN coloca a revolução do conceito do transporte de futuro em marcha. ■



MAN Finance

O segredo está no financiamento

Depois de durante anos a banca comercial ter escancarado as portas do crédito, hoje todos sabemos que os bancos não emprestam um cêntimo. Responsáveis número um da crise em que o mundo, e muito especialmente as economias europeia e americana, mergulharam, com propostas irrecusáveis e aliciamento para as empresas e as pessoas se endividarem para além das suas necessidades e possibilidades de cumprimento dos créditos, as instituições financeiras estão condenadas a mudar de rumo.

A MAN aposta na MAN Finance, para dignificar o crédito e para que não seja ela própria vítima dos erros dos financiamentos desregulados e sem respeito pelas capacidades dos compradores e do mercado, e que por cegueira chegam a ignorar os projectos viáveis de quem tem potencialidades com trabalho rentável.

Na conversa dos jornalistas especializados com os responsáveis da MAN, registamos com agrado a decisão da marca de intervir mais directamente no negócio, com propostas financeiras atractivas para utilização dos veículos ao longo da sua vida útil, nas mais várias formas dos contratos, em vez dos clientes terem de suportar elevados investimentos, que no final do negócio resultam em camiões com um valor residual muito baixo. É uma verdadeira revolução, que a MAN Finance e a MAN Rental vão protagonizar.

Contrariar a aventura no crédito sem critério e ao sabor das boas vontades e das campanhas das financeiras, é um objectivo que tem a força da experiência de quem há quase duas décadas tem apresentado soluções alternativas à aquisição de viaturas.

A MAN quer que os clientes se foquem nos seus negócios de transportes e deixem o negócio das viaturas para quem sabe. As propostas de fornecimento da MAN visam colocar o negócio dos clientes na rua, disponibilizando no leasing, aluguer ou retorno programado o fornecimento de camiões, tractores e até semi-reboques, que podem ser negociados em diversas opções adicionais, com soluções financeiras inteligentes.

Através de soluções de financiamento inteligentes os clientes podem recorrer ao aluguer, financiamento e utilização operacional, fórmulas que lhe permitem conhecer constantemente os custos para o seu trabalho diário e eliminar gastos imprevistos com manutenções ou avarias. Durante a vida útil a MAN assegura a operacionalidade do camião e até a sua substituição nos casos de avarias com intervenção mais prolongada na oficina.

Para a MAN as novas características e desafios do mercado impõem flexibilidade negocial e disponibilidade de uma frota que se adapte à procura dos serviços com padrões de eficiência. A MAN quer que os clientes façam evoluir as características das suas frotas em conformidade com as necessidades e exigências de cada momento e não limitem a oferta e a possibilidade de concorrerem a novos negócios por não possuírem o camião adequado à função.

Presente em mais de 20 países, entre os quais Portugal, as soluções financeiras da MAN contam com um número crescente de aderentes, sendo previsível, que, só na Alemanha, em 2013 os negócios com a vertente de renda deverão chegar aos 22 por cento.

Com um portfólio de mais de 50 mil unidades, a MAN Finance espera incrementar em 2010 mais de 10 mil novos contratos, que poderão ir de um camião novo ou usado, a um reboque, semi-reboque ou carroçamento. ■



Na fase de apresentação do IAA, que decorrerá em Hanôver, Alemanha, a MAN juntou os meios de comunicação especializada para encontros e conversas com os dirigentes e quadros técnicos. A ocasião serviu para apresentar as várias áreas de negócio e falar sobre o mercado mundial e a indústria de pesados. Para fechar uma rica jornada de trabalho, foi proporcionado um teste/contacto com a vasta gama (desde os híbridos, às unidades produzidas para os mercados emergentes do Brasil, Rússia, China e Índia) e uma acção do curso de formação para profissionais do volante ProfiDrive ajudaram a perceber o rumo da marca.

Para o presidente CEO da MAN, Georg Pachtla-Reyhofen, depois de um período de crise global muito severa, a economia mundial está a permitir a recuperação da indústria de veículos de trabalho. Em oposição à Europa que caminha firme, mas moderadamente, a MAN sente a explosão dos mercados BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China, onde as produções com modelos específicos batem sucessivos recordes.

Tratada com especial atenção foi a questão da MAN Latin América, que a partir do Brasil tem proporcionado verdadeiras revoluções com as gamas de camiões da marca Volkswagen e se prepara para entrar em força com as gamas de longo curso e de grandes potências da MAN. A marca aposta cada vez mais nos mercados emergentes para lá fazer chegar as suas inovações e para desde lá abastecer um novo palco de negócios.

Um claro sinal da mudança do rumo da crise é perceptível nos sucessos de vendas e nos números operacionais. As vendas de referência em camiões e autocarros, um pouco por toda a Europa, juntam-se recordes de encomendas para o curto e médio prazo em camiões, autocarros e motores.

Da crise de 2008/2009, a MAN deixa evidente que daí retirou como grande conclusão a necessidade da indústria dos transportes rodoviários deixar de depender dos combustíveis derivados de petróleo. ■

À história de sucesso da Volkswagen no Brasil, nomeadamente com os camiões e a gama de autocarros, onde detém uma quota de mercado na casa dos 30 por cento, juntou-se nos últimos tempos o poder da MAN, que dispõe de um leque de gamas de excelência, que poderá levar o agrupamento de marcas a uma posição inigualável.

MAN/VW Uma aliança explosiva

VW Constellation e aura



Luis Pereira, Júlio Steg e Paulo Perin falaram com a imprensa sobre a inovação dos produtos e as sinergias das marcas.



Num país que vive uma verdadeira revolução económica, os resultados da aliança prometem ser explosivos. A MAN Latin America fez deslocar à Alemanha dois destacados quadros técnicos da engenharia do produto e da imagem da marca Julio Steg e Paulo Perin, para falarem das gamas e responderem a todos as dúvidas e aos desafios dos jornalistas. Os resultados foram surpreendentes.

Para quem tinha ideias feitas sobre até onde pode ir um camião com 280 cavalos, as mesmas desmoronam-se quando Júlio Steg desafia o jornalista para se sentar ao seu lado... e tudo muda. O homem que trata o produto

por tu, faz-nos acreditar que o camião fabricado em Resende, Brasil, tem tudo o que um MAN europeu tem. A caixa de velocidade que para o comum dos mortais é dura e imprecisa, depois de ver e ouvir o maestro Steg a tocar uns acordes, a troca de guitarras corre ao ritmo de música para os ouvidos. A manobrabilidade ganha quando o selector deixa de ser obstáculo e o conforto, menos apurado do que o dos camiões europeus, deixa claro detalhes que fazem do Constellation uma gama líder em 30 mercados. A resposta às exigências ambientais levou a marca a disponibilizar aos jornalistas motores movidos a energias limpas, bem populares

no Brasil.

Numa conversa, que em breve abordaremos de forma detalhada, juntamos os representantes da fábrica brasileira com o engenheiro Luis Pereira da MAN Portugal e ficamos a perceber que há cada vez mais sinergias entre os dois lados do Atlântico. Para cá não vem o Constellation, mas para lá vão, e em força, as unidades MAN com motores que oferecem potências elevadas. Retivemos das palavras de Paulo Perin a mensagem de que a conciliação da imagem de excelência dos produtos MAN e as características e preço dos VW vão gerar uma explosão de vendas e uma identidade única.

Ao camião VW que enche o olho pelas linhas a MAN juntou-lhe os argumentos mecânicos e de conforto e nasceu uma nova constelação no mercado mundial. ■

Formação permanente e profissional

O Profidrive da MAN

Para cumprir as rigorosas regras de circulação em estrada no espaço europeu, os profissionais do volante e as empresas estão sujeitas a exigências crescentes, que só com profissionalismo, entre as partes, é possível alcançar os objectivos. Sob a mensagem "Eficiência Consequente" a MAN aposta no melhor desempenho do lado humano e prestações ideais dos veículos, proporcionando formação com o programa ProfiDrive.

Já com um histórico de respeito à formação, como parte integrante da revolução MAN TrucknologyGeneration, está em constante adaptação à realidade do mercado e da sociedade.

Se por um lado que o mercado e os clientes usuários de camiões querem mais e mais produtividade, a verdade é que hoje há novos riscos, que impõem mais e melhor segurança para os profissionais e para veículos e cargas.

Na acção de formação actualizada, notamos com interesse que os problemas com os roubos de veículos e cargas, tal como assaltos e violência sobre profissionais, já são tratados como matéria no curso. Desde a atenção para com os locais onde se pretende parquear os camiões até à sensibilização para a necessidade de fiscalizar, e sempre que possível eliminar ou selar, os locais onde potencialmente um criminoso possa esconder embalagens com substâncias ilícitas. Também na nova acção de formação destacamos a sensibilização dos condutores para a forma artístico/acrobata como os criminosos ou imigrantes ilegais são capazes de se introduzir nos mais diversos e impensáveis locais.

A juntar a argumentos na formação que possibilitem mais carga, mais quilómetros por litro de combustível, melhor conforto para o motorista e maior flexibilidade do profissional e do veículo, a MAN aposta claramente em mais segurança do homem e da máquina. ■

Para os mercados de Ásia e África

MAN CLAramente forte

Aos incríveis números das economias dos países BRIC – Brasil, Rússia, Índia e China, responde a MAN com parcerias locais, onde desenvolve a produção de veículos com alma alemã e o corpo à medida das exigências locais.

O MAN CLA, construído na Índia pela MAN Force Truck, responde com extraordinário sucesso às necessidades dos mercados africano e asiático.

No primeiro olhar destacam-se as linhas familiares das gamas MAN, só se notando variações nas especificidades impostas pelos mercados de locais, que impõem maior resistência dos componentes e longevidade acima da média. Destinado aos segmentos de distribuição, rotas intermédias e de pontas e os serviços locais de segurança, socorro e limpeza.

O CLA tem fortes argumentos para as unidades rígidas equipadas com motor MAN D08, seis cilindros em linha, que cumprem as normas euro 2 e 3, com propostas renovadas ao nível de potência e torque, que lhe permitem velocidades mais estáveis.

Os jornalistas testaram e confirmaram, que para cargas entre as 15 e as 26 toneladas os motores de 162 kW (220cv) e 206 kW (280cv) respondem em pleno às exigências. ■

O futuro exige energias limpas

MAN responde com híbrido

Em 1983 a MAN apresentou em parceria com a Volkswagen o primeiro motor diesel-eléctrico e em 1996 um protótipo de um L2000, para circular nos percursos interurbanos e urbanos. O grande passo tecnológico foi dado em 2001 com o arranque do camião totalmente eléctrico, ao qual se seguiu um TGL híbrido em 2006 e no salão IAA de 2008 um TGL 12.200 Hybrid, que já oferecia extraordinárias capacidades de carga e tempos de mobilidade.

Com a crise petrolífera a estrangular a gestão corrente das empresas e perante a pressão de regras ambientais severas, a MAN lançou no mercado TGL 12.220 Hybrid com 220 cavalos. Os jornalistas testaram e não tiveram dúvidas em concluir que o motor eléctrico de 60 kW guarda energia suficiente no arranque e a operar em conjunto como diesel, que cumpre as normas EEV, assegura as normas de reduções de emissões de CO2 e baixa no consumo.

Depois de uma condução exploratória, no segundo contacto o condutor já está em condições de aproveitar os ganhos na circulação rotineira com os dois motores. Decididamente os híbridos ganham terreno e a confiança dos utilizadores. A médio prazo a circulação em espaço urbano não prescindirá da tecnologia que equipa o TGL Hybrid. ■



Assassinados pela incompetência

Acidentes com camiões de bombeiros

Em mais um ano marcado pelos incêndios em época estival, os acidentes mortais com bombeiros sucederam-se. Com a perda de duas vidas, e diversos feridos graves, em sinistros que envolvem veículos pesados seria bom que as autoridades reflectissem sobre o uso de veículos de cidade em espaço rural e florestal e vice-versa. No caso do despiste de um camião na A1 em Albergaria, Aveiro (um de Agosto) e o capotamento de outro em S. Pedro do Sul, Viseu (nove de Agosto), é importante que

se questionem as autoridades e instituições que falam em nome dos bombeiros, sobre como é possível que o erro e a omissão sejam assinalados com a perda de vidas humanas. Aqui na CAMIÃO sabemos do que falamos, por isso perguntamos:

No caso do camião de Albergaria;

- Será que os comandos e chefias não sabem que um camião equipado com pneus com piso de tacos, não pode circular em velocidade plena para além do estritamente necessário, em curtíssimos percursos?

- Sabe quem (des)manda que num pneu de tacos basta menos um ponto na pressão para o pneu aquecer, descolar e, ou rebentar?

- Há quantos anos estavam instalados os pneus no camião? Quanto ao camião de bombeiros que tombou em

S. Pedro do Sul:

- Como é possível que um camião que entra no combate florestal não esteja equipado com sistema de protecção da célula de vida (cabina)?

- Por que é que não instalamos um sistema de Arco de Segurança (interior e ou exterior), fixado ao chassis (nunca à carroçaria) – tipo Sto. António/RollBar - que evite em caso de acidente (capotamento ou desmoronamento) a deformação da cabina?

- Qual a função, para além de decorativa de uma grelha, tipo mata-vacas de mini-saia, instalada na frente do camião?

Será que alguém nos pode responder como é possível apostar nas mais inovadora tecnologia em termos de camiões e de equipamentos de combate e não investem umas centenas de euros em barras anti-capotamento? ■

Bombeiros de Portugal

Estão de Luto

Volvo Híbrido na DHL

Quando se junta um dos maiores operadores mundiais de transportes de mercadorias (DHL) e uma das marcas líderes na indústria mundial de camiões (Volvo), os resultados podem ser de excepcional importância para o futuro.



Com o objectivo de proporcionar poupanças em termos de consumo dos veículos e consequentes ganhos ambientais (menores emissões de CO2 e níveis de ruído), a DHL e a Volvo juntaram o seu saber à volta de um camião de 18 toneladas com tecnologia híbrida, accionado por motor diesel e eléctrico.

Os resultados apontados para a iniciativa DHL/Volvo enquadram-se numa série de iniciativas que visam a redefinição da logística do futuro, tornando-a mais limpa, segura e eficiente.

A DHL e a Volvo concordaram em colaborar na experimentação do veículo durante um período de dois anos. Esta parceria advém do interesse mútuo em desenvolver novas tecnologias energeticamente eficientes, motivando um trabalho próximo entre as duas empresas ao nível das especificações do veículo. A carroçaria rígida do veículo beneficia do formato "gota", melhorando assim o desempenho do veículo construído pela empresa DON-BUR – especialista em fabrico de camiões de mercadorias de carroçaria rígida.

O veículo foi apresentado apenas em Hatfield e inicialmente será conduzido em Londres e arredores. O camião será usado junto de vários clientes da DHL, também eles identificados com a redução das suas emissões de CO2, causadas com os seus serviços de frete, tal como o National Health Service Supply Chain.

Principais características e benefícios do veículo:

- Significativa poupança de combustível - potencial de 15% de economia em comparação com os veículos convencionais;
- Travagem regenerativa para captar energia e armazená-la nas baterias de Lítio;
- A energia eléctrica é usada para o motor eléctrico acelerar o camião até 10-15 Km/h;
- Emissões Zero, quando utilizado em modo eléctrico;
- Redução das emissões de ruído quando utilizado em modo eléctrico;
- Excelente condução devido à combinação torque do motor eléctrico e motor a diesel, graças ao sistema de torsi híbrido paralelo. ■

DAF EEV com excelência



Depois de durante a primavera de 2008 ter liderado o lançamento da especificação EEV (Enhanced Environmentally-friendly Vehicles), que assegura a redução em 30% das emissões de partículas, a DAF já tem disponível o seu motor PACCAR GR de 6,7 litros, em versão EEV-compliant, o que a coloca no primeiro lugar entre os fabricantes que

oferecem a totalidade da gama com ultra baixas emissões.

O desenvolvimento do conceito pela DAF proporciona que no caso do motor Paccar MX 12,9 litros, equipados com EEV-Compliant, trabalhem sem necessidade de incorporar filtro, o que ajuda a aumentar a capacidade de carga útil em mais de 30 quilos, que bem podem ser usados instalar depósitos com mais capacidade de gasóleo.

Tal como o PACCAR FR, de quatro cilindros e 4,5 litros no LF, o motor GR não necessita de filtro de partículas para conseguir o nível de emissões EEV. A DAF oferece nos seus veículos LF e CF65, o motor PACCAR GR de 6,7 litros, com potências de 165 KW/220 HP até 220 KW/300 hp. ■

GARANTIDO NO IAA - Como a "mãe" de todos os eventos dirigidos às indústrias de veículos de trabalho e do negócio do frete rodoviário, o salão IAA, que decorrerá em Hanóver, Alemanha, entre 23 e 30 de Setembro, volta a ser o palco em que todas as marcas querem apresentar o que fazem de melhor e lançar todas as novidades previstas para os tempos mais próximos.

IVECO DESTAPA O VÉU? - Com o anunciado ciclo de renovação das gamas, a Iveco estará presente sob o mote "Driving Innovation to Reality", conduzir inovação para a realidade.

Os veículos eléctricos ou híbridos que, em anteriores edições do IAA, se traduziam em propostas inovadoras, futuristas e interessantes, tornaram-se agora também fascinantes, ostentando as decorações dos principais clientes da Iveco, que as utilizam nas

mais variadas actividades diárias e sob as mais diversas condições.

O stand da Iveco no 'Hanover 2010' inspira-se no grande génio italiano Leonardo da Vinci, cientista, inventor, artista e escultor. No centro do seu espaço destaca-se o Uomo di Vitruvio (Homem de Vitruvio), desenho de Leonardo em que pretende demonstrar a perfeita harmonia do corpo humano, apresentando-o perfeitamente inscrito nas duas figuras geométricas de excelência: o círculo e o quadrado.

No espaço de inovação ambiental da Iveco estarão em destaque quatro versões diferentes do modelo ECODaily e um autocarro híbrido Citelis, de 12 metros.

O Stralis, o navio-almirante da Iveco, apresentando-se o modelo em múltiplas configurações tal como o Trakker.

RENAULT COM ENERGIA - Para os franceses da Renault Trucks, Hanóver será o fórum ideal para passar ao mundo a sua mensagem de ganhos reais em consumos de energias, para quem recorre a soluções Optifuel, e as soluções alternativas ao gasóleo com a tecnologia limpa "Clean Tech".

EBERSPACHER COM FRIO - Nos casos que as temperaturas exteriores podem deitar tudo a perder dentro de um camião, a Eberspacher vai apresentar um equipamento Hydronic 2, movido a diversos tipos de combustível, que assegura o controlo da qualidade da temperatura no interior. ■





APRESENTAMOS
O NOVO
PESO PESADO



PROEQUIP

As pastilhas de travão para veículos pesados da TRW destacam-se de todas as outras. Com uma oferta abrangente para o parque automóvel europeu e a qualidade do Equipamento Original, que proporciona um desempenho excepcional, a TRW é o nome em que pode confiar. A mistura perfeita de matérias-primas e um moderno processo de fabrico, tornam a qualidade das pastilhas de travão TRW inigualável. Testadas até ao limite, no laboratório e na estrada, as pastilhas de travão TRW Proequip estão prontas para os desafios mais duros.

Teste Scania R 480 euro5

Na
conta
certa



Mais um membro da família Scania R, Camião do Ano 2010, esteve em Portugal para teste de estrada. Coisa rara para estas paragens. Aos comandos de um série R480 Euro 5 EGR, notamos as prestações do motor de 13 litros, as inovações e ficamos com a certeza de ser um camião/tractor ideal para cumprir os rigores horários e proporcionar conforto ao motorista e ganhos na sua gestão.

A pintura em cinzento metalizado ajuda a destacar a imagem da cabina Highline, que os deflectores laterais e a baixa altura ao solo, quase transformam em uma unidade futurista.

Para rolar sem sobressaltos um motor de 13 litros com sistema de injeção XPI e recirculação de gases (EGR), com um selector totalmente automatizado Scania Opticruise e o travão auxiliar Scania Retarder, complementados com o alerta de saída de faixa de rodagem (LDW), controlo electrónico de estabilidade (ESP) e Adaptative Cruise Control (ACC), transformam o nosso veículo num invólucro de segurança, onde não falta a monitorização no painel da informação sobre a pressão dos pneus.

Entre as novidades sobre os antecessores da família, destacamos o novo sistema de comando da caixa totalmente automatizado, Scania Opticruise e o novo sistema Scania Driver Support. Quanto a conforto, na hora de bater uma sorna, a nova cama extensível, com largura até 90 cm (maior no mercado), permitirá o relaxe ideal. Para agradar às vistinhas, o novo exterior aerodinâmico e eficiente junta-se às novas saias laterais, com melhorias aerodinâmicas e redução de 1% no consumo, enquanto no interior se nota a olho o novo mostrador de instrumentos, o novo tablier com material soft, com mais possibilidades de arrumação imediata, e personalização das cores. Os arrumos cresceram no interior e no exterior e para abastecer, até à rolha onde o gasóleo for mais barato, as combinações dos depósitos levam 1500 litros do ouro negro.

A rolar na estrada fica evidente que o cruise controlo

adaptativo ou Scania ACC (Adaptive Cruise Control) é um importante equipamento de conforto e segurança para o motorista, que o ajuda a manter uma distância constante em relação aos veículos que estão à sua frente e avisa o condutor se a distância é subitamente reduzida.

O sistema pode ser definido em cinco etapas, que podem ser visualizadas no mostrador de instrumentos. O sistema Scania ACC analisa a velocidade na estrada, dados do motor, a utilização do Retarder Scania e os travões de serviço para manter o intervalo de tempo/distância com os veículos que circulam à sua frente. Adicionalmente alerta também o motorista quando a distância é reduzida rapidamente, embora nunca

actuando completamente sobre os comandos do veículo. Este pormenor é importante para evitar uma eventual falta de atenção por parte do motorista, causada por excesso de confiança no sistema. Actualmente, o ACC está disponível opcionalmente em tractores Scania para longo curso, equipados com ESP e Retarder Scania.

Cada vez mais imprescindível como factor de segurança o sistema de aviso de saída de faixa ajuda a permanecer na via adequada, mesmo em faixas estreitas de estradas nacionais. O sistema LDW da Scania é um sistema de segurança que foi desenvolvido especialmente para ter em conta o comportamento do condutor e das condições meteorológicas. ■



Volvo 2020

Rikard Orell, director de design da Volvo Trucks, apadrinhou o desenvolvimento das linhas mestras do camião do Volvo 2020, que se espera estará a circular nos próximos anos repleto de conceitos tecnológicos e padrões de segurança.

Destacando-se pela aerodinâmica que promete encher as vistinhas, marcará uma verdadeira revolução no campo das emissões e do consumo. Mais revolucionário se tornará o conceito quando ele poder operar comboios de camiões em pista dedicada, com a operação de apenas um motorista. ■

Consequentemente Eficiente. 30,67 l/100 km.

Avaliado por  INSIA



MAN TGX EURO5. Uma vez mais, cumprimos.

Uma vez mais colocamos o nosso produto à prova. Tudo para demonstrar um resultado excepcional, medido em condições reais, **30,67 l/100 km**. Novamente utilizando o nosso **MAN TGX 18.480 4x2 BLS**, desta vez com tecnologia **EURO5 SCR**, percorremos a rota **Madrid-Munique-Madrid** sob condições meteorológicas e de tráfego reais. Com um semi-reboque de lonas corrediças alugado à empresa Tip Trailer, carregado ao máximo. Como em anos anteriores, **todo o teste foi acompanhado e verificado pela empresa INSIA** (Instituto Universitário de Investigação Automóvel).

Porque agora MAN também é Consequentemente Eficiente. Porque os nossos veículos proporcionam mais quilómetros por litro de diesel. Porque temos menores emissões de CO₂ e gastamos menos energia por tonelada-quilómetro. Porque assim oferecemos uma redução dos gastos totais de exploração. Porque o nosso objectivo é estar sempre do seu lado.

Transport worldwide. Powered by MAN.

MAN Nutzfahrzeuge



In. Segurança. Rodoviária

É possível evitar o acidente da A25

Parece já não haver qualquer dúvida de que o brutal acidente se ficou a dever ao pânico de condutores que travaram bruscamente e imobilizaram os veículos dentro do denso manto de nevoeiro, levando os condutores que seguiam na sua traseira, em velocidade desadequada, a envolverem-se num dramático acidente.

Sendo aquela uma via estratégica de ligação internacional, com muitos condutores ocasionais e com pouco prática a contactarem com o traçado, ao que acresce o período de verão, que a leva a receber um tráfego excepcional de condutores inexperientes e ou despreocupados e desatentos, que no dia-a-dia têm raríssimos contactos com tráfegos em estrada, para além rotineiros movimentos citadinos ou interurbanos casa/trabalho/casa.

A par da falta de consciencialização e da inexistência de formação aos condutores sobre os perigos de condução em condições atmosféricas adversas, é lamentável que as concessionárias de vias e a Estradas de Portugal não se adaptem às inovações tecnológicas existentes para introduzir factores

dissuasores de velocidade que variem com o clima e com as condições da via. Todos sabemos que quando está nevoeiro se deve adequar a velocidade, mas não é menos verdade que quem não tem experiência desconfia que o nevoeiro passa. Muitos são os que não acreditam que é possível passar em escassos metros de uma visão até ao infinito, para uma parede negra e espessa, com a visibilidade reduzida a um par de metros.

Muito mais do que dizer de forma vaga e gratuita que os condutores terão de adaptar a velocidade às condições climáticas (pois todos sabemos que não o fazem), também as entidades que têm a responsabilidade de manutenção e operacionalidade das vias deverão actuar de forma condizente com as condições de circulação. Sendo hoje facilímo detectar, por câmaras ou sensores me-



teorológicos, as condições climáticas adversas é desejável que a par de um acompanhamento em directo se façam intervenções que evoluam a cada momento.

O que fazer então para evitar um acidente em cadeia, quando o nevoeiro se abate sobre uma via?

A Revista CAMIÃO sugere:

- Com a antecedência quilométrica significativa lançar uma alerta nos

painéis de informação variável.

- Ao longo da via, em painéis verticais e suspensos deverão ser reproduzidos sinais luminosos com a advertência de redução de velocidade.

- Através de sinalização vertical, do tipo da existente nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama, criar um novo conceito de fecho gradual das vias mais rápidas ao longo do traçado, para que ao alcançar a zona de nevoeiro esteja apenas disponível para circulação a via da direita.

- O impedimento de circulação em velocidade plena a par da limitação do número de vias disponíveis será determinante para evitar o acidente ou para limitar as suas consequências. ■



Mercedes-Benz no IAA

Actros Preto e Branco

Com uma edição especial (Black and White Liner) de 500 unidades, a Mercedes-Benz leva ao salão IAA, Hanôver, Alemanha, uma imagem distintiva da série Actros. Distinguindo-se pela serenidade das cores preta ou branco, decorado com uma linha homogénea cinzenta, assegurará que os felizardos que conseguirem aceder a estas pérolas não passarão despercebidos nas estradas.

Para quem conduzir a unidade fora de série, uma panóplia de factores de segurança e um extraordinário conforto proporcionado pela suspensão da cabina, aliada à qualidade e imagem do interior, onde não faltam bancos em couro e sistemas de comunicação, que fazem do habitáculo uma nave para sonhos ou sonos relemperadores, asseguram-lhe a condução de um camião único no universo da marca da estrela.

A plena combinação dos contornos das cores preto e branco, dão às edições Preta e Branca o sentido de corpolência e de generosas dimensões, que os deflectores e as buzinas emolduram, como uma obra de arte sobre rodas. ■

COMBUSTÍVEIS & LUBRIFICANTES



NOVOS SERVIÇOS RODOCARGO

- Na sequência da estratégia de expansão do serviço Multimodal de Transportes, iniciou em 2010 uma parceria com a Repsol, oferecendo um novo serviço de logística integrada, da gama de lubrificantes da marca espanhola. Esta logística consiste no transporte,



armazenamento, stocagem e expedição de toda a gama de embalados da Repsol, no armazém do RodoCargo situado em Frielas, é baseada no transporte Rodo-Ferrovário de mercadorias desde Tarragona até Portugal, serviço este que utiliza um conjunto de contentores específico como o "Bulk" com "Liner interno".

MUDANÇA NA BP - Os proprietários de 475 estações de serviço da BP nos Estados Unidos da América, na sequência da gigantesca e trágica Maré Negra, causada pela explosão da plataforma no Golfo do México, decidiram mudar o nome da marca que ostentam. Muitos são os que se mostram favoráveis à opção pela

Amoco, a designação comercial que foi substituída em 1998 pela BP.

GASÓLEO DE WHISKY? - A preocupação com o ambiente e com a criação de biocombustíveis, tem mais um potencial fornecedor de matéria para os motores. Para os produtores de bebidas espirituosas Escosse, é possível manter a eficiência da gasolina ou do gasóleo com misturas de cinco ou 10 por cento da bebida.



BIO VOLVO - Com a inauguração a inauguração da primeira estação de combustível DME em Estocolmo, Suécia, a Volvo passou a ser a primeira marca de camiões a colocar em circulação comercial, unidade movidas a Bio-DME. Com o novo combustível a Volvo baixa as emissões nos seus motores, em relação ao combustível tradicional, em 95% das emissões de Dióxido de Carbono. ■

Iveco distinguida

Com o projecto "Bullder Trailer Program" a Iveco foi distinguida em Espanha com o prémio Agora, que distingue a melhor imagem corporativa da indústria nacional. A mensagem da Iveco propõe serviços mais completos de assistência e a garantia alargada, a qualidade dos serviços e a redução dos tempos de imobilização dos veículos.

O conceito da mensagem passa por um canivete suíço, que depois de aberto apresenta um conjunto de ferramentas. ■



MB Vito E-Cell

A Mercedes-Benz revolucionou o mercado dos veículos de trabalho movidos a energia eléctrica, bateria, com o início da produção em série do Vito E-CELL. As primeiras 100 unidades ainda chegam ao mercado ainda em 2010 e em 2011 a produção já será de duas mil unidades. Ideal para percursos urbanos mais sensíveis, assegura o transporte sem limitações em 130 km de elevada capacidade de carga.

Com a crescente introdução da limitação à livre circulação em espaços urbanos, havendo mesmo já locais que de forma crescente introduzem patamares de poluição, o Mercedes-Benz Vito E-CELL Livre de Emissões dá a resposta perfeita a todos os entraves, sejam eles de emissões de gases ou poluição sonora, gerando

ganhos em saúde e na imagem dos veículos das empresas que abordam as zonas mais sensíveis. Se tivermos em conta os diversos incentivos que estes veículos podem receber, percebemos que é um excelente investimento a apostar no ambiente.



Nas zonas de elevada densidade populacional ou durante os períodos nocturnos, uma unidade eléctrica como o Vito E-CELL regista ganhos superlativos, a que não ficam indiferentes as comunidades locais, que se mostram cada vez mais atentas aos seus direitos reivindicativos. Com este grande passo ambiental a Mercedes-Benz dá mais um passo no longo caminho ambiental. Desde 1972 que a MB está ligada a conceitos ambientais, quando produziu a primeira viatura eléctrica LE 306, ao qual se seguiram em escala alargada o 307E e o E308, que foram mais longe do que simples veículos experimentais. Com o E-CELL o Vito pode ser usado na mais completa gama de energias. Para além do movido a pilha de cor-

rente eléctrica, que ficará muito barata se recarregada durante a noite, os clientes da Mercedes-Benz podem escolher na diversidade das motorizações diesel a gás ou mistas. O ambiente agradece. ■



Volvo FMX

Não é um camiãõ ... é um conceito

O melhor que pode acontecer a qualquer marca e à equipa que produz e desenvolve um conceito, é a aceitação pública do mesmo. Com o FMX, apresentado na edição 81 da CAMIÃO, a Volvo já sente o bom momento de uma gama que fez ruptura com tudo o que existia no segmento de construção.

Para a Volvo, o FMX tem potencialidades que derubam barreiras para a actividade dos clientes, por isso não é de estranhar que os líderes dêem a sua opinião. Depois de na edição 81 termos apresentado o resultado da nossa abordagem com Claes Nilsson, presidente da Divisão Europeia da Volvo Trucks, nesta edição falamos com Staffan Jufors, presidente e CEO da Volvo Trucks. Depois de nos relatar o orgulho de toda a equipa, funda-

mentou com objectividade que após "um rápido olhar para este camiãõ e para o seu aspecto potente revela imediatamente a ligação próxima entre a Volvo Trucks e a nossa empresa irmã, a Volvo Construction Equipment, o novo Volvo FMX respira literalmente construção – reflectindo as suas capacidades, por dentro e por fora".

Para Staffan Jufors "este é o camiãõ de construção perfeito – e os nossos clientes impulsionaram imenso o seu desenvolvimento", acrescentando que "com todos os melhoramentos do Volvo FMX, em conjunto com o desenvolvimento de uma forte oferta de serviços para o sector da construção, esperamos que os clientes fiquem ainda mais satisfeitos. Temos também grandes expectativas de que este novo

camiãõ e a nossa exclusiva oferta total para o segmento da construção conquistem muitos novos clientes."

O FMX destaca-se pelas linhas que conciliam agressividade e aspecto desportivo com linhas suaves e um design distinto. A facilidade de acesso, a qualidade dos interiores a par do conforto, a capacidade de manobras e a eficiência na aceleração e na travagem fazem dele um camiãõ para trabalhar em todas as condições de piso e de clima. ■

VW Amarok está a chegar

Para quem é aficionado pelo um veículo de trabalho com argumentos de lazer e imagem desportiva no visual, a Volkswagen apresenta o Amarok. Em Portugal, durante a época de verão, foram realizadas diversas iniciativas para dar a conhecer as potencialidades do novo terreno de caixa aberta.

Entre os convidados VIP destacavam-se clientes da marca e figuras do mundo do espectáculo, que olharam e apreciaram o veículo com visões adequadas às suas funções. A opinião dos primeiros sortudos a contactar com o Amarok foi muito positiva. ■



Ford Cargo ainda mexe

Na Europa já só rolam os históricos, mas em diversos mercados mundiais ainda há camiões Ford Cargo que acompanham a inovação dos mercados. Da Ford Turquia chega-nos um Cargo com motor de 9,0 litros, 380 cv/1600 Nm, com uma caixa de 16 velocidades Ecosplit da ZF, que mantém uma forte tendência para uma actualização constante em termos de imagem e de conceito. ■



Mercedes-Benz distribuição

Todas as varáveis do negócio

Com o mundo económico a evoluir quase de forma descontrolada, as tendências de consumo em renovação (a ponto de encurtarem a vida útil dos produtos), as realocações dos fornecedores e a eclosão dos mercados emergentes, que são cada vez mais os de origem das mercadorias, só com uma cadeia de transportes evoluída é possível enfrentar os novos desafios. Mais carga movimentada, em menos tempo e por valores mais baixos é o desafio para as longas distâncias, enquanto o relógio virou cronómetro para as operações regionais e locais. Atenta aos desafios e às exigências, a Mercedes-Benz inovou em toda a gama de produtos.

Se pelo lado industrial se registam mudanças substanciais com produções capilares entre várias fábricas num mesmo continente (veja-se o caso do sector automóvel na Europa) e produções intercontinentais, no campo do transporte vive-se uma verdadeira revolução com a introdução de conceitos logísticos, que procuram responder às exigências de abastecimento regular logo na primeira hora do dia dos produtos perecíveis e ao longo do dia das reposições de stocks, ao mesmo tempo que os armazéns dos carregadores deram lugar a plataformas operacionais geridas

por transportadores e transitários enquanto operadores logísticos.

A par da criação de mega cadeias de distribuição, que procuram instalar-se na periferia das grandes cidades, o espaço urbano é cada vez mais apeteido, mas também mais proibitivo, para proliferação de lojas de conveniência. Em comum, os dois casos revolucionários no abastecimento às populações exigem uma incessante circulação de veículos.

Conciliar a operacionalidade dos veículos com as limitações ambientais impostas pelas comunidades e pelas regras ambientais, levou a que a Mercedes-Benz introduzisse energias limpas em todas as gamas de veículos de trabalho.

Por gamas o Actros está apto a lidar com as mais diversas tarefas no sector da distribuição pesada. O Atego oferece um leque infinito de opções para regiões urbanas e Axor destaca-se pelo multi-talento na distribuição. Para o Sprinter está reservado o papel de distribuição expresso ou o tradicional porta-a-porta, que precisem de peso bruto



entre as três e as cinco toneladas. Com o Vito a Daimler oferece diversas opções de carroçamento para quem precisa de um veículo rápido e com capacidade de carga a partir das 2,8 ton's. Para completar as propostas de uso em zonas e condições com exigências ambien-

tais surgem o Eonic da Mercedes e o Fuso Canter da Mitsubishi. ■

Vendas reais e mentira conivente

É simplesmente doloroso ouvir a irresponsabilidade de algumas pessoas que nos tentam vender que o sector automóvel está a recuperar nas vendas. No final de Julho a matriculação de automóveis cresceu 14,6 por cento, mas sobre o dramático ano de 2009, pois se nos falarem em comparação com 2007 ou 2008 a verdade é outra. Por outro lado ninguém fala de que grande parte das vendas se destinou a abastecer a renovação das frotas das empresas de rent-a-car, para a época de verão. O resto das vendas é poeira.

Nos comerciais pesados de mercadorias as vendas continuam a cair. Em Julho foram transaccionados apenas 355 camiões, que quando agrupados nos primeiros sete meses dá um total de uns míseros 1982 veículos. Como curiosidade refira-se o regresso à liderança da Renault Trucks, no mês em que Jaime Pignatelli abandonou a liderança da marca na península Ibérica. As vendas à Patinter terão sido determinantes para ascender ao primeiro lugar do pódio. ■

ANEP - Associação Automóvil de Portugal

VENDAS DE PESADOS DE MERCADORIAS (Últimos Registos)

Fabricante	2010				2009			
	Unidades	%	Var.	%	Unidades	%	Var.	%
Mercedes	64	18,6	-12,8	18,6	818	18,6	-12,8	18,6
DAF	46	13,2	-12,8	13,2	296	6,8	-12,8	13,2
Volvo	64	18,6	-12,8	18,6	228	5,2	-12,8	18,6
Mercedes	46	13,2	-12,8	13,2	163	3,7	-12,8	13,2
Scania	25	7,3	-12,8	7,3	141	3,2	-12,8	7,3
MAN	28	8,1	-12,8	8,1	149	3,4	-12,8	8,1
Renault	10	2,9	-12,8	2,9	141	3,2	-12,8	2,9
Isuzu	10	2,9	-12,8	2,9	114	2,6	-12,8	2,9
Truport	10	2,9	-12,8	2,9	62	1,4	-12,8	2,9
Truport	0	0	-12,8	0	41	0,9	-12,8	0
Höpman	1	0,3	-12,8	0,3	8	0,2	-12,8	0,3
Truport	1	0,3	-12,8	0,3	8	0,2	-12,8	0,3
Truport	0	0	-12,8	0	8	0,2	-12,8	0
Total	322	9,4	-12,8	9,4	1.972	4,5	-12,8	9,4

Nissan Primastar melhorado

Fruto da aliança com a Nissan, a Renault a apresentou a nova gama do comercial Primastar, que apresenta como pontos na economia e no conforto. No primeiro patamar destacamos custos de funcionamento reduzidos, consumos melhorados e intervalos de manutenção prolongados até 40 mil km. Já no segundo evidencia-se climatização automática e ligações Bluetooth e Mp3.

O novo Primastar é mais confortável e prático em comparação com o antecessor. O painel de instrumentos foi redesenhado para incorporar práticos espaços de armazenamento e novas funções normalmente associados a veículos de passageiros.

Além disso, o novo Primastar fornece várias funções com o intuito de melhorar a vida a bordo e a produtividade do condutor e passageiros: um controlo de climatização automático, uma nova gama de sistemas áudio com reprodução de CD MP3, com conectividade a dispositivo portátil e conectividade de telefone Bluetooth com transmissão áudio, bem como um volante dotado de controlo da velocidade de cruzeiro e limitador de velocidade, entre outros novos itens de equipamento. O painel de instrumentos foi redesenhado.

A versão 2.0 litros dCi do novo Primastar permite uma redução significativa do consumo de combustível, estando agora disponível com um filtro de partículas diesel.

Nas versões comerciais, o consumo de combustível do motor 2.0 dCi 115 cv reduziu uns relevantes 0.8 litros/100km, enquanto as emissões de CO2 caíram para 195g/km (com transmissão manual).

Os motores 2.0 dCi 90cv e 2.0 dCi 115cv estão agora disponíveis com um filtro de partículas diesel, sem interferências de consumo de combustível associadas. O binário da unidade de 90cv - que tem também capacidade B30 (30 por cento de mistura biodiesel) - foi aumentado

em 20 Nm para 240 Nm a 1.500 rpm (260 Nm a 1.500 rpm na versão com filtro de partículas diesel). O intervalo de mudança do óleo foi prolongado para os 40.000 km ou a cada dois anos. ■



Grupo VEI

Portas automáticas para comerciais

O grupo VEI desenvolveu um conceito de automatização de abertura e fecho de portas deslizantes laterais ou traseiras da maioria dos comerciais ligeiros. Estes dispositivos visam simplificar e dar maior conforto e segurança no acesso de pessoas e carga aos veículos.

Disponível em combinação opcional com degrau eléctrico, a ordem de funcionamento pode ser efectuada através de um botão acessível ao motorista, por comando à distância ou através do accionamento do puxador original do veículo em questão.

Todos os aspectos de segurança, nomeadamente contra entalamento, bem como a compatibilidade eléctrica com cada veículo, estão devidamente salvaguardados.

Para os serviços de recolhas e entregas de mercadorias urgentes, dispõem ainda de uma funcionalidade que, através de um comando tipo relógio de pulso, permite abrir a porta ao aproximar o "relógio" da porta, representando uma enorme vantagem para quem tem com as mãos ocupadas com as caixas. ■





A DAF certa para cada trabalho.

Somos DAF. Sabemos que cada cliente tem as suas preferências e necessidades específicas. É por isso que cada DAF é única. Porque as construímos à sua medida. Temos uma grande selecção de cabines, chassis, transmissões e configurações de eixo. Estamos à sua disposição para o aconselhar e servir. Somos DAF. E Temos a DAF certa para cada trabalho.

www.evicar.pt



Quando alguém se desloca centenas de quilómetros para estar presente num convívio de profissionais do volante e das suas famílias, que se realiza em Loulé, Algarve, isso só pode ser paixão pela profissão e um sinal de carinho e amizade para com os organizadores: Norberto Neves e João Martins. Depois de na primeira edição, realizada em 2009, a ocasião ter sido assinalada com a inauguração de um monumento aos profissionais do volante que durante décadas ligaram o Algarve ao restante país, nesta edição os jogos, as perícias, gincanas, os espectáculos e as surpresas, deram o mote a uma iniciativa que recebeu milhares de visitantes nos dois dias.



Com o Parque da Cidade, junto ao estádio Loulé/Faro, a encher de camiões e de expositores ligados ao negócio do transporte e dos veículos de trabalho, curiosos e entusiastas movimentaram-se na busca de algo de diferente. Os camiões americanos, que sempre encham o olho, mereceram todas as atenções, mas a eles juntaram-se um grupo alargado de camiões com decoração exterior e interior personalizada. Também aos camiões de bombeiros e as unidades que andaram décadas na estrada, com idade para merecerem o estatuto de históricos, foram apreciados e em muitos casos serviram para matar saudades. A presença de um dos camiões da equipa de competição de Elisabete Jacinto também ninguém ficou indiferente aos olhares e às objectivas das máquinas fotográficas. Na tarde de sábado a perícia foi rainha, o que arrastou para



çado, sob a marca TRW Proequip, há quase dois anos, na Automechanika de 2008, e todos os meses tem registado um aumento significativo nas vendas e no número de referências do programa, estando rapidamente a conquistar quota no mercado europeu. ■

2º Encontro de Camiões

A amizade e paixão não têm conta

a zona de provas muitas centenas de aficionados e curiosos, que se empolgaram e incentivavam aqueles que demonstravam mais agilidade e sorte ou os que concretizavam o percurso em marcha-atrás. A visita do presidente da Câmara de Loulé, Seruca Emídio (um apaixonado pela profissão e um apoiante incondicional da iniciativa) e um conjunto de vereadores, foi mais um



momento alto do dia. A simpatia do líder autarca gerou contágio a quem o acompanhava. Metro a metro uma saudação, um abraço ou uma pergunta enchiam o tempo para uma lenta visita ao espaço de exposição. As saudades dos tempos em que andou de camiã com o amigo António Martins, que saudou com carinho muito es-



Sítio em destaque Camiões Futuro

Quando tiver um pouquinho de tempo para clicar em <http://megaflixo.blogspot.com/2010/04/os-caminhoes-do-futuro.html>, vai descobrir um espaço muito interessante sobre os camiões que fogem dos tradicionais conceitos. Camiões aerodinâmicos, ideias de design ou camiões que já têm guia de marcha para entrar nas linhas de produção, poderão ser descobertas algumas surpresas. ■

TRW no IAA

Com a garantia de qualidade e fiabilidade dos seus produtos, reconhecida pelo exigente mercado dos pesados, a TRW Automotive Aftermarket vai expor, pela primeira vez, a sua marca para veículos comerciais pesados, TRW Proequip, ao lado do equipamento original da sua casa-mãe, a TRW Automotive, na 63.ª Feira Internacional de Veículos Comerciais - IAA, que se realiza em Hannover, na Alemanha, entre 23 e 30 de Setembro. A TRW Proequip irá expor a sua gama de componentes de direcção e suspensão, pastilhas de travão, amortecedores e caixas de direcção. Em exposição estará também o XCAP, o novo terminal de direcção, com a mais recente inovação em design de direcção, que foi lançado recentemente. O programa para veículos comerciais pesados da TRW foi relan-

onistas em Loulé

aição quilómetros

pecial, levaram Seruca Emídio a aceitar o desafio do João Martins (filho do companheiro de muitos milhares de quilómetros na estrada entre Lisboa e o Algarve) para conduzir um Volvo FH16 com 540 cv. Desafio aceite, condução concretizada, e em resultado os convidados que seguiam na cabina ficaram contagiados pelo gigantismo e conforto do habitáculo e da facilidade de manobrar.

A vereadora Teresa Menalha nem pestanejou, quando lhe disseram que era chegada a hora de fazer um baptismo de condução. Depois de ajustar o volante e o banco, não havia obstáculos que a demovessem ou a intimidassem. Uma sessão religiosa serviu para os convivas e familiares escutarem a palavra da Fé e uma mensagem de dedicação e ajuda ao próximo, que ajudaram a reflectir sobre a fria forma de viver nos dias de hoje.

Pela noite dentro a música e a dança encheram a parada, com os resultados a serem visíveis na manhã seguinte, quando os pés sentiam os sapatos apertados e os cantores tinham a garganta a arranhar.

Domingo bem cedo, ao espaço de concentração começaram a chegar dezenas de camiões, que se juntaram àqueles que tinham servido de hotel aos seus condutores, perfazendo, na hora da largada, uma serpente que quase duzentos camiões (o que é um número verdadeiramente incrível para aquela localização), que rumou ao Ameixial, onde está o monumento ao profissional do volante e onde foi servido um almoço.

Depois de mais um êxito, para o ano há mais uma etapa de um convívio a que ninguém fica indiferente e onde profissão e amizade se juntam.

A equipa da Câmara de Loulé e dos organizadores e a ousadia do seu presidente Seruca Emídio voltaram a estar de parabéns. O Homem voltou a dar a cara numa iniciativa que é um sinal de identidade de um Algarve que, antes do turismo, em camião abastecia o país de frutas e legumes frescos. ■



Anekdota

Na edição electrónica do Diário Económico de 27 de Agosto, num comentário do leitor "Mary" apanhamos esta delícia.

Como alegrar o seu dia de trabalho. Siga estes pequenos passos :

1. Criar um ficheiro qualquer (word, excel);
2. Guardá-lo com o nome "José Sócrates";
3. Enviá-lo para a reciclagem;
4. Clicar em "Esvaziar Reciclagem"
5. Aparece uma mensagem de confirmação no ecrã, com a seguinte pergunta: "Deseja eliminar "José Sócrates"?"
6. Responder: "SIM".
7. Não serve de nada, mas alegra o dia... e até respiramos melhor!

Se no lugar do primeiro-ministro colocar o nome de um "amigo" a coisa também funciona. ■



PROTECTAS

TECNOLOGIAS DE SEGURANÇA

A SUA SEGURANÇA POR APENAS

€195

WWW.PROTECTAS.PT
TEL. 220 160 586





Novo Mercedes-Benz Vito

O veículo que revolucionou o conceito de carros de trabalho, apelidado por uns como vans e por outros como carrinhas, dá pelo nome de Mercedes-Benz Vito. Como veículo ganhador, segue a máxima de que quando se mexe só pode ser se for para melhorar. Por isso aí está mais uma versão remelhorada e revigorada.

Com a tecnologia BlueEFFICIENCY o Vito aparece ainda mais económico nos consumos e mais amigo do ambiente. O aspecto robusto e compacto recebeu melhorias no interior do espaço vida, uma nova suspensão que lhe mata

os ruídos teimosos ajuda a tornar o veículo mais exclusivo e ergonómico para uso em todo o tipo de trabalho. Os ganhos com o novo Vito, com motor Euro5, chegam a 15 por cento em termos de consumo e emissões poluentes, o que ajuda a reforçar a mensagem de que menos poluição não tem de significar mais consumo de energia. Com a tecnologia Blue-Efficiency disponível em opção, o novo Vito destaca-se pela competência da sofisticação dos motores

de quatro e seis cilindros, pneus de elevada eficiência e baixa resistência ao rolamento, sistema de ignição Aranca/Pára (ECO Start/Stop) e uma nova transmissão de seis velocidades.

Com motorizações de 70 kW (95cv) a 190 kW (258 cv), o Vito oferece configurações para uma vasta gama de aplicações e usos.

Manobrabilidade excelente e elevados níveis de velocidade, fazem do veículo um veículo líder no segmento. ■



VW Transporter Premiado

Depois de vencer em 1992, 1996/97, 2000/01 e 2008, o popular prémio atribuído pelos clientes alemães de veículos de trabalho, a Volkswagen vai receber no IAA, Hanôver, o prémio referente à categoria de 2,8 toneladas conquistado pela série Transporter.

A originalidade do troféu assenta no facto do vastíssimo júri ser composto por clientes que utilizam os veículos candidatos nas condições diárias de trabalho. Em análise em cada veículo estiveram as características da cabina (qualidade e conforto), a zona de carga (acesso e operação) e as condições reais de segurança. ■



Renault gama de comerciais

Desde há 12 anos que a Renault lidera, de forma vencedora, o mercado de veículos Comerciais Ligeiros na Europa Ocidental. Com 14,81% de quota de mercado em 2009, a Renault manteve a liderança num mercado que sofreu uma significativa quebra das vendas (-28%).

Para consolidar a liderança a Renault está a lançar este ano três novos modelos, renovando e enriquecendo a gama com o Novo Renault Master, o Novo Renault Traffic e o Novo Renault Kangoo Express Maxi.

O Novo Renault Master, que é o porta-estandarte desta nova gama de comerciais ligeiros. Possui um design personalizado que reflecte a robustez do automóvel. A ergonomia do posto de condução foi trabalhada para obter o melhor nível de conforto.

O novo motor 2.3 dCi oferece 3 níveis de potência (100, 125 e 150 cv). Com um ganho médio de 1 l/100 km em relação à Master actual e um consumo misto a partir de 7,1 l/100 km, o Novo Renault Master é líder em consumo NEDC. Os custos de manutenção foram reduzidos em 40% e posicionam-se entre os mais baixos do mercado.

Com as novas versões de tracção traseira, a gama oferece agora volumes úteis até 22 m³, versões de rodado duplo de 3,5 t e 4,5 t e novas possibilidades de transformações da carroçaria.

O Novo Renault Traffic oferece um conforto e uma ergonomia melhorados. O painel de instrumentos foi redesenhado para integrar mais locais de arrumação e este modelo recebe agora um conjunto de equipamentos procedentes do universo dos automóveis de passageiros, que tornam a vida a bordo ainda mais confortável.

O 2.0 dCi do Novo Renault Traffic oferece uma redução sensível dos níveis de consumo e está, doravante, disponível com um filtro de partículas.

O Novo Renault Kangoo Express Maxi viu a distância entre eixos alongada em cerca de 40 cm. Disponível em versões de 2 e 5 lugares, oferece até 4,6 m³ de volume útil e um comprimento de carregamento de 2,10 m. Com este novo veículo, a Renault torna-se a única marca na Europa a propor um comercial com 3 diferentes comprimentos, cobrindo assim todas as necessidades dos utilizadores profissionais.

A Renault alarga a sua estratégia de distribuição junto dos clientes profissionais, com o lançamento da insígnia Renault Pro+ em vinte países. Articulado em redor do conceito "one stop shop" ("chave na mão"), o Renault Pro+ propõe uma solução prática e eficaz para todas as necessidades dos clientes.

Por outro lado, a Renault estende a assinatura Renault eco² à sua gama de veículos comerciais ligeiros, tornando assim visível a dimensão ambiental e económica dos seus produtos.

No primeiro semestre 2011 será comercializada uma versão 100% eléctrica do Renault Kangoo Express que irá oferecer 160 km de autonomia. Este veículo comercial ligeiro "zero emissões" possuirá um volume de carga de 3m³. ■

AUTOCARRO

MERCEDES-BENZ CRESCER - A divisão de autocarros da marca alemã (Mercedes, Setra e Orion) está a registar uma forte procura, o que nos primeiros seis meses já era responsável por um crescimento nas vendas o que lhe permitirá posicionar-se numa quota de 15% do mercado global. Os excelentes momentos do mercado da Alemanha, em recuperação, e do Brasil, em explosão na procura, a par do mercado da Índia, deixam sinais de que até 2015 serão exequíveis as metas de 20%, previstas pelos responsáveis da marca. Os números poderão crescer ainda mais em meados desta década, se forem alcançados os objectivos de introdução no mercado de modelos híbridos, movidos por motor eléctrico, motor térmico ou dois em simultâneo.

NOVIDADES MERCEDES-BENZ EM HANÓVER - Em conjunto com a apresentação mundial do Sprinter City 77, para uso urbano, por ocasião do certame IAA de Hanôver a Mercedes-Benz dará destaque ao Citaro FuelCELL Hybrid (ZERO EMISSÕES). A nova configuração Sprinter para 40 passageiros será seguramente uma das estrelas da marca, por efeito de inovações como o piso rebaixado, amplas zonas vidradas e um novo conceito de uso. ■



UTILITÁRIOS



IVECO DAILY TESCO - Os britânicos da Tesco analisaram as propostas do mercado e decidiram-se por adquirir 770 camiões ligeiros à Iveco. A configuração 35S11 Agile do Daily, com selector automático ZF de seis velocidades foi a eleita.

Com uma rede de mais de 300 lojas no Reino Unido, realiza diariamente mais de 70.000 entregas, debaixo de grande pressão para atingir em tempo os planos de entregas antes de as cidades acordarem.

A excelente relação peso/potência aliada ao elevado grau de eficiência, proporcionada pela motorização e pelo selector de velocidades, garantem uma condução rápida e económica mesmo nas condições de tráfego mais adversas. Por acção da caixa de velocidades eTronic o motor trabalha a baixas rotações e em baixos consumos. Em comparação com as caixas manuais os ganhos chegam aos cinco por cento.

como o Amarok e T5, no frontal, grelha e conjunto de luzes.

As amplas portas, nomeadamente as deslizantes, abrem-se para receber toda a carga que os motores TDI de quatro cilindros ajudam a movimentar, por força de potências 55 kW / 75 CV, 75 kW / 102 CV, 81 kW / 110 CV e 103 kW / 140 CV

FORD DISTINGUE CONCESSIONÁRIOS - Numa cerimónia que contou com a presença de Ingvar Sviggum, Vice-Presidente de Marketing, Vendas e Serviço, Ford Europa, a Ford Lusitana distinguiu as concessões Carfor, CAM Lisboa, CAM Porto, FIAAL, Hermotor e Ilha Verde pelo seu trabalho ao longo de 2009.

3º TURNO NA PSA DE MANGUALDE - 300 novos postos de trabalho vão responder à procura dos modelos Berlingo First e Peugeot Partner fabricados na PSA de Mangualde, Viseu. O recrutamento começará de imediato, a formação irá decorrer durante os meses de Setembro e Outubro e a normal laboração da equipa nos princípios de Novembro.

RENAULT REFORÇA ASSISTÊNCIA - Os centros Fast&Pro da Renault Trucks, dedicados aos veículos comerciais está a alargar a sua implementação na Europa, para onde estão destinados 250 centros, com o mercado Francês a receber os investimentos de lançamento em 53 locais, onde uma equipa de profissionais se compromete a realizar um trabalho rápido e profissional.

DACIA LOGAN - Com uma carga útil de 800 kg, o Logan Pick-Up é único na sua categoria. Acessível, compacto e dotado de um posto de condução confortável, o Logan Pick-Up é uma eficaz ferramenta de trabalho, sempre pronta a responder às necessidades dos profissionais mais exigentes. Ao mesmo tempo robusta e prática, a caixa de carga está equipada com 16 pontos de fixação (consoante as versões) que garantem o transporte seguro de objectos e mercadorias. O acesso à caixa é facilitado por um taipal que suporta 300 kg.



PIAGGIO ELECTRICO - A Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) tem em curso uma prova piloto com os veículos Piaggio Porter e Piaggio Hibrid, nos trabalhos diários de uma cidade aeroportuária, com o objectivo de analisar as potencialidades do sistema de alimentação na operacionalidade dos veículos. ■



VOLKSWAGEN CADDY 3 - Não há duas sem três. Depois do lançamento na década de 70 do Caddy, com vendas de mais de 800 mil unidades, a Volkswagen deu à luz o comercial que controla 20% do mercado europeu no segmento. A traça da obra orienta-se pelas linhas de outros filios,

IVECO



**FORTE
POR NATUREZA.**



ECODAILY

CHEGOU A NOVA GERAÇÃO DO DAILY.

MAIS RESPEITO PELO AMBIENTE, MAIS RESPEITO POR QUEM TRABALHA.

- NOVOS MOTORES EEV DE 140CV E 170CV
- MOTOR "NATURAL POWER" DE 136CV OPTIMIZADO PARA O USO DE GÁS NATURAL COMPRIMIDO
- ESP COM CONTROLO ADAPTATIVO DE CARGA DE SÉRIE
- PESO BRUTO DESDE AS 2.8T ÀS 7T*, COM CAPACIDADE DE CARGA ATÉ 4.7T
- MAIS DE 7000 CONFIGURAÇÕES DIFERENTES PARA SATISFAZER TODAS AS SUAS NECESSIDADES

* DISPONÍVEL NO 2º TRIMESTRE DE 2010



www.ecodaily.iveco.com

Pedro Amado e a Desigual levaram de novo as corridas a Lousada, no primeiro fim-de-semana de Agosto. Depois de três edições em Montalegre a edição deste ano ficou marcada pelo reduzido tempo que os organizadores dispuseram para promover a realização.

Os pilotos franceses voltaram a ver os portugueses passar e José Rodrigues foi maestro num espectáculo que voltou a atrair muitos entusiastas.



No EuroCircuito de Lousada, José Rodrigues brindou os espectadores com perícia e rigor no domínio do MAN, da classe quatro) levando-os ao rubro quando venceu uma das mangas em marcha-atrás, depois de atirar o camião para uma louca dança com rodas. Bruno Neto (Mercedes) e Mário Reis (Scania), tiveram sortes diferentes. Reis percebeu-se que não tinha o camião no seu melhor, enquanto Neto só não chegou ao pódio na final de Domingo, por erro de cálculo.



Camião Crosse voltou a Lousada

Embora correndo em conjunto as categorias máximas (3 e 4), Eduardo Rodrigues (MAN) poupou-se e sem esforço venceu na classe três tudo o que havia para ganhar. As corridas de camião crosse, que já tiveram uma fortíssima presença de equipas portuguesas, tem espaço para crescer, mas a coisa fica complicada quando alguém quer dificultar a vida dos organizadores e dos concorrentes. A Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting - Fpak tem de inovar em conformidade com o momento de crise económica. Aumentar de 1000 euros para 7800 euros a taxa de inscrição de uma prova, é uma brutalidade. Também não gostamos de saber que a prova se realizou numa data menos conveniente, porque a data prevista pelos organizadores estava assumida pelo CAVR - Clube Auto de Vila Real, para realizar a mesma prova com os mesmos pilotos. É verdade que as últimas edições da prova anual têm sido organizadas em parceria com a Desigual, na pista de Montalegre, mas não é menos verdade que essa foi uma pista de recurso enquanto Lousada esteve fechada às competições.

CLASSIFICAÇÕES

- Classes 3 e 4 -

- 1º José Rodrigues (MAN) 6 voltas em 4m48,573s;
- 2º Jean Marie Rougier (Mack) a 15,127s;
- 3º Frank Rougier (Volvo N12) a 17,671s;
- 4º Pascal Grand (Renault Premium) a 19,704s;
- 5º Bruno Neto (Mercedes) a 19,704s;
- 6º Eduardo Rodrigues (MAN) a 20,810s;
- 7º Frerer François (Mack BS 400),
- 8º Avelino Reis (Scania)
- 9º Felix Haristoy (DAF),
- 10º Danile Laboucher (DAF TE 85 NA);
- 11º Daniel Lamour (DAF).



Inovação DAF

A formação constante dos profissionais é uma aposta crescente das empresas. A companhia inglesa dos correios, Royal Mail, desenvolveu um programa de segurança que tem por base o DAF CF85.410, no qual cada condutor faz uma apreciação constante das condições de uso da unidade de trabalho. Cada motorista faz a sua volação e dá sugestões para melhorar as condições de trabalho. ■



Competição Renault

Este ano, o campeonato de corridas de camiões está marcado definitivamente sob o signo da novidade! Novidade no início da temporada com a constituição da nova equipa Renault Trucks: MKR Technology. Novidade com dois Premium Course com um design inovador para deleite dos apaixonados deste desporto pesado.

Na Rússia, o autódromo de Smolensk foi o palco para a Renault Trucks confirmar a sua candidatura aos lugares cimeiros entre os fabricantes.

No segundo fim-de-semana de Agosto, a vida não foi fácil para quem foi até 400 km a sudoeste de Moscovo. A limitada largura do traçado da nova pista impediu ultrapassagens quando os pilotos queriam e as trajectórias pediam, e um calor sufocante (mais de 40° à sombra) e muito fumo de incêndios tornaram o evento num suplício. ■



Truck Race Brasil

Travões são fundamentais

As corridas de camiões transformaram-se no Brasil na maior disciplina nos desportos motorizados. O fenómeno de público e de concorrentes dão a cada prova um cenário único, a ponto do conceito estar a ser exportado para países vizinhos. O fascínio da velocidade e a espectacularidade das trajectórias cativa multidões, não faltando apoios e patrocinadores num país que está com uma economia florescente.

Mas nem tudo são rosas. Nos últimos anos vários têm sido os casos em que se registam acidentes com grande espectacularidade, mas sem consequências

físicas para os pilotos, que ocupam lugar nos noticiários desportivos e de informação geral e se destacam no YouTube.

Se por um lado fica evidente a segurança das cabinas, por outro questionam-se as exigências técnicas na relação entre capacidade de aceleração e o limite de travagem. Nas estradas os camiões estão limitados aos 85 km/h, mas nas pistas podem chegar a 200 km/h, o que constitui um verdadeiro desafio aos engenheiros das marcas que se envolvem a nível oficial na competição.

A grande equação é aplicar, tendo por base os sucessos alcançados nos camiões que participam no campeonato europeu, um sistema de concilie uma redução de peso do tractor, de quase 60% em relação ao veículo de estrada, e uma velocidade superior em 150%. Aproximar os níveis da energia de travagem com a energia cinética (movimento) é a fórmula. ■



Renault Trucks com animação

Do camião de corrida à personagem de banda desenhada. Olhar astuto e decidido, de aspecto amoroso, mas forte, Super Trucky é o primo de Trucky, o personagem de vocação educativa da Renault Trucks. Representado em desenho e em peluche, tem como vocação acompanhar a equipa Truck Racing da Renault Trucks no Campeonato Europeu de corridas de camiões. O olhar de Super Trucky reproduz bem o compromisso de Renault Trucks em Truck Racing, o espírito de competição e um só objectivo final: a vitória. ■

Quando se fala na importância dos factores de segurança e conforto para a frescura física e concentração dos motoristas, para uma condução segura, há por aí muitas pessoas que pensam que é conversa para os ouvidos. Para que não restem dúvidas, a Mercedes-Benz colocou um desafio a profissionais convidando-os a conduzir duas gerações de camiões. Os resultados não enganam.

Passadas décadas o LP 1620 e o Actros 1844 estiveram em confronto, proporcionando informações excelentes sobre ganhos através da tecnologia. A Mercedes-Benz desenvolveu os camiões do presente, não apenas como veículos enquanto unidade de trabalho ou de transporte, mas muito destacadamente como um conceito a pensar na vida dos profissionais que o usam, pelo que não é de estranhar que com um camião dos dias de hoje a redução dos casos de stress é residual.

Elevadíssimos padrões de conforto e segurança, garantem rentabilidade, por frescura física e mental, dos motoristas. As velocidades médias elevadas, em conjunto com o conforto deixam os problemas apenas

Paccar aumenta lucros

Depois de enfrentar a crise económica mundial com uma política de investimento em inovação, logo nos primeiros sinais da tempestade desanuviar a Paccar anuncia extraordinários resultados nos primeiros meses de 2010, para o que em muito contribuiu o excepcional momento da DAF no mercado europeu e a aceitação crescente no mercado mundial do motor MX.

Para Mark C. Pigott, presidente e director executivo da Paccar, os resultados do segundo trimestre deixam evidentes ganhos num cenário global no mercado dos camiões que estão a emergir gradualmente de níveis

historicamente baixos, afirmando que "os resultados da PACCAR reflectem os benefícios do aumento da venda de camiões na América do Norte bem como o avanço dos lucros dos serviços financeiros e das receitas das peças de reposição, no mercado global".

Resistindo à crise sem despedimentos, a Paccar tem na competência e qualidade da força de trabalho de 16 mil empregados um dos maiores argumentos para ter enfrentado a crise. Pigott mostra-se satisfeito pela partilha de saberes e a qualidade de gestão estar a proporcionar ganhos para os accionistas.

"Um balanço forte e um cash flow positivo permitiu à Paccar manter os seus investimentos em curso na eficiência operacional e desenvolver novos produtos como o motor a diesel PACCAR MX que entrou em produção nos camiões Kenworth e Peterbilt em Junho" referiu Pigott "O mercado americano e canadiano está a ajustar-se gradualmente a veículos de valores mais elevados devido à transição para o EPA 2010".

A PACCAR ganhou 99,6,3 milhões de dólares (0,27 dólares por acção diluída) no segundo trimestre de 2010 em comparação com 26,5 milhões de dólares (0,07 dólares por acção diluída) obtidos no segundo trimestre do ano passado. ■



O homem e a Máquina



MB analisa saúde do motorista

para os gestores de tráfego e para os carregadores que querem os camiões à porta, mas ainda não têm prontas as cargas que já ontem deveriam estar no destino.

Com os conceitos de hoje, um camião com potência adequada e um profissional do volante (ou dois) capaz de retirar o máximo proveito do veículo, um problema transforma-se numa solução programada.

O confronto entre as condições de trabalho de quem usa um camião de hoje e um com décadas, deu resultados incríveis. Para certificar os resultados da circulação

a Mercedes-Benz recorreu a um ECG (ElectroCardioGramma), que avaliou a frescura emocional dos condutores, recorrendo à análise dos ritmos cardíacos e sinais de ansiedade de dois profissionais do volante, que rolaram nas mesmas estradas, alternadamente, com os mesmos camiões.

O resultado não surpreende que analisa estas questões, mas deixará sem fala quem nunca quis ver que a frescura física é meio caminho andado para a condução e segurança. Com o LP 1620 os condutores registavam ritmos cardíacos 20 por cento superiores aos verificados quando usavam o Actros, necessitando os utilizadores do camião mais antigo de mais tempo para reagir aos problemas e necessitando de mais tempo para recuperar depois de um percurso.

A Mercedes-Benz deixou evidente que apostar na segurança é investir no conforto. ■

A história da indústria de transportes rodoviários, que Portugal tem vindo a perder ao longo dos anos (por falta de legislação que enquadre a redução de impostos e salvaguarde a especificidade de um camião depois de longos anos de trabalho), foi mais uma vez lembrada e exibida na Alemanha numa iniciativa da Mercedes-Benz.

Com o "Transalp Trucking Tour 2010" a Mercedes juntou o saudosismo dos longínquos camiões convencionais narigudos e aqueles que nos dias de hoje se apresentam repletos de tecnologia, e fez uma festa onde foram lembrados os 50 anos dos camiões que ajudaram a mudar o rumo da economia europeia.

Na edição de 2010 do Transalp, desde o Mercedes-Benz LP 333 de 1960 ao moderníssimo Actros 1844, um vasto conjunto de convidados, entre os quais jornalistas de todo o



Mercedes-Benz TransAlp 2010

mundo, tiveram a oportunidade de contactar com o passado, o presente e o futuro do mundo dos camiões.

Em termos de futuro o destaque esteve na apresentação em primeira mão de um alargado pacote de inovação em segurança. Do ABS, da terceira geração, ao pacote Telligent e do alerta de limite da via de rodagem, a elevados padrões de segurança e conforto a Mercedes-Benz desafiou os convidados para analisar e perceber como o mundo dos camiões tem desenvolvido. ■

Redução de CO2 em 30 por cento

O operador de transportes públicos de Munique, MVG – "Münchner Verkehrsgesellschaft", colocou ao serviço o primeiro autocarro híbrido Lion's City da MAN. O novo autocarro consome até 30 por cento menos combustível do que um autocarro convencional. O que corresponde a uma redução nas emissões de CO2 de até 30 por cento.

O novo MAN Lion's City híbrido ao desenvolvimento e pesquisas iniciadas nos anos 70 pela marca, como forma de contribuir para a protecção do ambiente e para atenuar as emissões poluentes e o ruído dentro das cidades. A versão que agora chegou à cidade de Munique é tão só a base para os futuros desenvolvimentos na área da e-mobilidade para autocarros e camiões da marca do leão.

Ainda este ano está prevista a entrada em serviço de mais



O híbrido da MAN

autocarros deste tipo em cidades como Paris (França), Barcelona (Espanha), Milão (Itália), Viena (Áustria) e na Holanda a cidade de Haia será a primeira de um conjunto a receber a fórmula ambiental.

Enquanto os autocarros convencionais transformam grandes quantidades de energia cinética em calor durante as travagens, havendo uma perda desta energia, o MAN Lion's City Hybrid recupera esta energia de travagem e utiliza-a para a propulsão. O sistema automático de arranque-e-pára também ajuda a diminuir o consumo e as emissões. Não nos podemos esquecer que os autocarros urbanos passam entre 25 a 40 por cento do seu tempo de funcionamento ao ralenti nas entradas e saídas de passageiros e nos sinais de tráfego. ■

Renault Trucks revolucionária

Híbrido para o ambiente

Depois de percorridos mais de cinco mil quilómetros, desde 2009, o Renault Premium Hybrys, utilizado pela Sita (Suez Environnement) e pela Grand Lyon, deu lugar à fase dois do programa que se encontra em experimentação em Bruxelas e em Lyon no serviço de recolha de lixo. O fruto do trabalho da equipa de engenharia da Renault Trucks consegue fazer a diferença num segmento em evolução positiva.

Em 500 horas de utilização, o Renault Premium Distribuição Hybrys Tech percorreu mais de 5000km, recolheu 550 toneladas de lixo, e foram vários os motoristas que o puderam usar em condições reais. Após a primeira aprendizagem, as equipas puderam apreciar o

conforto de utilização e o muito baixo nível de ruído, especialmente durante a recolha em modo eléctrico. Este aspecto foi valorado tanto para os motoristas como pelos moradores na vizinhança das recolhas, e deixou muito satisfeitos os técnicos.

Graças às observações diárias dos motoristas e do pessoal de recolha durante o período de prova, integrou-se numerosas evoluções nesta nova tecnologia.

Assim, o conforto na passagem do modo eléctrico ao modo térmico melhorou graças a novas aplicações informáticas. O arranque em frio foi corrigido para poder utilizar o veículo inclusive a baixas temperaturas (-15°). O contexto acústico foi renovado, especialmente nos materiais auxiliares do veículo, como a direcção assistida, que será eléctrica a partir de agora, e, por conseguinte, muito mais silenciosa. Além disso, a distância entre os eixos foi diminuída, para facilitar a circulação do veículo nas zonas urbanas densas.

Optitrack para a mobilidade

A prontidão de um veículo quando surgem imprevistos nas condições atmosféricas ou por modificação das condições de aderência, é um desafio colocado a quem usa um camião nas condições extremas. Se as vantagens com os veículos de tracção total são grandes para transpor qualquer obstáculo, não é menos verdade que a configuração reduz a capacidade de carga e aumenta significativamente o custo final do veículo, sem esquecer o aumento do consumo por quilómetro percorrido.

Atenta a esse problema a Renault Trucks lança uma nova

oferta com o Premium Lander. O Premium Lander OptiTrack proporciona ao cliente a possibilidade de ter, a partir de um 4x2 "clássico", uma transmissão 4x4 momentânea, conforme a necessidade, com todas as suas vantagens, mas sem ter que assumir as desvantagens financeiras e práticas.

Embora em muitos casos, a principal missão do Premium Lander seja o fornecimento de material às obras, por vezes pode ser necessário aventurar-se em terrenos difíceis. Neste caso, especialmente em espaços abertos, uma transmissão completa pode ser um parceiro fundamental para enfrentar terrenos acidentados. Por esta razão, a Renault Trucks lança o Premium Lander OptiTrack equipado com um sistema que, simplesmente pressionando um botão no painel, alterna entre o modo 4x2 para 4x4, graças a dois motores hidráulicos integrados nos cubos das rodas. Operando a partir de 0 km / h, nas marchas de velocidade para a frente ou para trás, e até 30 km / h, o sistema OptiTrack tem todas as vantagens de tracção integral quando é verdadeiramente. ■

MAN rola na Bundesliga



No arranque de mais uma época da Bundesliga (campeonato alemão de futebol) a MAN assinou o momento com um fantástico contrato de parceria, com cinco das principais equipas, que inclui o fornecimento de autocarros de luxo para o transporte das valiosas equipas. FC Bayern Munich, SV Hambourg, Borussia Dortmund, VfL Wolfsburg e FC Kaiserslautern, são as equipas que poderão encarnar os jogos com mais frescura física depois de nas suas viagens usarem os autocarros Premium de prestígio da marca alemã.

Com configurações adaptadas às necessidades e sugestões de cada equipa, apresentam amplos espaços para os jogadores, zona de lazer, espaço de reuniões e até um reservado para uma intervenção das mãos de um massagista ou fisioterapeuta.

A MAN é uma presença regular junto das maiores equipas do futebol europeu e mundial. Na Europa AC Milan e Chelsea são os mais visíveis, notando-se em Portugal uma ligação de vários anos à marca. No Brasil nada menos que 15 equipas fazem as suas deslocações em autocarros da marca alemã. ■



Roubo de camiões

WebEye apanha os ladrões

Que melhor publicidade poderia uma empresa que vende aos transportadores rodoviários de mercadorias, um dos sistemas mais evoluídos de localização e gestão de frota, do que a detecção de veículos roubados?

A WebEye, dirigida em Portugal por Carlos Mendes, nos últimos meses fez bingo com a extraordinária cobertura mediática – especialmente pela SIC – dada à localização, na cidade de Chaves, de um camião da TransBeirão roubado com uma carga de vinho do Porto e de um camião da Barratrans, que foi roubado em Inglaterra.

A pronta intervenção dos responsáveis das empresas, que prestaram prontas e rigorosas informações às autoridades policiais, foram determinantes para que esta ferramenta de gestão também venha a ser um pilar na segurança.

Os ladrões que se cuidem. Onde existir WebEye, roubar é "trabalho" que não compensa. ■



O Bazófiás vs O Tretas

Numa homenagem a pessoas como o nosso amigo António Lóios, que uns dias é tratado como presidente da direcção, outros como presidente da assembleia-geral e por vezes até secretário-geral da Antp – Associação Nacional de Transportadores Portugueses, vamos criar na CAMIÃO um espaço que seja o

espelho de uma ou mais asneiras, que marcaram o intervalo das nossas edições.

Para arrancar começamos com uma afirmação de António Lóios, à Antena 1. Quando questionado sobre a possibilidade dos funcionários das concessionárias das Scut's poderem passar a fiscalizar a posse, ou não, do dístico de cobrança (chip de matrícula/Via Verde). A resposta foi surpreendente. "Estamos contra tal possibilidade" e acrescentou "a paragem de veículos dentro das auto-estradas é proibida". Oh, caríssimo Lóios, Quando não se sabe do que se fala, um homem fica melhor caladinho. Não passa pela moina de ninguém que os veículos vão ser abordados em plena via. Qualquer um sabe que a fiscalização decorrerá nas saídas da via e nas áreas de serviço.

Queremos que os nossos leitores nos ajudem a escolher o nome entre Bazófiás ou Tretas e a imagem entre uma sanita com dentes ou um pódio de penicos. A ideia é premiar as ideias de merda.

Para deixar a sua opinião apenas tem de dirigir um e-mail para leitor.camiao@gmail.com. Na próxima edição apresentaremos o resultado. ■



TimoCom faz a diferença

Bolsa de Fretes

A necessidade de uma crescente rotação dos camiões entre operações de carga e descarga, obriga as empresas a procurar parcerias que rentabilizem a frota. O recurso à parceria com bolsas de fretes uma solução crescente.

Com sucesso crescente está a Timocom, que oferece ferramentas avançadas para a expedição.

Vista por muitos como operador líder de mercado das bolsas de cargas e camiões, a TC Truck&Cargo® apresenta-se para um mercado virtual para todas as empresas do sector dos transportes.

Em Portugal a adesão é crescente, assegurando aos clientes um mercado alargado no qual todos os dias, são introduzidas até 230.000 ofertas internacionais de camiões e cargas com quase 80 mil utilizadores em toda a Europa. E a tendência é de crescimento. Porém, o negócio é sempre acordado directamente entre os dois parceiros verificados que se encontraram na bolsa.

Quem quiser tornar-se cliente da TimoCom pode experimentar o programa sem qualquer custo e sem compromisso num modo totalmente funcional durante quatro semanas. A forma mais rápida de começar a utilizar a aplicação consiste em descarregá-la; depois, a equipa da TimoCom está ao seu dispor através da secção Contacto para o ajudar a dar os seus primeiros passos na fase experimental. ■

Os irmãos Fábio e Bruno Rodrigues controlam o negócio da família no transporte de hortícolas entre Espanha e Portugal. Para o fazerem escolheram dois Scania que decoraram com muito bom gosto, despertando a curiosidade de quem com eles se cruza.



Paixão sobre rodas

EUROCENOURAS



Detalhe a detalhe, no exterior e no interior são evidentes os sinais de personalização que transmitem uma forte identidade para os seus veículos de trabalho.

Quando tudo começou, há 10 anos, o XF da DAF foi o escolhido, mas rapidamente se renderam ao fascínio Scania e aí começou o investimento em bom gosto.

A especialização no transporte de cenouras deu o nome à empresa, que semanalmente tem os camiões a rolar entre o Montijo e Valadolid (Espanha), e por vezes com destino ao norte, numa verdadeira operação logística para abastecer o mercado nacional com o tubérculo.

Crentes e devotos de Nossa Senhora de Fátima, fazem questão de levar na cabina uma réplica da Santa, para que Ela os acompanhe na caminhada.

Sobre investimentos em interiores requintados com acabamentos em pele e a decorações que fazem a diferença, é coisa que não se fala. A decisão de fazer camiões diferentes é um estímulo e uma recompensa para uma vida ao volante.

A inovação dos camiões que conduzem oferece conforto e linhas ousadas, mas não há nada como ter o vínculo de um camião decorado e persona-

lizado.

A conquista de um grupo muito vasto de admiradores. O fascínio leva a que muitos profissionais do volante se pronunciem pelo mais variado tipo de saudação quando se cruzam com os camiões da Eurocénouras. Mas o cidadão anónimo não fica

indiferente a tanta originalidade sobre rodas e muitos são os que vão mais além de uma simples olhadela e fazem questão de fotografar ou se fotografarem com as obras de arte em fundo.

Os camiões da Eurocénouras vão voltar as estas páginas. ■

Gasóleo agrícola nos camiões frigoríficos

A 30 de Agosto de 2010, a jornalista Ana Suspiro escrevia no Jornal I "Combustíveis Portugal tem o segundo gasóleo mais caro da União Europeia", a dois de Setembro foi publicada a Portaria n.º 840/2010, que estabelece o direito ao uso de gasóleo marcada "agrícola" nas unidades de frio dos camiões.



Justiça ou esquema?

Depois de nos primeiros meses do ano a ideia ter passado em força para a comunicação social, actualmente vive-se a fase de concretização.

A medida, que cá para a malta da Revista CAMIÃO é para adoçar a boca a um número restrito de transportadores, é de toda a justiça por já existirem outros beneficiados, peca é por tardia.

Será que alguém nos pode esclarecer uma dúvida? Como todos sabemos, mais de 70% dos camiões de frio trabalham ou pertencem a empresas que são propriedade de actuais e antigos dirigentes associativos. Quando a data anunciada para a introdução das portagens nas Scut está por dias, é estranha a coincidência de haver por aí quem se tenha esquecido dos argumentos usados há meses e agora tenha mudado de opinião. Dá para desconfiar se o gasóleo agrícola nos frigos não é uma medida para quem fala pelos transportadores anule potenciais protestos.

Sendo Portugal um país periférico, que a legislação cega e descuidada tem vindo a condenar a ultraperiférico, era absolutamente inadmissível que os transportadores portugueses não pudessem dispor das

condições que já vigoravam em outros mercados europeus. Mas a ocasião do seu anúncio cheira a palhaçada.

A medida é mesmo muito pobre. É evidente a falta de ambição ambiental, pois não faz qualquer alusão a apoios para incentivar o recurso a energias limpas (ou menos poluentes), a prazo nos motores dos equipamentos de frio. Cheira mesmo a cala-boca.

Quando se atribuem vantagens a quem quer que seja, é natural que se indiquem deveres e sanções para os casos de incumprimento. Neste caso nada foi feito, por isso não será de estranhar se os benefícios com o diferencial de preço forem parar aos bolsos dos clientes. Isso é potenciar concorrência desleal.

Com o litro do gasóleo agrícola a rondar os 80 cêntimos e o do gasóleo rodoviário 1.20 euro, para um consumo entre os três e os quatro litros por hora, facilmente se conclui que estamos perante ganhos envergonhados para quem vai usar gasóleo colorido e marcado. Mas como os camiões de frio preferencialmente andam nas vias rápidas...

O diploma entra em vigor a um de Outubro. ■

CARROÇARIAS



Dautel XXL

Por ocasião do IAA, a Dautel a primeira plataforma retractável com configuração XXL, para movimentar cargas com maiores exigências de peso. Dispondo de elevada operacionalidade, o sistema foi desenvolvido para não precisar, quando for o caso, de alteração de uma qualquer base anteriormente instalada no camião. ■



Mercedes-Benz lança ABS II

Depois do estrondoso e revolucionário sucesso da primeira série, a segunda geração surge ainda mais melhorada. A detecção de um veículo em marcha lenta junta-se a informação de detecção de um veículo imobilizado.

Depois de testado em condições reais em mais de 14 mil camiões, com mais de 3,2 milhões de km percorridos nas estradas da Europa, o sistema

congrega uma série de controlos de ruptura com a segurança. À assistência de travagem, anti-patinagem na aceleração, controlo electrónico de travagem ou avisadores de transposição de limite de via, até à correcção de estabilidade, o Active Brake Assist fez dos Mercedes-Benz camiões únicos.

Dos dados recolhidos ao longo dos anos nas

A segurança não tem limites, bem se pode afirmar depois de conhecer a decisão da Mercedes-Benz de equipar, a partir de 2011, o Actros com a segunda série do Active Brake Assist (sistema activo de assistência na travagem).

estradas, sobre acidentes evitados e situações de risco eminente foram sendo incorporados, dando-lhe a característica de sistema não fechado o que o levou a ser aplaudido pela generalidade dos motoristas, transportadores e organizações ligadas à segurança rodoviária, que com ele contactaram.

Na nova configuração, o conceito da Mercedes-Benz está ainda mais seguro ao realizar análises evolutivas em cada instante. À leitura de veículos em marcha, com velocidade reduzida, junta-se a detecção de tráfego compacto e tráfego totalmente imobilizado o que anulará por completo o risco de embates traseiros com consequências trágicas. Depois de uma advertência luminosa, o sistema passa a alertar o condutor através de um som estridente e finalmente, se o condutor continuar a ignorar os alarmes, o Active Brake accionará os travões até à imobilização total do camião. ■

MAN PARA ASSISTÊNCIA E SOCORRO - A imagem de eficiência e operacionalidade dos alemães no combate a calamidades, imprevistos e emergências, tem muito do seu prestígio alicerçado na imagem de operacionalidade do Instituto Federal de Apoio Técnico (THW), que com uma vastíssima frota de camiões azuis, ligados a associações locais, cobre todo o território. Para reforçar a frota a MAN recebeu uma encomenda de 110 camiões (inicialmente eram 56 veículos e posteriormente foi aumentada em mais 54), que serão entregues até final de 2010. O modelo escolhido é o MAN TGM 18.290 4x4, com um conjunto de equipamento técnico adequado para a consolidação de intervenções.

Os veículos de tracção total estão equipados com motores MAN D08 Common-Rail (290 CV) e caixa de velocidades automática MAN TipMatic. A cabina de equipa GFK de nove lugares foi montada pelo MAN Truck Modification Center (TMC) em Wittlich. Fazem parte da entrega do TMC, os sistemas de iluminação e sinalização, a protecção anti-corrosão, a instalação dos aparelhos de rádio e o aquecimento adicional Webasto.

Nos últimos três anos, a MAN forneceu cerca de 450 veículos ao THW.



Pressão pelos MegaCamiões

Cresce na Dinamarca e na Holanda a lobby para o alargamento de autorização para circulação no espaço europeu dos Mega-Camiões. O ministro dos transportes dinamarquês, Hans Christian Schmidt e Kristian Pihl Lorentzen, membro do parlamento da Dinamarca, fazem parte do grupo de pressão que quer ver o conceito das 60 ton's (25 x 25 metros) implementado no mercado alemão.

Depois de uma recusa inicial de aceitação do conceito, na Alemanha é crescente a adesão de adeptos que defendem uma fase experimental em percursos previamente seleccionados. ■

PNEUMÁTICOS

VOLVO DISTINGUE BRIDGESTONE - A quinta edição do Volvo Premium, um galardão criado pela marca sueca para distinguir os fornecedores que se evidenciam no fornecimento de produtos evolucionados. A Bridgestone é o primeiro fabricante de pneumáticos a vencer os exigentes critérios criados numa perspectiva de melhoria contínua.

NOMEAÇÃO NA PIRELLI - Andreu Olmedo foi nomeado responsável da divisão de camião e de movimento de terras da Pirelli, para os mercados de Portugal e Espanha. Entre as novas funções Olmedo fará a implantação do conceito de recauchutagem Novatek.

MACIÇOS DA CONTINENTAL - são produzidos em Korbach, na Alemanha, há mais de cem anos, com implementações regulares de melhorias nos processos e nos produtos. Os processos de produção recentemente introduzidos demonstram, novamente, a liderança tecnológica da Continental no campo dos pneus industriais.

Os engenheiros de desenvolvimento da Unidade de Negócio de Pneus Industriais da Continental procuraram sempre novas inovações - criar um, por exemplo, o primeiro maciço concebido para jantes de pneumáticos em 1965. Korbach fornece hoje pneus maciços para clientes espalhados por todo o mundo. O desenvolvimento do Snap-In-Tyre (SIT) em 1978 permitiu a produção de um pneu maciço que pudesse ser montado rapidamente sem aros da jante, o que trás benefícios óbvios - poupa tempo e dinheiro. Hoje o conceito Snap-In-Tyre é considerado uma inovação chave na área dos pneus maciços e visto como uma solução genuína para a poupança de tempo.

OS PNEUS INDUSTRIAIS CONTINENTAL - são a solução ideal para movimentar cargas - para além do excelente conforto de condução e da baixa resistência ao rolamento, estes pneus estão aprovados para velocidades relativamente elevadas e oferecem excelente tracção. Estas características

aplicam-se em particular aos pneus radiais, e a Continental oferece agora uma nova gama completa. As novas linhas de pneus radiais ContiRV20 Velocity e ContiRT20 Performance oferecem segurança e precisão a empilhar e levantar. O baixo custo total de propriedade torna-os particularmente atractivos.

CONTI20 PERFORMANCE - Resistência, elevada tracção, durabilidade. O mais recente produto a emergir do Departamento de Desenvolvimento de Pneus Industriais da Continental é o ContiRT20 Performance. Este pneu radial está perfeitamente capacitado para lidar com as cargas mais pesadas a velocidades até 50 km/h (31 mph). Graças ao piso de elevada tracção, o pneu apresenta um excelente desempenho seja em superfícies pavimentadas ou não pavimentadas. O RT20 é particularmente adequado para empilhadores e outros veículos industriais utilizados na engenharia pesada e na indústria de materiais de construção, mas também têm um bom desempenho na área de movimentação de cargas, onde exibem extrema durabilidade, excelente conforto e elevada tracção.

GOODYEAR COMPLETA FAMÍLIA - os pneus FuelMax da Goodyear destinados às longas distâncias têm mais um membro na família, com a apresentação do Marathon LHT II, destinada ao segmento dos semi-reboques, com a redução no consumo de energia e a baixa nas emissões de CO2. O novo pneu proporciona elevada capacidade de carga, baixos níveis de ruído e excelente quilometragem. A construção, desenho da banda de rodagem e os compostos fazem do LHT II um pneu único. ■



MAN PARA BOMBEIROS - Por ocasião das feiras da especialidade, nomeadamente a de Lipzing, a MAN Nutzfahrzeuge apresenta uma vasta gama de soluções de veículos orientados para socorro, protecção de incêndios, catástrofes e segurança. Para as diversas tarefas de aplicação dos bombeiros, assim como da protecção civil e

de catástrofes, a MAN oferece um portfólio de produtos abrangentes das 7,49 às 44 toneladas de peso bruto admissível com base fiável e económica das carroçarias específicas para cada utilização.

Uma solução técnica actualmente única a nível mundial, que criou grande interesse junto dos bombeiros é o sistema de tracção inovador MAN HydroDrive®.

As séries MAN TGL, TGM, TGS e TGX oferecem uma gama abrangente de veículos para as mais variadas tarefas de aplicação, nas brigadas de bombeiros municipais e operacionais. Adicionalmente existem ainda as duas séries CLA e TGS WW, que se orientam particularmente para as condições de aplicação nos mercados fora da Europa. Para os requisitos especiais do combate a incêndios de aeronaves está ainda disponível a da série SX, para montanha/terreno difícil, com motorização potente. As potências de motor disponíveis vão desde 110 KW (150 CV) a 735 KW (1.000 CV).

GAMA DE BOMBEIROS DA MAN - Elevada fiabilidade e flexibilidade distinguem as séries de camiões da MAN. Na MAN existe um chassis adequado para todas as finalidades de aplicação e todo o tipo de carroçarias. As tomadas de força disponibilizam a potência para a propulsão de bombas centrífugas de combate a incêndios, geradores de corrente eléctrica, bombas hidráulicas e compressores de ar. As conversões especiais para os veículos de aplicação são executadas pelo MAN Modification Competence Center. ■

Super MAN



www.man-mp.pt

MAN Nutzfahrzeuge – Uma empresa do Grupo MAN

A eficiência triunfa: MAN vence pela 10ª vez o Campeonato Europeu de Camiões.

Já é a terceira vez que António Albacete se proclama vencedor do Campeonato Europeu de Camiões. Um êxito para a MAN pois este título de 2010 já é o décimo para a marca do leão.

Uma sensacional carreira de êxitos, que os MAN demonstram dia a dia, tanto na estrada como nos circuitos. Com MAN você também é vencedor.

MAN Nutzfahrzeuge



MAN MAN Veículos Industriais (Portugal)
Edifício Premium
Alameda Fernão Lopes, 16 - 9º
1495 - 136 Algés

www.man-mn.pt
Uma empresa do grupo MAN

Impresso em Portugal.
O texto e as ilustrações não são vinculativos.
Sujeito a alterações durante o curso da evolução técnica.



CONSEQUENTEMENTE EFICIENTE 

30,67 l/100 km
AVALIADO POR



INSTITUTO
UNIVERSITARIO
DE INVESTIGACIÓN
DEL AUTOMÓVIL



MAN TGX EURO5.

Uma vez mais, cumprimos.





Uma vez mais colocamos o nosso produto à prova. Tudo para demonstrar um resultado excepcional, medido em condições reais, **30,67 l/100 km**. Novamente utilizando o nosso **MAN TGX 18.480 4x2 BLS**, desta vez com tecnologia Euro 5 SCR, percorremos a rota **Madrid-Munique-Madrid** sob condições metrológicas e de tráfego reais. Com um semi-reboque de lonas corrediças alugado à empresa Tip Trailer, carregado ao máximo. Como em anos anteriores, **todo o teste foi acompanhado e verificado pela empresa INSIA** (Instituto Universitário de Investigação Automóvel).

Porque agora MAN também é **CONSEQUENTEMENTE EFICIENTE**. Porque os nossos veículos proporcionam mais quilómetros por litro de diesel. Porque temos menores emissões de CO₂ e gastamos menos energia por tonelada-quilómetro. Porque assim oferecemos uma redução dos gastos totais de exploração.

Porque o nosso objectivo é estar sempre do seu lado.

Comparativo de resultados.

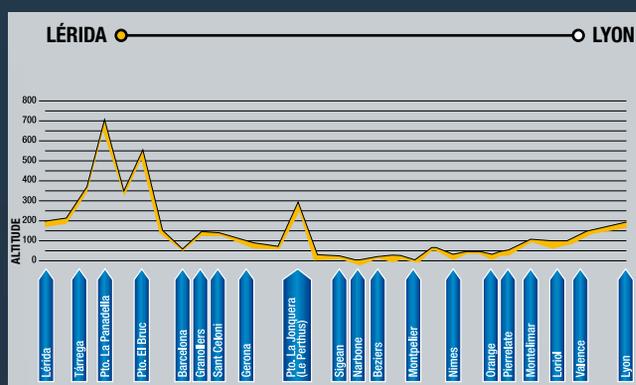
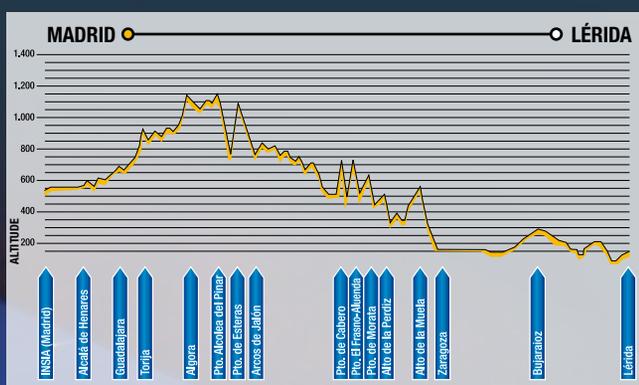
	TGA 18.480 Euro 4 EGR	TGX 18.480 Euro 4 EGR	TGX 18.480 Euro 5 SCR
Consumo	32,21 l/km	32,07 l/km	30,67 l/km
Velocidade	75,67 km/h	74,33 km/h	78,19 km/h
Ano	2007	2008	2009





Esquemas da rota.

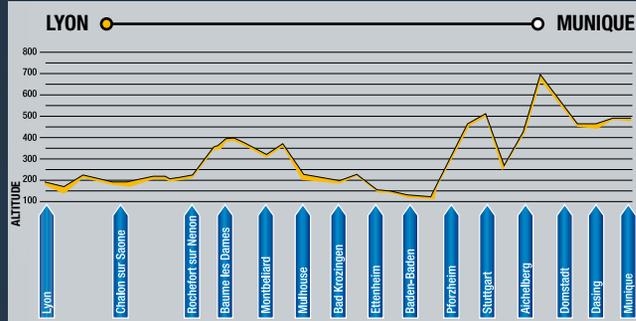
Perfil da viagem realizada onde se pode observar as altitudes do percurso.



RESULTADOS DO TESTE¹

MAN TGX 18.480 4x2 BLS Euro 5

Distância	4.170 km
Consumo	1.279,48 l
Consumo médio	30,67 l/100 km
Velocidade média	78,19 km/h



¹. Dados com base em condições reais de condução: chuva, vento, retenções de trânsito, obras, etc.

MAN TGX 18.480 4x2 BLS Euro 5

Motor	MAN D26 Common Rail
Nível de emissões	Euro 5 tecnologia SCR
Cilindrada	12.419 cc
Potência máxima	480 CV (353 kW)
Binário máximo	2.300 Nm
Desmultiplicação	2,85
Pneus	Goodyear 315/70R22.5
Caixa de velocidades	MAN TipMatic®
Cabina	XLX
Peso total do conjunto	40.005 kg
Semi-reboque	Tip Trailer. Lonas corrediças



SCUT



ESTRADAS/VIAS DO ESTADO



Um click muda a sua vida. Use o cinto

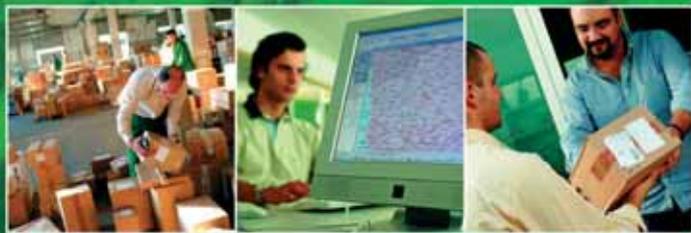
TORRESTIR

Sem limites

SENTIDORRESTIR.MTO.PT



>> TRACK AND TRACE >>



SIGA EM TEMPO REAL O PERCURSO DA SUA ENCOMENDA ATÉ AO DESTINO FINAL

MADRID 24



TEMOS UMA LINHA DIÁRIA COM MADRID QUE PERMITE ENTREGAS EM 24 HORAS

Rua do Parque Comercial · Nogueira · Ap. 2468 · 4701-888 BRAGA
Tel: +351 253 680 100 · Fax: +351 253 680 101 · Email: geral@torrestir.pt

www.torrestir.pt



PATINTER RECEBE RENAULT - 234 camiões Renault (175 Magnum e 59 Premium) vão reforçar ao longo de 2010 a frota da Patinter. Com uma frota superior a 1700 unidades, a empresa da família Polónio dá mais um sinal da tendência do mercado para a recuperação e fuga à crise.

FORMAÇÃO NA TORRESTIR - Com o objectivo de incentivar os motoristas do serviço de distribuição porta-a-porta, para uma prática de condução defensiva, o reforço dos padrões de qualidade no serviço ao cliente e a uniformização da imagem da empresa, o grupo TorresTir, sediado em Braga, está a ministrar mais um programa de acções de formação.

Os planos técnicos de formação constante de motoristas têm a periodicidade de três meses no segmento de distribuição e semestral para os profissionais do tráfego internacional.



GRUPO TORRESTIR CRESCE 34% - As contas do grupo TorresTir, registaram em finais de 2009 um significativo crescimento, o que prova a fórmula de sucesso da filosofia implementada nas áreas da distribuição e logística. A juntar ao

sucesso das vendas na casa dos 97 milhões de euros, os negócios em Espanha e na Alemanha registaram crescimentos de 19 e 7,0 por cento.

LUIS SIMÕES ECOLÓGICO - A LS - Luis Simões assinou um protocolo com a Ecopilhas - Sociedade Gestora de Pilhas e Acumuladores, Lda. - para colocação de pilhas nas várias instalações da Luis Simões em Portugal para recolha de pilhas e baterias usadas.

Desde Julho de 2008, data de assinatura do protocolo, foram recolhidos 25 Kg de pilhas nas instalações da Luis Simões no norte (Gaia) e 42 Kg na zona Sul (Carregado, Infantado e Loures).



VISITA DE ESTUDO À LS - No dia 22 de Julho, sete formandos jovens a concluir o 9º ano pela via CEF (Cursos de Educação e Formação) do SISEP (Sindicato de Seguros de Portugal) de Águeda e treze formandos adultos do IEPF de Aveiro com enquadramento nos cursos de Práticas Técnico-Comerciais, acompanhados por 3 formadores, visitaram as instalações logísticas do COL Gaia I. Na ocasião foi elaborada uma apresentação institucional em sala, dando a conhecer as actividades da Luis Simões, processos das operações internas, desde a recepção, armazenagem, controlo de stocks, preparação de encomendas e expedição.

PATINTER "FAMILIARMENTE RESPONSÁVEL" - A imagem de prestígio no sector de transportes rodoviários de mercadorias, o humanismo entre os profissionais que acolhe e a disponibilidade para colaborar com a sociedade civil da região de Viseu valeu à Patinter a distinção com uma menção honrosa do júri do prémio "Empresa mais Familiarmente Responsável", no escalão de médias empresa (1000 a 2000 colaboradores), uma iniciativa da Deloitte e da AESE - Escola de Direcção e Negócios. O prémio "Empresa mais Familiarmente Responsável" é um projecto que premeia as melhores práticas de conciliação entre a família e o trabalho, no universo das maiores empresas a operar em Portugal e vai já na quinta edição.

Na edição de 2010 do prémio "Empresa mais Familiarmente Responsável", concorreram 38 empresas a operar em território nacional, das quais foram também distinguidas a Jerónimo Martins, Banco Santander Totta, Brisa, a PepsiCo/Malutano e a Abru e Associados. A menção honrosa recebida pela Patinter foi igualmente recebida pela Carris, inseridas na segunda categoria de grandes e médias empresas.

FAMÍLIA POLÓNIO DISTINGUIDA - Faz parte do programa anual do ROTARY CLUB DE MANGUALDE, aliás como de todos os largos milhares de clubes rotários espalhados pelo mundo, homenagear profissionais que, pela sua acção e capacidade de liderança, mas também pelos seus princípios éticos e morais, se destaquem na comunidade em que se inserem.

O ROTARY CLUB DE MANGUALDE - escolheu a PATINTER, SA e a Família Polónio, como os homenageados do Ano Rotário 2009/2010. Esta justa e merecida homenagem, reconhece o mérito de uma empresa e da família representada no seu Conselho de Administração, cuja actividade nos sectores dos Transportes Internacionais, Logística e Distribuição se tem superiormente distinguido nos mercados nacional e internacional, sendo hoje, nesta área de negócio, uma das principais empresas na Europa.

TRANSPORTES LEMOS PLANTA ÁRVORES - A preocupação da Transportes Lemos com a natureza tem merecido projecção na imprensa regional e nacional. Não sendo este o seu propósito, tem servido no entanto para mostrar que existem pessoas e organizações conscientes e preocupadas com o ambiente. A reforestação e o compromisso assumido pela Transportes Lemos de plantar uma árvore por cada transporte efectuado, são um claro reflexo disso mesmo.



O lema "Uma Árvore por Transporte", define já a plantação de cerca de 500.000 Árvores, sendo o Objectivo contrabalançar as emissões de Carbono provenientes da frota de Camiões.

TRANSPORTES BIZARRO - Actualmente está a ser implementado o sistema de responsabilidade social com base na norma SA 8000, um padrão ético

desenvolvido para promover o negócio social responsável, enunciando os requisitos a adoptar para desenvolver, executar e manter procedimentos éticos e com responsabilidade social. A Transportes Bizarro Duarte quer ganhar o desafio de ser uma das primeiras empresas Portuguesas, no sector dos transportes, a implementar a certificação de Responsabilidade Social.



FIGUEIREDO INVESTE EM MAN

- Pela primeira vez a marca MAN entra na prestigiada frota da Transportes Figueiredo. Para Guy Viseu, administrador da empresa de Oliveira de Azeméis, depois de realizados testes exigentes em condições de tráfego adversas, os camiões da marca alemã deram os melhores resultados operacionais. Transaccionados pela ACMAN, as primeiras cinco unidades já rolam sob rigorosas medidas de controlo de qualidade e competitividade.



TAS COM NOVO SISTEMA DE COMUNICAÇÃO - A TAS - Transportes António Silva, liderada pelos irmãos Mousinho, equipou toda a frota com uma ferramenta de controlo GPRS, que permite, entre outras vantagens, comunicar aos nossos clientes em tempo real o posicionamento da sua carga, sinalizar de forma automática diversos tipos de acontecimentos e localizar veículos.

O GRUPO PAULO DUARTE - Fechou o primeiro semestre de 2010 com uma facturação aproximada de 23 milhões de euros.

Com este resultado, o Grupo assinala um crescimento de cerca de 11 por cento em relação ao período homólogo. A Transportes Paulo Duarte, que actua na área da logística de distribuição a nível nacional e internacional, foi aquela que mais contribuiu para o alcance do resultado global. Entre Janeiro e Junho, a maior empresa do Grupo registou uma facturação que ronda os 15,5 milhões de euros.



TNT FORMA 10 MIL - Os motoristas da TNT estiveram juntos a 31 de Agosto, em Seine-et-Marne, França, no desafio "Drive Me Challenge", criado pela empresa para transmitir ensinamentos para a poupança de combustível. ■

Crisóstomo Teixeira aposentou-se



Com a serenidade de quem sempre optou por andar longe das luzes do protagonismo, Crisóstomo Teixeira cessou funções na missão de presidente do Conselho Directivo do IMTT sem alaridos, o que levou a que muitos amigos só tomassem conhecimento da sua jubilação quando receberam as mensagens de resposta aos e-mails enviados ao Senhor Transportes ou quando

estabeleciam contacto telefónico e eram surpreendidos com respostas divertidas ou irónicas, como a que recebeu um dirigente associativo que procurava transmitir-lhe um problema.

Depois de ouvir a preocupação do interlocutor, respondeu com boa disposição e uma pergunta demolidora, "mas o que é que eu tenho a ver com isso?", deixando do outro lado do telefone o interlocutor a pensar se "o Crisóstomo está tolo!". Instantes depois duas gargalhadas cruzam-se quando o sortudo aposentado de fresco explicava o seu novo estatuto.

Na vida política ocupou as pastas das Secretarias de Estado da Marinha Mercante (1976 a 1978) e das Obras Públicas (1995 a 1997) e serviu e presidiu a diversas empresas e organismos públicos e empresas privadas na área dos transportes. Foi em muitos casos o seguro de vida e a cabeça pensante dos ministros e do Ministério dos Transportes. Em 1996 ajudou João Cravinho a descalçar a bota da irresponsável abolição de portagens na Crel (região de Lisboa), assumindo um protagonismo técnico e objectividade fundamentada, o que irritou alguém na Antram, que chegou a pedir o seu afastamento. Sem sucesso como era de esperar. Aquando das paralisações dos camiões em 2008, durante a crise petrolífera, foi reconhecido

por todas as associações intervenientes nas negociações como o Senhor Transportes, o Homem que fez descer à vida terrena todas as reivindicações descontextualizadas, tendo merecido um elogio público da Antram, que passou a "exigir" a sua presença em todas as reuniões técnicas no âmbito do Ministério. O que poucos sabem é que foi este Homem, Amigo dos amigos, que levou o primeiro governo de António Guterres a decidir a ruptura no conceito de configuração das vias rodoviárias. Contra as estradas sinistras argumentou e defendeu a opção de vias com separador físico dos sentidos de tráfego e o fim dos cruzamentos e atravessamentos ao mesmo nível. Pelo sucesso do conceito fala a baixa dos números negros da sinistralidade.

Crisóstomo Teixeira junta ao saber e disponibilidade para ouvir o rigor e o perfeccionismo no desempenho de funções, dando responsabilidade e exigindo resultados às equipas que lidera, o que o lhe proporciona fazer amizades sinceras com quem o respeita. ■

Beiracar é líder

A Beiracar, Comércio e Indústria, Lda, reparador DAF em Viseu foi distinguida com o Estatuto PME Líder, atribuído no âmbito do Programa FINCRESCER do IAPMEI e que distingue empresas nacionais com perfis de desempenho superiores.



de dimensão intermédia que integram o segmento mais competitivo da economia nacional, funcionando como selo de reputação e estímulo no prosseguimento de dinâmicas empresariais, que con-

tribuem de forma sustentável para a criação de riqueza e bem-estar social.

A Beiracar foi fundada em 24 de Abril de 1980 com o objectivo de comercializar veículos DAF nos distritos de Viseu, Guarda e Covilhã.

Orienta e desenvolve todo o seu projecto de empresa, tendo por base a filosofia e estratégia da Eficar/DAF Trucks, assumindo como valores intrínsecos, a honestidade, a inteligência, a coragem, a energia e a vigilância de modo a responder de forma responsável às actuais necessidades da Indústria dos Transportes. Desde Abril de 2008, a Beiracar opera em novas instalações, com uma área total de 18.000 m² (7.000m² de área coberta), dispondo de uma ampla oficina, com áreas de reparação eléctrica, mecânica e colisão, integrando 35 portas para entrada e saída de camiões. ■



— OPINIÃO —

Por detrás da desinformação e prostituição da verdade, com ofensa aos cidadãos que usam as Estradas/Vias do Estado – que por questões de marketing político foram apelidadas de Scut – está uma poderosa máquina de fabricar notícias e factos.

Sugiro uma reflexão sobre qual a relação entre as Scut, a Gripe A, Pinto da Costa, o F.C. Porto, Israel, a Palestina, a máfia e a Al Qaeda. Em comum todos são notícia em mensagens de desinformação fabricadas de forma cirúrgica para gerar descrédito, por poderosos gabinetes que fabricam as suas verdades e inflacionam ou depreciam a realidade, ao gosto do cliente.

Tal como a Gripe A, que nos foi vendida como uma calamidade e epidemia, mas não passou de um síndrome gripal com estribe mais resistente, também o alarme em torno das Scut visa pela especulação e alarme social manter o filão dos ganhos de terceiros.

Para resolver o grave problema das contas com as concessionárias das Scut, o governo deverá proceder como o fez com a vacina para a dita gripe: Renegociar e resolver as cláusulas que fizeram disparar os milhões de endividamento. Uma coisa é certa as concessionárias não podem ser penalizadas.

Poucos saberão, mas por detrás de um sujo jogo de desinformação que tem por objectivo colocar portugueses contra portugueses, há um verdadeiro dividir para reinar. Com o objectivo de ofender e denegrir a imagem dos cidadãos que usam as vias, fazendo-os passar por utentes parasitas e proxenetas que beneficiam de forma ilícita de um bem público, pintam-se cenários negros e catastróficos ao mesmo tempo que lançam o alarmismo e pânico sobre uma crise financeira na Estradas de Portugal.

Primeiro foram umas afirmações do presidente da dita empresa que tiveram excepcional cobertura e logo surgiram os opinadores de secretária e palpitantes de aviário a arrotar sobre o tema como grandes especialistas, a modos que os treinadores de futebol de bancada e os médicos de mesa do café. Não sabem do que falam, mas debitam faladura pelos cotovelos. Seguiu-se a difusão bombástica de uma suposta carta enviada pelo mesmo gestor aos ministérios das Obras Públicas e das Finanças, sobre a qual foi logo feita uma difusão que vertia um cenário de calamidade

Qual a relação entre as Scut, a Gripe A, Pinto da Costa, o F.C. Porto, Israel, a Palestina, a máfia e a Al Qaeda?

Máfia da palavra controla desinformação sobre as Scut

financeira na instituição e do risco de desabamento da estrutura. Tretas em que muitos caem.

Para mim nada disto é estranho, nem me espanta, pois há empresas a trabalhar dentro de total legalidade criadas para vender notícias e a fabricar factos que servem os interesses dos seus clientes. O cidadão comum tem de saber separar a boa notícia da má notícia.

Depois de assistir ao sucesso mediático com o lixiviamento da imagem e de um passado ligado a situações pouco transparentes de um determinado indivíduo (que os transportadores bem conhecem por no passado ter sido fornecedor de consumíveis para camiões), levando-o ao estrelato no dirigismo desportivo, a organização de vendedores e fabricantes da palavra, que foi contratada para o efeito, nunca mais parou de ser solicitada para inventar argumentos.

Concretizado o trabalho de “purificação”, seguiu-se uma encomenda para a produção de um ataque cego e sujo sobre o F.C. Porto e o seu presidente Jorge Nuno Pinto da Costa. Denegrir, com o recurso a ódios foram os resultados visíveis de um vale tudo. Com as Scut a história repete-se. A sequência de notícias é fabricada de forma intencional, escamoteando a verdade e fazendo acusações infames contra os utilizadores, para afastar os cidadãos do verdadeiro problema e do debate da realidade.

O formato da verdade fabricada tem por detrás poderosas organizações que asseguram a sua difusão junto de prestigiados meios de comunicação, o que, pela sua credibilidade leva a que outros órgãos de informação “peguem” no tema e esticam a estória.

Se analisarmos o caso da Al Qaeda, a organização criada pelos americanos para combater os russos no Afeganistão, percebemos que ela tinha uma presença “abençoada” nos órgãos de comunicação, até ao dia em que virou o bico ao prego e passou a ser a inimiga número um do governo americano.

Quanto à Palestina uma parte das notícias que diariamente nos chegam sobre aquele território e os colonatos de Israel são controlados e esmiuçados por poderosas agências de produção de palavra e opinião, que procuram inverter ou até impedir a difusão de notícias com determinada tendência.

Por cá esta forma de fazer notícias tem muitas pernas para andar. Há um enorme potencial de crescimento. Todos os sectores estão sujeitos a uma intervenção dos fazedores de factos. Para além de grandes consumidores, como os poderes político e económico, também o desporto está sujeito a estas investidas. O caso da famosa “agressão” no túnel do estádio da Luz, ocorrido na época passada, tudo foi criteriosamente controlado. Depois de sabermos que o posicionamento de algumas câmaras foi previamente adulterado, só tivemos acesso às imagens que interessavam a uma parte. Não foi um trabalho perfeito, mas deu os resultados desejados, ao conseguir incriminar jogadores

influentes para o clube do Santuário do Dragão e impedir-los de competir. Tal como neste caso, também funcionou em pleno a comunicação de determinada orientação dos factos, com a difusão e consequente acusação na praça pública ao allea Vandinho do S.C. de Braga, que veio a ser travado pela justiça desportiva no direito a exercer a sua profissão.

Vivemos num mundo da verdade fabricada. Tudo o que temos ouvido sobre as Scut é urdido para proteger, com uma fuga para a frente, a irresponsabilidade dos políticos que causaram um brutal rombo nas contas públicas, mas que não têm condições éticas para contrariar as orientações e estratégias partidárias.

É preciso ter a coragem de lutar contra esta Nuvem Vulcânica, fabricada para acusar os cidadãos do Norte e os que usam as vias concebidas para combater a sinistralidade, ao mesmo tempo que desviam as atenções do essencial. O que está em causa são as mordomias, as benesses concedidas nos contratos, em contraponto com a falta de obrigações e penalidades para os privados.

Quando uma empresa investe no franquear das portas a políticos que foram determinantes na assumpção de medidas, das quais foram beneficiárias, só pode ser com o objectivo de meter dentro de portas padroeiros das causas difíceis e patronos do Q.I. (Quem Indica, Quem Influencia, Quem Informa, Quem Indaga, Quem Interessa e Quem Introduce).

E qual é o papel das associações empresariais do sector de transportes no meio de tudo isto. Depois de grande alarido e ameaças disto e reivindicações daquilo, surgiu um acordo/protocolo com o governo e consequentemente o silêncio. Como é possível que as associações considerem normalíssimo que o sistema, se viesse a ser implementado, seja potenciador de concorrência desleal. Qual é a moralidade de quem aceita como correcto que um transportador com sede na Póvoa de Varzim se desloque ao Porto e esteja isento e um transportador que usa o mesmo trajecto, mas só porque tem sede fora dos concelhos de atravessamento pagam um imposto/taxa quilométrica. A juntar a estes exemplos doentios na capacidade interpretativa juntam-se os argumentos de quem diz que os valores serão repercutidos nos clientes. Mentira intencional ou simples ignorância, pois não nos podemos esquecer dos efeitos da medida sobre o mercado real e muito especialmente das cargas pobres, como inertes madeiras, contentores e muitos outros, vivem com a ameaça de concorrências desiguais.

Nesta história toda dispara ainda o mau cheiro provocado pela decisão do governo de legislar em Agosto sobre medidas para o sector. Estranhámos a data. Com a introdução do gasóleo agrícola nos motores das unidades de frio poderemos estar a fabricar um factor de concorrência desleal para quem usa as ditas Scut. ■

Luís Abrunhosa Branco

LEGISLAÇÃO: LEI 27/2010

Tempos de condução e não só

Depois da forte contestação de empresas e profissionais do volante portugueses, a legislação que define o regime sancionatório aplicável à violação das normas dos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafos, na actividade de transporte rodoviário, tem uma nova redacção. Mas a mudança não assegura a pacificidade nas contestações e nos imbrólios das interpretações jurídicas. Não fica tudo na mesma, mas dá lugar a interpretações enviesadas e abre portas para contestações, que até podem chegar a quem tem autoridade e jurisdição em determinadas matérias. Com um bom advo-

gado ou um bom aconselhamento, com a aplicação da nova legislação poderão existir coimas e multas que morrem na jurisdição e serão resolvidas nas calendas.

A Lei n.º 27/2010, de 30 de Agosto, transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março, alterada pelas Directivas nos 2009/4/CE, da Comissão, de 23 de Janeiro, e 2009/5/CE, da Comissão, de 30 de Janeiro, na parte respeitante a:

a) Regime sancionatório da violação, no território nacional, das disposições sociais constantes do Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março;

b) Controlo, no território nacional, da instalação e utilização de tacógrafos, de acordo com o Regulamento (CE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, e da aplicação das disposições sociais constantes do regulamento referido na alínea anterior.

A presente Lei regula ainda o regime sancionatório da violação das disposições sociais constantes do Acordo Europeu Relativo ao Trabalho das Tripulações dos Veículos que Efectuem Transportes Internacionais Rodoviários (AETR).

O regime estabelecido no capítulo III é também aplicável a infracções cometidas no território de outro Estado que sejam detectadas em território nacional, desde que não tenham dado lugar à aplicação de uma sanção. ■



SCUT e AutoVias

a mesma guerra

Não está em causa a dimensão em número de associados desta ou daquela associação, o que está em causa é saber se a autoridade moral das associações é reconhecida pelos seus pares e se estes aceitam responder às convocatórias dos seus dirigentes.

Numa primeira fase o troço de atravessamento de Vilar Formoso a Andaya, que liga o centro de Portugal a França, irá passar de um custo actual de 10 euros, pagos num pequeno trecho de via, para mais de 60 euros.

Deste anúncio retiramos duas conclusões. Primeiro registamos o facto de ficar plenamente confirmado o princípio defendido pela Revista CAMIÃO, de que o princípio utilizador/pagador só se deve aplicar em vias de atravessamento. É assim na Áustria, Suíça e Alemanha, entre outros, pelo que com o tempo essa regra virá a ser imposta com naturalidade. Em Portugal a coisa é totalmente diferente. Veículo que cá entra, ou vem trazer ou vai levar mercadoria. A realidade faz a diferença.

A segunda conclusão que registamos é a de que a "nossa"



Antp reuniu com a Fenadismex, com António Lóios a representar a associação portuguesa

Enquanto em Portugal o governo teima em passar uma esponja sobre as razões e fundamentações que presidiram à criação das Scut, que foram criadas para combater as taxas de sinistralidade com configuração segura, e aposta na compra de uma guerra com a introdução de portagens, em Espanha o governo de lá deu uma ajudinha ao de cá ao anunciar que vai introduzir portagens nas AutoVias. Mas a ajuda pode ser contrária.



DAF cresce

A DAF atingiu uma cota de mercado recorde de 16,3% na primeira metade de 2010, no mercado acima das 15 toneladas e tem "um objectivo a médio prazo de atingir os 20%. A DAF é líder no mercado europeu de tractores e tem a segunda maior quota global da Europa, com o reconhecimento das frotas relativamente à qualidade DAF, baixos custos operativos e excelente valor de revenda," disse Harrie Schippers, DAF presidente. "A estimativa para 2010, no mercado acima das 15 toneladas na

Europa, é entre 160.000 a 170.000 unidades, em linha com 2009, enquanto os países da zona Euro continuam a ser impactados pelos desafios económicos", frisou Harrie Schippers.

Em 2010, a gama de produtos PACCAR na América do Sul tem sido ampliada, para disponibilizar os veículos DAF. "A gama de produtos DAF e Kenworth oferecem baixos custos operativos, excelente condução e manobrabilidade, bem como o motor PACCAR MX Engine, líder industrial. A expansão da gama PACCAR na América do Sul com a inclusão dos veículos DAF é um desenvolvimento entusiasmante, que se espera que venha a trazer um substancial aumento das vendas, na região, durante os próximos anos," disse Bob Christensen, Vice-presidente sénior da PACCAR. ■

PREVENÇÃO & SEGURANÇA

INICIATIVA CAMIÃO - A exemplo do que acontece em diversos países a Revista CAMIÃO vai criar um serviço na área de formação especialmente destinado à auditoria de condutores no terreno. Ao acompanhamento em viagem, segue-se uma formação teórica e reestruturação prática com incidência sobre os erros e os factores que agravam o consumo e colocam em risco a segurança.

ÂNGULO MORTO - Os holandeses da PerLex lançaram um sistema anti-ângulo morto em veículos pesados. O sistema detecta um corpo a uma distância entre 500 e 1000 mm e transmite um sinal para o condutor.

MB ATEGO PARA SEGURANÇA - Para intervir de forma rápida e segura na colocação de sinalização, quando se verificam acidentes ou obras na via, a Mercedes-Benz desenvolveu uma configuração do

Atego 1224 com uma configuração de carroçamento para limitar os riscos.

Denominado Trafic, apresenta transformações ao nível do posicionamento dos tanques e das baterias para permitir o funcionamento em pleno de um sistema que coloca automaticamente até 275 cones de sinalização, sem intervenção humana no exterior do veículo, com o Atego a rolar a uma velocidade entre os 15 e os 25 km/h.

O sucesso do conceito está a registar uma procura crescente por parte de empresas de obras públicas, concessionárias e gestores de infra-estruturas. ■



União Europeia inclui Autónomos

Tempos de condução são iguais

Depois de durante anos os "Autónomos" espanhóis terem desfrutado de condições de controlo dos tempos de trabalho e disponibilidade, diversas das que são aplicadas aos profissionais do volante, causadoras de todos os tipos de protesto e pressões.

Com pressões por todo o lado, que geraram todo o tipo de votações no Parlamento e na especialidade, a questão nunca avançou e foi-se protelando no tempo.

E se foi em Espanha que tudo começou é precisamente por Espanha que sai o golpe de misericórdia. Associações empresariais (Celm de mercadorias e as de passageiros Asintra e Fenebus) firmaram um acordo em finais de Fevereiro e levaram ao governo, aos grupos parlamentares e aos deputados europeus, para que estes defendam com determinação a inclusão dos transportadores autónomos na Directiva Europeia.

Invocando questões de segurança e fiscalidade está o lado dos que não querem o autónomo a beneficiar de uma vantagem concorrencial, que por sinal tem o mesmo argumento, com fundamentação perfeitamente contrária da parte dos autónomos.

Se quando às questões dos tempos de trabalho a coisa parece estar para breve, durante mais algum tempo os autónomos espanhóis ainda poderão beneficiar de condições de fiscalidade diversa. ■

Novo serviço Fedex

A FedEx Express, subsidiária da FedEx Corp. lançou uma nova ligação entre a Ásia e a Europa, através de um voo directo de ida e volta entre Hong Kong e Paris que opera cinco vezes por semana, tornando-se assim o primeiro operador a ligar as duas cidades em apenas um dia útil.

De acordo com um estudo da European Liner Affairs Association, a taxa de crescimento do tráfego de contentores entre a Europa e a Ásia tem aumentado recentemente e os envios expedidos a partir da Ásia para a Europa aumentaram aproximadamente 11% em Janeiro, face ao período homólogo do ano anterior.

Também a Boeing prevê a expansão do mercado de carga aérea entre a Ásia e a Europa a uma taxa média anual de 6,5% durante as duas próximas décadas, o que representa um potencial de crescimento significativo para esta indústria.

O novo voo constitui a terceira rota intercontinental entre a região EMEA (Europa, Médio Oriente e África) e a Ásia, juntando-se às conexões já existentes entre Paris e Xangai (via Deli) e entre Paris e o hub da FedEx em Guangzhou, na China.

Os clientes FedEx que importem produtos desde Hong Kong podem assim contar com um serviço de entrega no dia útil seguinte nos principais mercados europeus, como Portugal através da Rangel. ■



Luis Simões reforça na Ibéria

A Luis Simões Logística Integrada concluiu o acordo que assegura a distribuição dos produtos da Cointra, empresa do Grupo Ferrolli que fabrica e comercializa equipamentos de aquecimento de água, como esquentadores, caldeiras, radiadores e placas solares. O projecto optimiza os recursos do Centro Logístico de Valência, com rotas diárias para as plataformas logísticas da Luis Simões em Espanha, nomeadamente na Andaluzia, Zona Centro e Catalunha.

Desde a celebração do acordo, em 2009, todo o processo de arranque e desenvolvimento das operações foi coordenado entre as duas empresas por uma equipa de Projectos e Operações, que incluiu recursos humanos e técnicos da Luis Simões dos Centros Logísticos que cobrem todo o território espanhol, com especial envolvimento das equipas de Azuqueca e Alovera. ■

Filtros de Partículas 2010

Dizem que é uma vigarice

Depois digam lá que nós aqui na CAMIÃO temos mau feito. É no mínimo de mau gosto e deixa no ar um cheiro a esquema, quando um governo publica legislação nos últimos dias de Julho. O mês em si já é de férias, mas quando a data de publicação em Diário da República é nove de Agosto, só podemos pensar que andam a gozar com isto ou a passar a perna às pessoas e às empresas que têm os seus serviços encerrados no mês das férias.

Estamos a falar do Despacho nº 12771/2010 de 29 de Julho, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 153, de 9 de

Agosto, que determinou a abertura do procedimento de candidaturas para concessão de comparticipações financeiras às empresas de transporte público rodoviário de mercadorias, a título de cofinanciamento da instalação de filtros de partículas nos respectivos veículos, com vista à redução de emissões poluentes.

Mas a porca torce ainda mais o rabo quando são estabelecidos 15 dias úteis, logo a calhar mesmo à medida do final do mês de Agosto, para a apresentação das candidaturas. Brincamos às esmolas para os transportadores ou estamos perante a anedota daquele respeitável cidadão que se viu obrigado a pagar as azeitonas, a sobremesa e um taxa por ter apalpado o rabosque da empregada do restaurante. Questionou o gerente, afirmando peremptoriamente que não tinha comido nem apalpado. Recebeu de resposta que se não comeu, comesse e se não apalpou, apalpassse. Tinha era que pagar, pois isso todos tinham de o fazer. Já quanto aos que não comiam nem apalpavam, ficou a saber que esses é que davam lucro, enquanto os clientes fiéis e os amigos do dono da casa que comiam tudo e voltavam sempre, só faziam número.

Mas como logo que a legislação foi publicada se percebeu que havia incompetência ou marosca, a Revista CAMIÃO alertou para a brincadeira, tendo o secretário de Estado dos Transportes, Carlos Correia, assinado um novo despacho a prorrogar o prazo para 15 de Setembro. Ela há cada coincidência. É preciso estar muito distraído, ignorar a realidade do mercado, quase que andar

a brincar com isto ou quase que querer comer os pequenos e médios transportadores por camelos, para ter a coragem de concentrar a medida num período estival, em que poucos têm quem os informe da legislação, nem quem lhes trale da papelada.

Se é verdade que as pequenas empresas não estão organizadas para preparar candidaturas em tempo recorde, também é verdade que há quem saiba com quantos paus se faz uma cabana.

Quando um ministério não conhece as especificidades do sector que representa, o mínimo que tem a fazer é emendar a mão do erro. O Governo e o Ministério dos Transportes têm da saber que, por enquanto – mas por este caminho não será por muitos anos – quase 80 por cento do mercado é composto por empresas que não têm mais de três camiões, logo não possuem estruturas para ler diariamente o Diário da República e que na época de férias não há contabilistas disponíveis para elaborar as candidaturas. Mas mais importante ainda, o Governo e o Ministério deveriam saber que é na estrada, através das comunicações por CB – Banda do Cidadão, no balcão do café, que os profissionais do volante trocam informações sobre o que se disse e o que é notícia. Ou será que o Governo e o Ministério até sabem disso. É que a pontaria para legislar numa data tão certa só podia ter sido por encomenda. Ele há mesmo cada coincidência.

Os que são tratados por camelos é que são sempre os mesmos.

Nós por cá não acreditamos em bruxas nem em bruxedos, mas que há, lá isso há. ■

Nerga: Agrupamento de empresas transportes

Depois de um conjunto de empresários da área dos transportes rodoviários de mercadorias, terem conversado sobre as vantagens para a região das Beiras em particular, e de Portugal em especial, se a sua actividade fosse complementada em parcerias estratégicas, surgiram os primeiros passos para concretizar o projecto ACTION, que visa o estabelecimento e o desenvolvimento de estratégias de cooperação entre empresas dos Clusters de Transportes, Logística/ Distribuição e Agro-Alimentar, de Portugal e Espanha, no Parkurbis na Covilhã, já decorreu uma sessão de trabalho conjunta com os dois Clusters que permitiu não só avaliar

as vantagens competitivas da cooperação, como também equacionar o possível estabelecimento de estratégias comuns.

No cluster dos Transportes, Logística/Distribuição, denominado Luso Link, tivemos conhecimento que já participam nele 13 empresas, a sua maioria pertencentes ao distrito da Guarda, que embora não tivéssemos obtido a confirmação, tomamos a liberdade de divulgar os seus nomes, pois eles são os obreiros de um projecto que se pode assumir como de importância relevante para transformar o a forma de actuar do modo rodoviário de mercadorias. Os líderes no projecto são: Transporte de Mercadorias Manuel Gonçalves, Lda | Transbeirão, Lda | Egixpresso, Lda | Transportes Lemos, Lda | Costa Melo & Cia, Lda | Julio Baltazar & Filhos Transportes, Lda | Trinda 21 - Transportes, Lda | Ventos da

Europa, Lda | Transportes Bernardo Marques, Lda | Transportes Rodoceloricense, Lda | Transportes Rodoviários Mercadorias Melo da Silva, Lda | Nagocargo, Lda | Fintar O Tempo Expresso, Lda. ■



Acordo do governo com associações de transportes

O governo assinou um acordo com as principais associações do sector de transportes de mercadorias, que, tal como referimos na edição anterior, mais parece para adoçar a anestesia das reivindicações do sector. O conteúdo do documento, que transcrevemos na íntegra, de prático e objectivo nada diz.

A estranheza do conteúdo, perfeitamente amorfo, há a acrescentar a realidade do meio associativo. Com a Antram a passar um momento de enorme aflicção na gestão da organização nacional – enquanto as regiões se mantêm dinâmicas e geralmente rentáveis – percebemos que a alusão no último parágrafo à criação de um “Balcão Único” para os transportadores e à formação de profissionais, assenta que nem uma luva às necessidades financeiras da Antram. Esperemos para ver.

Se ao conteúdo, às razões pouco convincentes e ao sentido de oportunidade juntarmos as afirmações do ministro António Mendonça à agência Lusa, “Este memorando de entendimento significa que é importante trabalhar em conjunto para encontrar soluções para o setor, não numa perspetiva imediata mas de médio e longo prazo, de forma sustentada”, dá para desconfiar se o “acordo” foi uma encenação.

“Memorando de entendimento com associações representativas do sector do transporte rodoviário de mercadorias

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, António Mendonça, assinou, a 14 de Julho, um memorando de entendimento com a ANTRAM - Associação Nacional dos Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias, a ANTP - Associação Nacional das Transportadoras Portuguesas e a ATTIMA - Associação dos

Transportadores de Terras, Inertes, Madeiras e Afins.

Com a assinatura do presente memorando é estabelecida uma plataforma de entendimento a médio e longo prazo com vista a implementar medidas adequadas para a regulação do sector e para o desenvolvimento competitivo das empresas do sector do transporte público de mercadorias.

O memorando de entendimento prevê a criação de grupos de trabalho cujo objectivo consiste em analisar o quadro legal, regulamentar ou convencional do sector na área laboral, designadamente em matéria de formação e certificação profissionais e de acesso à actividade de transporte de mercadorias.

Na sua intervenção, o ministro António Mendonça salientou a importância deste memorando de entendimento, reforçando a necessidade de um trabalho conjunto para encontrar soluções para o sector, não numa perspectiva imediata, mas numa perspectiva de médio e longo prazo, soluções essas capazes de incutir algum dinamismo, competitividade e sustentabilidade ao sector do transporte rodoviário de mercadorias.

O ministro anunciou ainda outra iniciativa em curso, que não depende só deste Ministério. Trata-se da criação de um balcão único, com informação relevante para as empresas do sector.”

Provavelmente este acordo faz-de-conta foi assinado com



Silvino Lopes assinou pela Antp na presença do ministro António Mendonça

uma caneta de vaselina. Mas o que foi escrito não é o convencional entre instituições com o objectivo de, através do diálogo constante, encontrarem o melhor caminho para o sector de transportes?

A Antram merece o empenho de todos para que o trabalho dedicado de homens e mulheres não vá por água abaixo, mas colocar as outras associações na figura de corpo presente é grave. O que é que a Antp e a Attima retiram deste acordo?

Mas este acordo cheira mesmo a cozinhado estorricado, pois se assim não fosse as associações tinham tomado posição contra o facto de no período de verão o governo ter legislado sobre matérias fundamentais. Cuidado com a toma excessiva de medicação, pois além de sonolência pode causar nojo.

Será que este acordo tem algo a ver com o facto das associações terem abandonado as reivindicações na questão das das? ■



EMPRESA: Transportes S. Luís

Inovar e internacionalizar



Saltou para as luzes da ribalta quando nos protestos de 2008 os seus camiões encabeçaram o gigantesco desfile, realizado no Grande Porto, no arranque dos protestos a nível nacional contra os brutais aumentos do gasóleo, mas a Transportes S. Luís é um verdadeiro “caso de estudo” na indústria dos transportes. Para além da diversidade nos serviços nacionais e internacionais, investimentos em Angola e a selecção para membro do poderoso agrupamento Astre, a S. Luís é uma empresa familiar com a mão de Abel Sousa.



para encarar o mercado europeu e a crise de liquidez. A constante conexão entre membros e a troca de impressões, nomeadamente no capítulo dos créditos foram apresentadas como formas de prevenir imprevistos. Em termos de serviços, na reunião portuguesa os Astrianos anunciaram o reforço do serviço paletizado e o aumento da operacionalização da frequência em 24 horas no primeiro eixo internacional na Linha Atlântica. Para encerrar a sessão de trabalho, Abel Sousa e a sua equipa brindaram os seus parceiros da Astre com um passeio e visitas ao longo do rio Douro, o que deixou os convivas fascinados e incontinentes nos elogios. ■

Sítio em destaque

<http://www.rsjportugal.com/>

É seguramente a frota mais personalizada entre as transportadoras portuguesas e uma das mais belas da Europa. Verdadeiras imagens de bom gosto e paixão sobre rodas.

A empresa foi oficialmente constituída em 1997. Desde o início que o seu mercado alvo é o transporte internacional, área de negócio que exige uma elevada organização, rigor e qualidade dos serviços, concretizada com uma frota que está em simbiose com a marca Scania.



“Assim sendo, é política da empresa apostar num modelo administrativo eficiente. Uma equipa de camionistas experientes e dinâmicos. E numa frota moderna e eficiente.

A nossa constante renovação de qualidade aliada à nossa experiência em rotas internacionais faz de nós o parceiro ideal para transportar em segurança as suas mercadorias”. ■

Logística

CTT inovam no Phone-ix

A pesquisa da localização e percurso de encomendas e correspondências (“track and trace”), da Estação de Correios mais próxima ou sobre o Código Postal correcto para qualquer endereço é possível a partir de agora através da rede Phone-ix, o operador móvel dos CTT. O tal das chamadas a preços Phone-ix. Estas inovações visam tornar mais acessível aos clientes do Phone-ix o acesso aos serviços de Correios, contribuindo ainda como um factor diferenciador deste operador móvel face à restante oferta existente no mercado.

Estes serviços são disponibilizados em exclusivo aos clientes Phone-ix através de uma aplicação que se instala em qualquer telemóvel da gama de modelos actualmente comercializados pelo Phone-ix (e também na maioria dos comercializados no passado), e que permite ao utilizador final “navegar” com menus simples e intuitivos. ■

A aposta numa frota polivalente permite propostas inovadoras adequadas às necessidades do mercado, com a segunda geração a acompanhar no terreno as pisadas do pai, e o papel de Nuno Salgado a mostrar-se essencial para que a máquina role a uma velocidade estável e em terrenos firmes.

Nos últimos tempos tem sido aposta da S. Luís o fortalecimento das ofertas no mercado nacional e a diversidade no mercado internacional, o que lhe permitiu ser aceite como membro da Astre Ibérica (criada em 2006), parte integrante do poderoso agrupamento de transportadores europeus Astre.

O reconhecimento do trabalho da empresa de Beire, Paredes ficou marcado com a realização de uma reunião ibérica de membros do grupo. A par dos aderentes nacionais a sessão contou com a presença de quase três dezenas de parceiros da vizinha Espanha, que trataram de passar em análise os problemas globais de crédito e o incumprimento dos carregadores nas responsabilidades financeiras. Sobre a mesa estiveram também as sugestões

Ferrovias

Para o futuro ousar no presente

Na edição online da revista CARGO, dirigida por Luís Filipe Duarte apanhamos um texto muito interessante sobre a preocupação de Pires da Fonseca, da Takargo, em torno da questão da linha de Alta Velocidade vir a ser madrastra para as mercadorias.

É preciso escutar quem sabe ou corremos o risco do potencial argumento de oferta de uma mais-valia para as exportações, de produtos que suportam o custo do frete ferroviário em velocidade, se perderem e continuar a crescer a ameaça para a fuga, deslocalização e fecho de unidades que abastecem produções capilares de indústrias de elevada dependência do abastecimento em ciclos continuados. Perante os entraves à circulação rodoviária de camiões de matrícula portuguesa, nas estradas da Europa, a nossa economia depende cada vez mais da dinâmica ferroviária.

Sob o título “Pires da Fonseca: Linha UIC deve ligar

Poceirão a Bobadela, Setúbal e Sines”, consta no corpo “A linha ferroviária de Lisboa a Madrid aceita comboios de mercadorias, e não apenas passageiros. Mas deste lado da fronteira esta vantagem competitiva poderá ser desaproveitada, se a linha mista “morrer” no Poceirão, como está previsto.

Pires da Fonseca, presidente do CA da Takargo, diz que é um erro e um desperdício de dinheiros públicos deixar a linha UIC no Poceirão, ao invés de a fazer seguir para Bobadela, Setúbal e Sines, tornando estes portos mais competitivos do que o de Valência para servir a região de Madrid.

A diferença é, “apenas”, um ganho superior a 200 km na ligação entre as duas cidades, para as mercadorias; e deveria obrigar à revisão do plano português de efectuar uma via dedicada de bitola ibérica entre Évora e Caia, que após a fronteira se dirige, já do lado espanhol, em direcção a Puertollano, onde entronca com a linha Madrid-Algeciras. Por outras palavras, essa linha seria dinheiro deitado à rua, porque, com ela, Valência será um porto ainda mais prioritário para alimentar Madrid.

O presidente da Takargo afiança à CARGO online que, a não ser feita a ligação aos três portos, a empresa que dirige não utilizará essa nova via UIC, porque a ruptura de carga que forçosamente existirá no Poceirão lhe retira a vantagem competitiva, inviabilizando a sua exploração comercial. Pires da Fonseca defende que a verba que irá ser gasta na ligação em bitola ibérica entre Poceirão-Caia, e Sines-Poceirão mais o desperdício feito na variante de Alcácer do Sal, permitiria ligar ao Poceirão os portos de Sines, Setúbal e Lisboa (Bobadela) em bitola UIC”. ■

ENTREVISTA: António Sousa Gomes

Poucos são os que neste mundo de esquemas se podem orgulhar de fazer casar a sua postura da exigência perante os outros com aquela que têm para consigo próprios. António Sousa Gomes é um dos intérpretes do rigor, um defensor da seriedade e um lutador contra os interesses de alguns.

Não se cala quando pensa contra a corrente dominante ou quando os interesses dominantes querem falar mais alto.

O fundador da Transportes Sousa Gomes – TSG, de Pombal, empresa que tem uma frota com uma identidade reconhecida, foi o candidato da lista derrotada quem bateu o pé no acto eleitoral das famosas eleições da Antram em Coimbra, que os tribunais ainda não desataram, e quem mais deu a cara na revolta dos transportadores em Junho de 2008, na Exposalão, na Batalha.

Sobre a reunião de milhares de transportadores no sábado quente, quando lhe recordamos que o seu discurso foi um verdadeiro balde de água fria para os homens e mulheres que estavam revoltados a exigir a marcação de uma paralisação, ao mesmo tempo que se transformou em uma ajuda preciosa para que a vaia aos dirigentes da Antram, que se demarcavam dos protestos, não se tivesse transformado em agressão física, responde com um sorriso. Confirma-nos que antes de subir as escadas para falar tinha o seu discurso apontado numa outra direcção, mas como sentiu que se transmitisse a sua ideia as coisas iam descambar, optou por silenciar a sua revolta ... para bem de todos.

Não se reconhece como o líder do famoso grupo de Condeixa, que controlava e filtrava a circulação na N1 e o acesso à A1, prefere ser visto como o mais ouvido e solicitado pelos profissionais e pelos meios de comunicação. Num sinal da sua importância estratégica, recordamos-lhe que alguém nos disse que aquando do anúncio do levantamento dos piquetes na zona centro do País, o grupo que se encontrava à volta do seu veículo ficou

surpreendido com um telefonema, que para muitos foi surreal. Um tal Abel, logo apelidado de guarda Abel, que se dizia falar em nome de uma associação, aos gritos e em pânico, pedia a Sousa Gomes que não permitisse o levantamento. Conta quem ouviu pelas colunas do veículo, ligadas ao kit mãos livres, que era perceptível o desespero e a aflição do interlocutor, que dizia estar a associação a ser ultrapassada e ignorada pelos filhos da puta. Ao pedido incessante para não desmobilizarem começaram a chover impropérios e o vernáculo, quando se referiam à nova associação, ao ministro Lino e à secretária de Estado Ana Paula. Sousa Gomes confirmou-nos que esse e outros telefonemas quentes existiram, mas que aos pedidos, vindos de onde vieram, nunca foram dados ouvidos.

Sobre como tudo decorreu nos dias quentes, o homem que casa a cara com a careta, reivindicando para os outros o que considera melhor para si, lamenta que depois de levarem os protestos a uma dimensão insustentável, e de obrigarem o governo a negociar, os problemas reais dos transportadores tenham sido ignorados. O que muito bem começou, acabou de forma humilhante, concluiu.

Revoltado por milhares de transportadores terem sido gozados e ignorados por quem os representou no desfecho das negociações, deixa claro que não voltaria a colocar um camião seu na estrada. E desabafa "se alguma vez for para parar, os camiões ficam dentro de portas".



A dar a cara contra os esquemas

Na noite de todas as decisões, acredita que a decisão de voltar a rolar com os camiões foi a mais acertada, pois as coisas iam complicar-se com as forças de segurança. Nessa madrugada ficaram célebres as suas duas frases dirigidas a Silvino Lopes: "Ganhamos uma mão cheia de nada" e "O que ganhas-te com a continuação da paralisação... foi um morto".

Sobre a decisão da Antram de Coimbra de não ter permitido o acesso de associados para prepararem os protestos de Junho, Sousa Gomes diz que isso foi coisa que o não surpreendeu, porque quem o fez terá agido em desespero de causa e a mando de Lisboa.

A não perder na próxima edição da CAMIÃO, o homem que tudo o que tem (depois de começar com um camião por si conduzido) não caiu do céu nem de heranças, vai falar-nos da sua candidatura (por razões de coerência ética e moral) à vice-presidência da Antram Centro/Coimbra, numa lista de ruptura. António Sousa Gomes vai contar aqui como tudo se passou. O detalhe dos esquemas, os homens sem palavra e os interesses de quem quer controlar a Antram, vão deixar muito boa gente a tomar medicação. Para aperitivo fica "os transportadores foram traídos por esquemas diversos" ou "é lamentável que a associação depois de viver de forma irresponsável e a gastar à larga, tenha chagado ao ponto de colocar trabalhadores em Lay-off". ■



Volvo aposta nas Mulheres

A falta de motoristas de pesados, para responder às necessidades crescentes da indústria do transporte rodoviário de mercadorias, é um problema que a grave crise económica fez abrandar. Com o mercado a dar sinais de recuperação perspectiva-se que o problema da última década se agudize, pelo que o assunto está a voltar à ordem do dia. Com a possibilidade de recrutamento de homens perto do limite, entre novas entradas, saídas por saturação ou mudança de profissão e reformas por idade, o mercado vira-se para as mulheres.

Como parceira do negócio, a Volvo Trucks está determinada a intervir no problema. Para Marie Vassiliadis, da divisão europeia da marca sueca acredita que é possível recrutar mulheres para a profissão, desde que lhe sejam dadas perspectivas de futuro e devidamente passadas as condições de trabalho que proporciona um camião. É preciso contrariar a imagem do passado que as pessoas tinham dos camiões e dar a conhecer a realidade tecnológica, os desenvolvimentos em conforto e segurança em que se transformaram os pesados de mercadorias. Volvo aposta em mulheres ao volante para que encontrem charme constante nas estradas.

Senhoras a conduzir um camião é coisa muito rara, sendo notícia pela excepção. Se virmos o caso da Grã-bretanha, ficamos com a ideia de que muito é preciso fazer para mudar ideias e mentalidades. Num universo de 309.100 motoristas menos de um por cento são senhoras. Já em 2006 naquele mercado registava-se a falta de profissionais do volante em mais de 46 mil postos de trabalho ligados ao tráfego internacional e às operações logísticas.

Um pouco por toda a Europa o assunto é prioritário. Em Portugal a situação complicou-se quando a legislação permitia o acesso quase descontrolado à constituição de uma empresa, depois abrandou quando as regras apertaram o filtro de passagem da condição de motorista para empresário em nome individual. Mas os motoristas portugueses são um alvo muito apetecido para as grandes multinacionais do frete, que com condições financeiras

atractivas e de gestão de frota e recursos humanos desenvolvidas proporcionam fluidez nos retornos e garantia de descansos regulares, ao inverso de muitas empresas que em Portugal realizam um trabalho que concilia a anarquia com o improvisado. Pelas más experiências pagam as empresas, seja qual for a sua dimensão, que procuram profissionais.

A mensagem de que para ser motorista não se exigem apetências físicas musculadas é o argumento que pode mudar resistências e atrair para a profissão jovens e mulheres. Contra as ideias feitas de que o profissional do volante passa longos períodos fora de casa, o trabalho da Volvo contrapõe com a realidade e deixa claro que menos de três por cento de todas as mercadorias percorrem mais de 500 km e um volume de dois terços dos artigos viajam menos de 50 km nas estradas da Europa.

A par de pedirem à União para que sejam criadas condições de atractividade de senhoras para a profissão, a ETF (Federação Europeia de Transportes) sugeriu às associações nacionais que invistam na promoção da profissão junto das mulheres.

A melhor forma de promover a mudança de mentalidades é colocar o sexo forte a conduzir camiões. Mesmo as mulheres sem carta de condução podem ser seduzidas depois de uma experiência. Assim pensou e melhor resultados obteve a Volvo, que em conjunto com diversos transportadores suecos promoveu uma jornada que juntou mais de uma centena de senhoras que mostram a sua garra, sensualidade e inteligência na condução de um pesado. ■