

FORD LANÇA O CAMINHÃO CARGO 3031, 8X2



Mercedes-Benz pronta para a eletrificação e condução autônoma

IAA 2018: novo Actros usa câmeras em lugar de retrovisores

Chega a linha 2019 do utilitário Toyota Hilux

MRS inicia operação com seu maior trem de contêineres

Volvo faz a primeira entrega de caminhões autônomos

Crescem as vendas da Mercedes para África e Oriente Médio

Emirates SkyCargo transporta 25 toneladas de vacinas

Logística: entrevista com Cesar Meireles, presidente da Abol

Zeppelin NT: o renascimento de um mito





Seja gentil. Seja o trânsito seguro.



CURRICULUM VITAE



**CHASSI SPRINTER
MERCEDES-BENZ**

Características

- Versatilidade
- Resistência
- Potência
- Rentabilidade
- Segurança

Especialização

Segurança

- Programa eletrônico de estabilidade – ESP adaptativo 9*
- Sistema de antibloqueio de freios – ABS
- Sistema de controle de tração – ASR
- Distribuição eletrônica de força de frenagem – EBD
- Controle de carga adaptativo – LAC
- Limpeza dos discos de freio – BDW
- Assistente de vento lateral – Crosswind Assist

Economia

Motor OM 651 LA biturbo desenvolvido com tecnologia de ponta proporciona melhor economia de combustível, garante rentabilidade para o negócio, com muita performance.

Diferenciais

- Estrutura mais leve que resulta em maior capacidade de carga
- Vidros elétricos e retrovisor elétrico com luz de sinalização
- Espelhos prolongados
- Indicador de troca de marcha para mais economia
- Farol de neblina com assistente direcional
- Conjunta ótica moderna equipada com luz diurna

Campos de atuação

- Bau
- Food Truck
- Carga seca
- Guincho
- Cesto aéreo
- Transporte de bebidas

Prêmios





Mercedes-Benz ServiceCare




Manutenção



Completo

Sprinter Mercedes-Benz. O melhor funcionário que o seu negócio pode ter.

Seja qual for o seu ramo de atuação, você sempre poderá contar com o desempenho e a excelência da linha Sprinter.

 MercedesBenzVansBr

CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz
Vans. Nascidas para rodar.



Salão de Hannover mostra como será o transporte no futuro



O Salão Internacional de Veículos Comerciais 2018 em Hannover, na Alemanha, realizado em setembro, é a mais tradicional vitrine do setor e como de costume apresenta o que há de mais novo em termos de produtos e tecnologias para o transporte de carga e de passageiros. É o local mais apropriado para os fabricantes mostrarem seus lançamentos, já que a imprensa mundial está presente no evento.

Ao lado da estreia de produtos e serviços, as tecnologias inovadoras para o transporte são os grandes destaques que sinalizam ao mercado as tendências na atividade de transporte e como esta atividade poderá ser aperfeiçoada.

No salão de veículos comerciais deste ano, as novidades se concentram nas tecnologias que vão moldar a forma de transportar nos anos vindouros, sustentada por sistemas inteligentes que trazem eficiência, agilidade, conforto e segurança, sem contar aqueles que possibilitam a condução autônoma e semiautônoma dos veículos e aumentam a conectividade entre veículos e as centrais de controle operacional.

Com a retomada do mercado mundial, os grandes fabricantes do setor fizeram investimentos bilionários no desenvolvimento dessas tecnologias que vão ditar o rumo do transporte, pouco modificado ao longo das últimas décadas. Esse enorme esforço tem por objetivo acelerar as inovações e antecipar o que denominam de "o transporte do futuro".

Eduardo Chau Ribeiro

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,
Alexndre Asquini

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscrisculo@otmeditora.com

Raul Urrutia

raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com

Larissa Bernardino

laribernardino@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - joao@spalamkt.com.br

Tiragem

10.000 exemplares

Impressão

Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);

TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.

Em estoques apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Filiada a:
otmeditora@otmeditora.com

SUMÁRIO

LANÇAMENTO

Ford apresenta o Cargo 3031 8x2, o primeiro modelo da marca nesta configuração com uma série de avanços que prometem mais produtividade 6

DAF

Carlos Ayala, novo presidente da montadora no Brasil, acredita que a empresa irá fechar 2018 com 28 mil caminhões pesados comercializados 10

PICAPE

A linha Toyota Hilux 2019 chega ao Brasil em três versões com novidades no design e alterações no acabamento interno 14

MERCEDES-BENZ

Em sintonia com a estratégia global da Daimler, a Mercedes-Benz do Brasil se prepara para a introdução de caminhões e ônibus elétricos e autônomos no país 16

ELETROMOBILIDADE

O Brasil só conseguirá contar com um volume expressivo de veículos elétricos na próxima década, de acordo com a Anfavea 20

IAA 2018

O novo Mercedes-Benz Actros, lançado em Berlim, é o primeiro caminhão produzido em série com câmeras em vez de espelhos exteriores 24

ZEPPELIN

Um século após sua invenção, o dirigível na sua atual versão Zeppelin NT encontra receptibilidade em uma série de aplicações além do turismo 26

INOVAÇÃO

Sete caminhões Volvo com a tecnologia autônoma começam a ser utilizados nas lavouras do Grupo Usaçucar, em Maringá, no Paraná 30

EXPORTAÇÕES

Vendas para África e Oriente Médio dos modelos Atego e Accelo superam em 40% o volume comercializado para as regiões em 2017 32

ENTREVISTA

O presidente executivo da Abol, Cesar Meireles, traça um panorama da logística no país, em um meio a uma série de dificuldades 34

COMERCIAIS LEVES

Com a linha Sprinter, a Mercedes-Benz aumentou em 53% as vendas de furgões, 12% as de vans e 8% as de chassis com cabine 38

ELETRIFICAÇÃO

A BYD começa a entregar os caminhões elétricos do primeiro lote de 200 veículos encomendados pela empresa de limpeza pública Corpus 40

UPS

Companhia testará durante seis meses o caminhão elétrico da Thor Trucks americana que terá autonomia de 160 quilômetros 42

AMBEV

Parceria entre a fabricante de bebidas e a Volkswagen envolve 1,6 mil caminhões elétricos para transporte de seus produtos 43

LUBRIFICANTES

Petronas apresenta o primeiro Centro de Excelência no Brasil, localizado em Contagem, Minas Gerais, para desenvolvimento de lubrificantes e aditivos 44

IMPLEMENTOS

Volume de emplacamentos de 2018 fica 58% abaixo do resultado registrado há dez anos, com 88,3 mil unidades até agosto 46

RODOVIÁRIO

Na avaliação do presidente da Usiminas, Sergio Leite de Andrade, a lei do tabelamento de fretes é prejudicial para o setor produtivo 48

INFRAESTRUTURA

Rumo Logística consegue a aprovação do projeto da malha paulista pela ANTT, que agora segue para o Tribunal de Contas da União 50

FERROVIÁRIO

A MRS coloca em operação o maior trem de contêineres da sua história, com 703 metros, na rota Rio de Janeiro-Belo Horizonte 54

AÉREO

A Emirates SkyCargo transportou mais de 25 toneladas de vacinas de Milão, na Itália, para o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte 56

URBANO

São Paulo recebe 110 novos ônibus Volvo, adquiridos pela empresa Santa Brígida, a maior entrega do modelo B250R da marca 58

PORTOS

Terminal de Grãos do Maranhão, em São Luís, anuncia a segunda fase do projeto que irá duplicar a capacidade do porto do Itaqui 64

EVENTO

Com o tema Novos Horizontes para a Mobilidade, o 27º Congresso SAE Brasil discutiu os caminhos para a mobilidade sustentável 66

SEÇÕES

Editorial 3 Novas 60 Artigo 66

DAF CAMINHÕES

Acelere o rendimento dos seus negócios.

Conheça a linha de Caminhões DAF com motores PACCAR MX produzidos no Brasil. A DAF uniu qualidade e eficiência com o melhor custo/benefício para você acelerar o crescimento do seu negócio. Caminhões robustos, confortáveis e com máximo desempenho.



No trânsito, a vida vem primeiro.

**XF105**




- Disponível nas versões 4x2, 6x2 e 6x4
- Motor PACCAR MX-13 de 12,9 litros, com potências de 460cv e 510cv
- Três opções de cabine: Comfort Cab, Space Cab e Super Space Cab



DAF MULTISUPORTE

**CF85**

- Disponível nas versões 4x2 e 6x2
- Motor PACCAR MX-13 de 12,9 litros, com potências de 360cv e 410cv
- Duas opções de cabine: Sleeper Cab e Space Cab

 DAFcaminhoes
  DAF Caminhões
  dafcaminhoes



Ford lança o Cargo 3031, 8x2

Primeiro modelo da marca com a configuração 8x2 traz uma série de avanços para otimizar o rendimento do transporte rodoviário de médias e longas distâncias

A Ford lança o Cargo 3031 8x2, primeiro modelo da marca com essa configuração, trazendo uma série de avanços para otimizar o rendimento do transporte intermunicipal e rodoviário de médias e longas distâncias. Desenvolvido com foco nas principais necessidades dos clientes, ele combina maior capacidade de carga, robustez e segurança com a potência e economia do novo motor de 306 cv.

Com segundo eixo direcional original de fábrica, o novo Cargo 3031 8x2 oferece grande versatilidade em suas diferentes configurações. É disponível com cabine simples ou leito, transmissão manual ou automatizada Torqshift e dois comprimentos de chassi: longo, com 5.300 mm, e extralongo, com

6.300 mm, o maior da categoria, ampliando o espaço útil para carga. Pode ser equipado também com tanque de combustível simples (275 L) ou duplo (550 L).

“Com o novo Cargo 3031 8x2, os clientes que precisam de um caminhão com maior capacidade de carga não têm mais de instalar o segundo eixo direcional no Cargo 6x2 em empresas parceiras. Eles agora contam com uma solução original, com garantia de fábrica, sem precisar esperar pela instalação do componente”, diz Oswaldo Ramos, diretor de vendas, marketing e serviços da Ford Caminhões.

Como oferta de lançamento, o Cargo 3031 8x2 conta com um programa de financiamento subsidiado, com entrada

de 20% e pagamento em 48 meses com taxa de 0,96%. O plano, na modalidade de crédito direto ao consumidor, inclui uma carência de 90 dias para o pagamento da primeira prestação.

A marca também oferece um pacote especial de manutenção para o modelo com três opções de contratos Ford Service, que podem incluir desde revisões e itens de desgaste até assistência completa.

POTENTE E VERSÁTIL

O novo Cargo 8x2 tem peso bruto total homologado de 29.000 kg e capacidade técnica de 30.150 kg. Pode ser equipado com diversos tipos de implemento, desde

baú, carga seca, sider e guindaste até graneleiro e tanque, oferecendo alta produtividade e eficiência a grandes operadores logísticos, atacadistas, distribuidores e autônomos que buscam uma solução para otimizar o rendimento da frota.

Seu motor ISB 6.7, de 306 cv, é o mais potente da categoria até 7 litros e conta com a tecnologia de emissões SCR (Redução Catalítica Seletiva), que favorece a economia e a performance. Seus avanços incluem turbo com carcaça e rotor projetados para trabalhar com maior pressão, novos bicos injetores, filtro de ar e sistema de refrigeração de alta capacidade.

Como outros diferenciais, o novo caminhão tem transmissão com comandos a cabo, que oferece engates mais leves, suaves e precisos e operação silenciosa. Os freios ABS com distribuição eletrônica de frenagem (EBD) proporcionam mais estabilidade e segurança ao caminhão.

O Cargo 3031 8x2 é um veículo avançado, que utiliza a experiência e estrutura completa de desenvolvimento de caminhões da engenharia da Ford no Brasil, com apoio do Campo de Provas de Tatuí, no interior paulista. O seu projeto envolveu mais de 200 mil quilômetros de rodagem em testes de desenvolvimento e durabilidade, além de 10 mil horas de simulações virtuais para garantir o atendimento dos rígidos padrões globais de desempenho e qualidade da marca.

Como os demais modelos Cargo e Série F, o novo Cargo 8x2 é produzido na fábrica da Ford Caminhões em São Bernardo do Campo, no ABC paulista. Inaugurada em 2001, ela utiliza o conceito de montagem modular, em que os componentes de cada veículo são pré-separados antes de seguir para a montagem. Esse processo permite a produção de diversos modelos de veículos em sequência, com alto nível de qualidade, flexibilidade e produtividade.

O Cargo 3031 8x2 oferece a opção da transmissão automatizada Torqshift, com recursos que otimizam o desempenho, a economia e a segurança do veículo, com mais conforto para o motorista. Além de



Principais características do Cargo 3031 é a performance e a robustez

dois modos de condução – Performance e Economia –, ela conta com piloto automático, função “Low”, assistência de partida em rampa e indicador de marchas no painel.

Com todas essas vantagens, a nova transmissão automatizada vem sendo muito bem recebida pelo mercado e já responde por cerca de 50% das vendas dos modelos em que está disponível. A Ford anunciou também a ampliação da linha com o futuro lançamento de sete novos modelos Torqshift, com tração 4x2 e 6x4.

PROJETO ROBUSTO

O novo Cargo 3031 8x2 tem como principais características a performance e robustez, entregando o que realmente interessa ao transportador: mais força para encarar o dia a dia na estrada com menor custo por quilômetro. Esse desempenho é resultado de um projeto robusto de engenharia, com vários aprimoramentos focados nas prioridades dos clientes para oferecer melhor desempenho e economia operacional.

“Desenvolvemos o novo Cargo 3031

8x2 a partir das necessidades dos transportadores. Por isso, ele tem um conjunto equilibrado e eficiente, ajustado para atender à operação do modo mais racional e extrair o máximo desempenho do equipamento de forma inteligente, sem custos desnecessários”, diz Luís Fernando Caldo, gerente de engenharia de chassis da Ford Caminhões.

O novo 8x2 tem peso bruto total homologado de 29.000 kg e capacidade técnica de 30.150 kg, com carga útil mais carroceria de até 20.846 kg. Seu motor de 306 cv é o mais potente da categoria até 7 litros, com a opção de transmissão manual de nove marchas ou a automatizada Torqshift de 10 marchas.

“O segundo eixo direcional instalado de fábrica melhora a dirigibilidade, além de aumentar a vida útil dos pneus. Assim como o quarto eixo, ele pode ser suspenso quando o caminhão está vazio, reduzindo o desgaste e o custo de pedágio”, completa Caldo.

O sistema de direção com segundo eixo esterçante do Cargo 8x2 foi objeto de um desenvolvimento especial, assim como a



Cargo 8x2 pode ser equipado com diversos tipos de implementos

suspensão, para oferecer máximo desempenho, segurança e conforto. O veículo tem um diâmetro de giro de 22,50 m na versão com entre-eixos de 5.300 mm e de 26,30 m na versão com entre-eixos de 6.300 mm.

NOVO MOTOR DE 306 CV

O Ford Cargo 8x2 é equipado com o novo motor ISB 6.7 L, com potência de 306 cv (a 2.100 rpm) e torque de 1.100 Nm (a 1.100 rpm). Esse torque alto chama a atenção também pela ampla faixa de rotação em que está disponível, de 1.100–1.900 rpm, e se traduz em respostas prontas nas retomadas e ultrapassagens.

Entre outros avanços, o novo motor tem turbo com carcaça e rotor projetados para trabalhar com maior pressão, incluindo válvula de alívio (wastegate) que proporciona uma combustão mais homogênea e melhora a resposta em retomadas. Tem também filtro de ar com maior capacidade de vazão, de 25 m³/min, novos bicos injetores e software eletrônico reprogramado. O sistema de refrigeração foi redimensionado, com novo ventilador e intercooler.

A tecnologia de emissões SCR (Redução Catalítica Seletiva), com Arla, é outro fator

que contribui para o desempenho robusto e econômico do novo motor, além da economia com óleo lubrificante. Ele usa óleo mineral com intervalo de troca 50 mil quilômetros na aplicação rodoviária. O programa de desenvolvimento do novo motor incluiu 400 mil quilômetros de testes de rodagem no Brasil e outros países da América do Sul, incluindo regiões de altitude elevada.

Além da transmissão manual, o Cargo 3031 8x2 tem a opção da transmissão automatizada Torqshift, que usa tecnologia avançada para proporcionar durabilidade, economia e produtividade, com mais conforto para o motorista. De construção robusta, ela se caracteriza pelo funcionamento contínuo e suave, sem solavancos, com recursos que otimizam o desempenho, o rendimento e a segurança do caminhão.

“A principal vantagem da transmissão Torqshift é igualar o desempenho dos motoristas ao melhor da frota, fazendo as trocas de marcha no momento ideal para economizar combustível e poupar o equipamento”, explica Luís Fernando Caldo.

Além de piloto automático inteligente, que mantém a velocidade constante em subidas e descidas e torna a direção mais tranquila, a transmissão Torqshift conta

com assistência de partida em rampa, que segura o caminhão por até 3 segundos em inclinações acima de 3%. Dispõe também da função Low para descidas, indicador de marcha no painel e dois modos de condução: Performance e Economia, com um escalonamento que garante alto torque em subidas e inclinações.

Comparada às transmissões automáticas convencionais, além de maior economia de combustível a Torqshift oferece menor custo de aquisição e reparo, com fácil manutenção. Seu disco de embreagem tem um revestimento sinterizado de cerâmica que aumenta em cinco vezes a vida útil, protegendo contra superaquecimento.

O projeto do novo Cargo 3031 8x2 contou com toda a tecnologia e experiência da engenharia da Ford Caminhões, que em 2019 vai comemorar o seu centenário. Somente em testes de desenvolvimento e durabilidade, o novo modelo somou mais de 200 mil quilômetros de rodagem no Campo de Provas da Ford em Tatuí, SP, e estradas públicas de diferentes perfis. O programa incluiu ainda mais de 10 mil horas de simulações virtuais dos principais componentes do veículo. Todos os seus sistemas foram certificados dentro dos rigorosos padrões globais de desempenho e qualidade da Ford.

O Cargo 3031 8x2 conta com cardã, eixo traseiro e embreagem robustos, reforçados para trabalhar com o torque maior do motor. A transmissão com comandos a cabo oferece engates mais leves, suaves e precisos, com operação silenciosa. Os freios ABS com distribuição eletrônica de frenagem (EBD) garantem estabilidade e segurança ao caminhão.

Entre os competidores, ele é o que tem a maior altura do eixo dianteiro em relação ao solo (300 mm), facilitando a transposição de obstáculos. No seu ponto mais baixo, medido no grampo suspensor, também é o mais elevado (176 mm). A suspensão do segundo eixo com molas parabólicas torna o conjunto mais leve e confortável que os competidores, com a mesma durabilidade.

CTM

Shell
Evolux



SHELL EVOLUX DIESEL.

3%* de economia,
100% de desempenho.

Menos consumo e impurezas, mais potência.
Menos corrosão e manutenção, mais desempenho.

SAIBA MAIS EM
0800-728-1616.

*A marca Shell é licenciada para Raizen, joint venture entre Shell e Cosan. Esses benefícios refletem os resultados de testes feitos pela Shell em motores a diesel de caminhões e ônibus com Shell Evolux Diesel, quando comparado ao diesel comum de mesmo teor de enxofre, podendo variar de acordo com o tipo de veículo.

Vá bem. Vá de Shell.



DAF Caminhões tem novo presidente no Brasil

Carlos Ayala, que ocupava desde janeiro o cargo de vice-presidente de desenvolvimento de negócios, acredita que a empresa alcançará em breve a participação de 10% no segmento de caminhões pesados

SONIA MOARES

O mexicano Carlos Ayala é o novo presidente da DAF Caminhões. O executivo, que ocupava desde janeiro o cargo de vice-presidente de desenvolvimento de negócios, assume o lugar de Michael Kuester, que volta a Seattle, nos Estados Unidos, em uma posição junto ao Board da Paccar, empresa controladora da DAF.

Ayala, no encontro de apresentação aos jornalistas em agosto em São Paulo, deu seu parecer sobre o mercado brasileiro de caminhões. "A indústria nacional de caminhões está ganhando força, o que é importante porque desde 2012 as transportadoras não renovam suas frotas", disse o executivo.

Na sua avaliação, o mercado dos pesados, do qual a DAF participa, deverá fechar 2018 com 28 mil unidades emplacadas e deverá se expandir em 15% em 2019, visto que os clientes estão mais confiantes agora. O objetivo da empresa é inaugurar cinco novos concessionários para atingir 50 em cinco anos. Atualmente, são 25 pontos de venda e 11 postos de serviços, que abrangem 87% do território nacional, segundo



Carlos Ayala: o mercado dos pesados deverá se expandir em 15% em 2019

a montadora.

"Tivemos tempos para amadurecer e estamos preparados para o futuro", afirmou Ayala, que crê que a empresa alcançará em breve a participação de 10% no segmento de caminhões pesados.

De janeiro a agosto, a DAF acumulou a venda de 1.382 veículos, o que representou um crescimento de 143,3% sobre as 568 unidades vendidas sobre o mesmo período de 2017. Com esse resultado, a empresa ficou em quinto lugar no ranking geral de

NOVA CONCESSIONÁRIO EM CHAPECÓ

A mais recente concessionária da DAF Caminhões foi inaugurada em Chapecó, no interior do Estado de Santa Catarina, pelo grupo Barigui.

Ao todo, foram investidos R\$ 2 milhões em 5.000 m² de estrutura construída, em uma área total de 18.000 m².

"O grupo Barigui levará sua credibilidade e experiência para atender às demandas dos clientes com agilidade e seguindo o padrão de qualidade e relacionamento do

grupo Paccar. Além disso, estamos otimistas com os futuros resultados que poderemos atingir com a nova instalação na região sul, de grande importância para nós", afirma Adley Souza, diretor de desenvolvimento de concessionárias da DAF Caminhões.

A nova revenda terá 12 boxes de serviço para atendimento DAF e multimarcas, com linhas de peças originais e TRP, para o mercado de reposição. Para realizar os atendimentos com mais qualidade, os clientes

terão à disposição uma equipe treinada e capacitada pela DAF Academy.

"Com a nova concessionária em Chapecó, teremos a oportunidade de oferecer o melhor produto para a operação de nossos clientes", diz Sauer Salum Filho, diretor da DAF Barigui Caminhões.

A DAF Caminhões passa a contar com 35 pontos de atendimento, entre concessionárias e postos de serviço autorizado, em todo o território nacional. Nos próximos cinco anos, a marca almeja dobrar o número de concessionárias no país.



PACCAR PARTS, 45 ANOS DE MERCADO

A Paccar Parts, que foi criada em 1973 em Renton, Seattle, nos Estados Unidos, comemora 45 anos como a principal distribuidora de peças e serviços para caminhões, carretas e ônibus do mundo.

A empresa é responsável pelo fornecimento de peças e serviços de pós-venda, oferecendo suporte completo para as fabricantes de caminhões DAF, Kenworth e Peterbilt, que pertencem ao grupo Paccar, quarta maior fabricante mundial de caminhões.

No Brasil a Paccar Parts mantém a sua sede junto à fábrica da DAF em Ponta Grossa, no Paraná, e utiliza a rede de concessionárias da marca como principal canal de vendas. O portfólio de produtos da empresa é composto pelas marcas: peças genuínas DAF, para caminhões, peças genuínas Paccar para motores e as linhas multimarca TRP, compatíveis com qualquer marca de caminhões, carretas e ônibus.

“São 45 anos de qualidade, inovação e excelência, com a tecnologia desempenhando papel central em nosso sucesso e ótima reputação com os clientes. Estamos em constante evolução para oferecer sempre o melhor, com novas parcerias e ampliação no portfólio de produtos. E vamos continuar com esse trabalho para seguir no caminho

do sucesso pelas próximas décadas”, afirma Carlos Tavares, gerente geral da Paccar Parts Brasil.

A Paccar Parts atua no mercado brasileiro por meio de uma estreita cooperação entre os fornecedores estratégicos e os concessionários DAF. O seu portfólio inclui 45 linhas e mais de três mil itens disponíveis em todas as concessionárias DAF e postos de serviço autorizado em todo o Brasil.

Globalmente, a Paccar Parts oferece suporte 24 horas à sua rede de concessionários. A divisão está presente em cinco continentes, com 17 centros de distribuição, 1.500 colaboradores e 2.000 concessionárias, atendendo mais de um milhão de clientes ao ano.

A marca TRP surgiu em 1994, com uma linha selecionada de peças para carretas e comercializada exclusivamente por revendedores DAF na Europa. Nesse tempo, cresceu e passou a incluir também uma linha completa de peças de alta qualidade para caminhões e ônibus a preços competitivos

Presente na Europa, América do Norte e América do Sul como uma marca global, a TRP oferece um portfólio completo de produtos de pós-venda para equipamentos comerciais, incluindo caminhões, reboques, ônibus, motores e guincho.

vendas de caminhões pesados no mercado brasileiro, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Entre os planos da companhia está prevista a contratação de novos funcionários, de acordo com o ritmo de expansão do mercado de caminhões pesados no país.

Ayala, que é formado em engenharia mecânica pela Universidade de Cety, no México, e tendo concluído recentemente o Programa Executivo da Universidade de Stanford, nos Estados Unidos, está na companhia desde 1985.

Ao longo de sua trajetória na companhia se destacou como diretor comercial América Latina, diretor comercial e diretor nacional de vendas da Kenworth México, marca que pertence ao Grupo Paccar. O executivo também fez parte do quadro de profissionais da engenharia e operações, acumulando grande experiência em todo o ciclo do produto, do desenvolvimento ao pós-venda.

“O Brasil é um país excepcional, tanto na sua cultura e beleza, quanto no seu potencial de mercado. Esta é uma das razões de ter sido escolhido para sediar a primeira fábrica DAF fora da Europa, o que aumenta a responsabilidade da minha missão no país. Estou muito feliz e focado no crescimento da DAF Caminhões no Brasil. Tenho certeza que junto com o nosso time de colaboradores vamos seguir esta trajetória positiva e atingir nossas metas comerciais e de satisfação dos clientes”, disse Ayala.

O executivo continuará sediado em Ponta Grossa, no Paraná, onde está localizada a fábrica de caminhões. Desde janeiro no Brasil, o novo presidente já viajou para várias regiões do país, em contato com concessionárias e clientes. “Meu tempo como vice-presidente foi muito valioso para me aprofundar no mercado e na cultura do transportador brasileiro. Estamos em um território extenso, com operações de todos os tipos e níveis de severidade. Além disso, temos clientes apaixonados pelas estradas e por caminhões, o que torna o nosso trabalho mais desafiador e empolgante”, afirmou o presidente.

CTM

MAIS DE 10 MIL PERSONALIZAÇÕES PARA MAIS DE 10 MIL TIPOS DE NEGÓCIO. CAPACIDADE PARA GRANDES QUANTIDADES DE LUCRO.

Leo Burnett Tailor Made



CHEGOU O NOVO FIAT DUCATO

 CABE QUALQUER NEGÓCIO.

Espaço, capacidade e mais de 10 mil personalizações diferentes para rodar pela cidade.



CONHEÇA NOSSAS CONDIÇÕES PARA CNPJ.

DUCATO.FIAT.COM.BR

FIAT



130 CAVALOS E CÂMBIO
DE 6 MARCHAS



MAIOR TORQUE
E ECONOMIA



LIVRE CIRCULAÇÃO
EM CENTROS URBANOS



HABILITAÇÃO NA CATEGORIA B



SAC: 0800 707 1000 / 0800 282 1001

Imagens meramente ilustrativas, com alguns itens opcionais.

No trânsito, a vida vem primeiro.

Toyota lança linha 2019 da Hilux

Além da mudança no design frontal, a nova picape traz como principais alterações no acabamento interno a tonalidade escura para contrastar com os detalhes cromados

SONIA MOARES



A picape da Toyota traz como destaque o novo desenho frontal de grade horizontal

Com design frontal moderno e uma lista recheada de equipamentos que adicionam qualidade e realçam a robustez, a Hilux 2019 chega ao Brasil. Produzida na fábrica de Zárate, na província de Buenos Aires (Argentina), a nova picape da Toyota traz como destaque nesta linha o novo desenho frontal nas versões SRX, SRV e SR.

A Toyota explica que o modelo ganhou um novo desenho de grade hexagonal traçada por três barras horizontais contornadas por um acabamento cromado. As alterações implicaram a remodelação do para-choque dianteiro, que recebeu faróis de neblina, equipamento presente desde a versão SR.

O resultado das alterações pode ser constatado no design, que ficou mais enxuto e aerodinâmico. Agora são 5.315 mm de comprimento, 15 mm menor em relação ao

modelo 2018. Na altura, permanecem os 1.815 mm e, na largura, os mesmos 1.855 mm, assim como a distância entre-eixos, de 3.085 mm.

A versão SRX, carro-chefe da linha, vem com badge alusivo ao 50º aniversário da picape, em homenagem à tradicional história de uma das picapes mais icônicas do mundo. As modificações externas são complementadas pela introdução de novas rodas de 18 polegadas, o que destaca ainda mais sua robustez. Outra novidade de série na versão SRX é a inclusão de capota marítima.

A versão SRV tem rodas de 18 polegadas e maçanetas externas cromadas, características que impulsionam o aspecto visual da picape.

Para os modelos focados no trabalho, a

Toyota manteve o design externo da linha 2018. Todas essas versões, no entanto, receberam novos itens e alterações internas. São elas: Standard Power Pack – nova denominação a partir das novidades implementadas na versão básica –, Standard Narrow, cabine simples e cabine-chassi. Essas configurações são comercializadas majoritariamente pelo canal de vendas diretas da Toyota.

DESIGN INTERNO

No acabamento interno, a Hilux 2019 traz mudanças essenciais para a versão SRX e posiciona a configuração como referência.

Entre as principais modificações, segundo a Toyota, está a tonalidade escura para contrastar com os detalhes cromados. Os assentos de couro perfurado e o painel de instrumentos de iluminação na cor branca realçam o perfil sofisticado dentro da cabine.

O pacote e o nível de sofisticação na SRX são complementados por assentos perfurados, interior preto em acabamento black piano, espelho retrovisor interno eletrocromático e luz de condução diurna em Led.

Na versão intermediária SRV, o nível de equipamentos torna a configuração ainda mais competitiva e robusta, ao adicionar estepe em liga leve, airbags laterais e de cortina (totalizando sete), Smart Entry e Push Start, assistente eletrônico de subida (DAC) – apenas nas versões a diesel –, módulo para subida automática dos quatro vidros, luz de condução diurna e retrovisor eletrocromático.

A versão SR, cujo foco é o produtor rural, também aumentou a oferta de equipamentos ao passar a ser equipada de série com



A Hilux atingiu neste ano o terceiro lugar entre os veículos mais vendidos na América Latina

ar-condicionado digital e luz de condução diurna.

Influenciada pela voz de seus clientes, a linha voltada para o trabalho teve seu portfólio de itens e equipamentos elevado. A versão Standard Power Pack ganhou luzes de condução diurna, faróis com função follow me home, revestimento dos assentos em material sintético, travamento automático das portas, chave canivete, vidros elétricos, retrovisores externos elétricos, rádio AM/FM com CD player, Bluetooth e entrada USB auxiliar e comandos de áudio no volante.

As versões Standard Narrow, cabine simples e cabine chassi mantêm o vasto nível de equipamentos e ganham luzes de condução diurna, faróis com função follow me home e revestimento dos bancos em material sintético.

MOTOR

Os modelos da linha 2019 da Hilux seguem equipados com motores diesel e flex. Os veículos de motorização a diesel vêm com propulsor Toyota D-4D 2.8L 16V Turbo de 177 cv de potência a 3.400 rpm, todas de tração integral.

As transmissões para os modelos a diesel são automáticas, de seis velocidades sequencial, para as versões SRX, SRV e SR e manual de seis velocidades para as versões Standard Power Pack, Standard Narrow,

cabine simples e cabine chassi.

As versões flexfuel trazem o motor Dual VVT-i Flex 2.7L 16V DOHC, especialmente projetado para o mercado brasileiro. O grande diferencial é a tecnologia de duplo comando de válvulas variável (Dual VVT-i), que atua no gerenciamento dos sistemas de admissão e escape da câmara de combustão, otimizando a queima do combustível de maneira inteligente. As versões flex da picape média têm 163 cv de potência a 5.000 rpm, quando abastecidas com etanol, e 159 cv de potência com gasolina.

São três versões com transmissão automática de seis velocidades sequencial: SRV 4x4 cabine dupla, SRV 4x2 e SR 4x2. Há ainda opção de SR 4x2 de transmissão manual de cinco velocidades.

ACESSÓRIOS

Para a linha de picapes 2019 a Toyota oferece mais de 50 itens de acessórios, que suprem os mais diferentes gostos e necessidades dos clientes. Todos os acessórios genuínos são desenvolvidos pela engenharia global da Toyota, sendo exclusivos para a Hilux, de acordo com as rígidas regras da marca que garantem o alto nível de qualidade, durabilidade e confiabilidade Toyota.

50 ANOS DE HISTÓRIA

A picape Hilux da Toyota passou por

várias evoluções, desde o seu surgimento em 1968, até conquistar a liderança no mercado brasileiro registrada nos últimos três anos.

Em 1968 a picape Hilux era equipada com motor de 1.5 litro com 70 cv de potência. O chassi era separado por uma suspensão dianteira de molas triangulares, enquanto a traseira era rígida de eixo/mola. A sua transmissão acompanhava caixa manual de quatro velocidades e comportava até três passageiros e carga de até mil quilos. Quatro gerações depois, em 1988, a Hilux conciliou, de forma aprimorada, o conceito de uso misto, tomando por base três pilares: potência, robustez e conforto.

A quinta geração, lançada no fim dos anos 1980 e que durou até 1997, foi protagonista da história da Toyota em um dos mais importantes segmentos no território nacional. As primeiras unidades da Hilux desembarcaram no país em 1992, oriundas do Japão, ano marcado pela abertura a produtos importados no mercado brasileiro. Naquele mesmo ano, a fabricante encerrou o período com cerca de 400 unidades comercializadas.

Segundo a Toyota, a picape média Hilux também participou do processo de desenvolvimento econômico e social no Brasil e no território latino-americano, tendo conquistado ao longo desses 26 anos notoriedade e ainda mais relevância. Tanto que no Brasil, em um intervalo de três anos, saltou de 400 unidades vendidas em 1992 para 920 em 1993, depois para 1.279 unidades em 1994, chegando a 2.804 unidades em 1995. Por este potencial, a Toyota decidiu pela produção regional, com início em 1998, na Argentina.

Com a chegada da oitava geração, em 2015, a Hilux vem ampliando tradição ao superar barreiras continentais. Segundo a consultoria especializada no setor automotivo Focus2Move, na América Latina, o modelo já atingiu, nos primeiros sete meses de 2018, o terceiro lugar entre os veículos mais vendidos na região. Além do Brasil, o modelo é exportado da Argentina para outros 21 destinos.

CTM

A visão da Mercedes-Benz sobre caminhões e ônibus elétricos e autônomos

Conforme a estratégia global da Daimler alemã, veículos elétricos e autônomos chegarão ao Brasil atrelados a soluções de tecnologia, conectividade e serviços



O Mercedes-Benz Future Truck, o revolucionário caminhão de condução autônoma

Em sintonia com o posicionamento estratégico global da Daimler, a Mercedes-Benz do Brasil se prepara, cada vez mais, para a introdução de caminhões e ônibus elétricos e autônomos no país. Como decorrência, esses inovadores veículos chegarão ao mercado nacional combinados com um conjunto de soluções de tecnologia, conectividade e serviços, para tornar esses produtos viáveis do ponto de vista técnico, econômico e ambiental, com a qualidade e a confiabilidade próprias da marca, de acordo com a empresa.

“Quando os clientes pedirem e o mercado estiver suficientemente maduro para operar com caminhões e ônibus elétricos e autônomos, nós estaremos prontos para suprir todas as suas demandas, com produtos e serviços que assegurem eficiência, produtividade, custo operacional adequado e a rentabilidade desejada”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, mar-

keting e peças e serviços de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

“Pela facilidade de recarga das baterias nas cidades, acreditamos que os primeiros veículos elétricos serão do segmento de leves em aplicações de distribuição urbana”, observa o executivo. “Isso igualmente acontece com os ônibus elétricos, que também irão operar inicialmente no transporte coletivo urbano. Conforme o desenvolvimento do mercado, a oferta de elétricos avançará para outros segmentos e aplicações rodoviárias.”

Com os avanços no rumo dos caminhões e ônibus elétricos e autônomos no país, a Mercedes-Benz do Brasil se alinha à estratégia global Case (Connected, Autonomous, Shared & Services e Electric) do Grupo Daimler, que vai responder às futuras demandas da indústria automotiva.

De acordo com essa estratégia, cada um dos pontos (conectividade, direção autônoma, compartilhamento e serviços e

sistemas de propulsão elétrica) tem potencial de mudar a indústria em sua essência. A revolução real, de fato, está em conectar inteligentemente esses quatro pilares.

Na visão da empresa, não basta apenas fornecer caminhões e ônibus elétricos e autônomos, é necessário oferecer um pacote completo de produtos e serviços que ajudem os clientes a alcançar os resultados previstos e a rentabilidade esperada. Há ainda muitas questões a serem equacionadas, como a autonomia adequada dos elétricos para cada operação, o custo, o ciclo de vida e a recarga das baterias, a infraestrutura necessária para a operação dos veículos elétricos e autônomos e a viabilidade técnica e comercial de ambas as alternativas.

“Essas tecnologias inovadoras chegarão ao mercado num futuro que está cada vez mais próximo”, garante Leoncini. “Enquanto isso, a Mercedes-Benz acredita que o melhor para o Brasil, no curto e no médio prazos, é a combinação de soluções com os motores a diesel, combustíveis alternativos e tração elétrica. O portfólio da marca é amplo para oferecer as melhores soluções para os clientes, estando sempre ao lado deles em qualquer circunstância.”

Além de já olhar para o futuro, a Mercedes-Benz não deixa de acompanhar as demandas do presente. E está atenta às exigências atuais do mercado quanto à redução de emissões de poluentes. Para a empresa, a renovação da frota de caminhões e ônibus no país é essencial para a preservação ambiental e a melhoria da qualidade do ar. A legislação em vigor, Proconve P7, equivalente ao Euro 5, já mostrou ótimos resultados quanto à redução de emissões, o que pode ser intensificado com uma frota renovada.

“Ou seja, temos competência e recursos para gerar soluções robustas e totalmente

alinhadas à realidade brasileira atual e futura”, afirma Leoncini.

TECNOLOGIAS SINTONIZADAS COM INDÚSTRIA 4.0

Na avaliação de Leoncini, o futuro dos veículos comerciais está totalmente interligado às tecnologias 4.0, como conectividade, sistemas digitais, dados armazenados na nuvem, Internet das Coisas e ferramentas como o Analytics. “Praticamente são as mesmas tecnologias e inteligência artificial que já são realidade na Indústria 4.0 da linha de montagem de caminhões em nossa fábrica São Bernardo do Campo e no nosso Campo de Provas de Iracemápolis”, diz o executivo.

Utilizando outro exemplo da aplicação de tecnologias avançadas pela empresa, ele cita a conectividade dos dados gerados por caminhões da marca e interpretados pelo sistema de gestão de frota e rastreamento Fleetboard, que são a base para a inteligência do transporte e também fundamentais para veículos autônomos. “Os dados são o novo petróleo, como dizem muitos executivos de grandes multinacionais. Nesse contexto, podemos aprimorar cada vez mais os nossos serviços justamente pela análise e aproveitamento de dados”, ressalta.

EVOLUÇÃO CONTÍNUA

Em 2014, a Daimler apresentou, na Europa, o Mercedes-Benz Future Truck 2025, o revolucionário caminhão de condução autônoma. No ano seguinte, lançou o Freightliner Inspiration Truck, nos EUA. Desde então, esses inovadores veículos vêm passando por um processo de evolução contínua.

Atualmente, no chamado Nível 1 dos caminhões autônomos da Daimler Trucks, o motorista realiza continuamente a função de orientação longitudinal e lateral, enquanto o sistema executa outras funções. Em breve, num Nível 2 de evolução, haverá uma automação parcial, com o motorista preci-



O Mercedes-Benz Future Bus realizou o primeiro teste em operação regular na Holanda em 2016



A Daimler dedicou foco a caminhões médios e pesados elétricos para uso em curtas distâncias

sando monitorar o sistema constantemente.

No Nível 3, chamado de automação condicional, o motorista não necessita monitorar o sistema constantemente, mas precisa estar pronto para tomar o controle quando necessário. O nível 4, de automação elevada, não necessita de motorista

em situações específicas. Já o nível 5, de automação total, não necessita de motorista do começo ao fim do percurso.

O caminhão extrapesado Actros brasileiro, top de linha da marca no país, já utiliza recursos que estão presentes no Nível 1 do caminhão autônomo, como o sistema de



Neste ano, a Mercedes-Benz apresentou o eCitaro, ônibus urbano totalmente elétrico

Assistência Ativa de Frenagem (ABA), o Sistema de Orientação de Faixa de Rolagem, o Sistema de Controle de Distância e o piloto automático com radar.

A Daimler também responde por uma experiência pioneira e inovadora com ônibus urbano de condução semiautomática. Em julho de 2016, o revolucionário Mercedes-Benz Future Bus realizou o primeiro teste em operação regular num sistema BRT na Holanda, na linha Aeroporto 300, de Haarlem a Amsterdã.

A eletromobilidade já é uma realidade em caminhões, ônibus e vans de marcas ligadas à Daimler (confira os modelos no final do texto). Tanto é que a fabricante criou o EMG (E-MobilityGroup) para desenvolver sistemas de propulsão elétrica. Assim, estabeleceu uma organização independente para cuidar dessa tecnologia no segmento de veículos comerciais.

Inicialmente, a Daimler dedicou foco a caminhões leves elétricos para uso urbano e em curtas distâncias, que percorrem até 240 km por dia, com carregamento noturno das baterias. São aplicações como

distribuição de mercadorias, transporte de bebidas, abastecimento de supermercados, coleta de lixo, correios e entregas de e-commerce. A redução de emissões e do nível de ruídos foi o grande diferencial das soluções para transporte urbano, especialmente para as zonas de restrição das grandes cidades.

Caminhões elétricos dos segmentos de médios e pesados também já estão sendo utilizados pela Daimler em operações rodoviárias de curtas e médias distâncias, ampliando a abrangência do portfólio.

CAMINHÕES E ÔNIBUS ELÉTRICOS DA DAIMLER

A Daimler acumula uma vasta experiência na área de caminhões e ônibus elétricos. Diversos testes em condições reais de operação junto a clientes, com as chamadas frotas de inovação, são a base do desenvolvimento.

Fuso – Em setembro de 2010, foi apresentado o primeiro protótipo do caminhão

leve Fuso eCanter. Entre 2014 e 2017, a empresa realizou diversos testes em frotas de clientes na Europa e no Japão. Em julho de 2017, teve início a produção do Fuso eCanter, que chegou ao mercado dois meses depois. Em outubro de 2017, foi lançada a nova marca E-Fuso e o caminhão pesado Vision One.

Actros – Em julho de 2016, foi lançado o conceito tecnológico do eActros, primeiro pesado elétrico da Mercedes-Benz para distribuição. Dois meses depois, foi apresentado o protótipo deste veículo. A partir do terceiro trimestre de 2018, uma frota de eActros iniciou operação em clientes selecionados na Alemanha e na Suíça, com os quais espera-se conhecer profundamente o comportamento dos veículos sob condições reais de uso.

Freightliner – Em junho de 2018, foram apresentados, nos Estados Unidos, o caminhão pesado elétrico Freightliner eCascadia e o médio Freightliner eM2.

Thomas Built – Em novembro de 2017, a Daimler fez a apresentação mundial do ônibus escolar Thomas Built Jouley, produzido nos Estados Unidos. Está prevista uma frota de testes em clientes para este ano e uma pequena série em 2019.

Citaro – Em março deste ano, a Mercedes-Benz apresentou o conceito do eCitaro, ônibus urbano totalmente elétrico, cujas primeiras encomendas já foram confirmadas para a cidade de Hamburgo, na Alemanha.

Sprinter e Vito – No Salão IAA deste ano, as versões elétricas da Sprinter e do Vito serão destaques no estande da Mercedes-Benz. O eVito estará disponível para clientes ainda este ano e a eSprinter, em 2019.

“O Grupo Daimler acredita que, a partir de 2019, poderá aumentar progressivamente a oferta de caminhões e ônibus elétricos, visando a altos volumes por volta de 2021”, informa Leoncini.

CTM

JUNTOS PODEMOS GANHAR
PRODUTIVIDADE E AUMENTAR AINDA
MAIS SUA COMPETITIVIDADE



JSL
Entender para Atender

A JSL tem mais de 60 anos de experiência, conta com 24 mil profissionais em suas 230 filiais, e um grande diferencial que é ENTENDER o seu negócio para ATENDER as reais necessidades de sua empresa com soluções em logística integradas e customizadas. Como resultado, a sua empresa ganha em produtividade, capacidade de entrega, otimização de recursos e aumento do lucro.



SERVIÇOS DEDICADOS À CADEIA DE SUPRIMENTOS • GESTÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE FROTAS/EQUIPAMENTOS • TRANSPORTE DE PASSAGEIROS • TRANSPORTE DE CARGAS GERAIS

JSL
Entender para Atender

www.jsl.com.br
Tel.: (11) 2377-7000

Brasil discute o caminho para o veículo elétrico

Devido ao alto custo da bateria e ao elevado investimento em infraestrutura para instalar postos de recarga, o país só terá um volume expressivo de veículos elétricos na próxima década, segundo estimativa da Anfavea

SONIA MOARES

Enquanto o mundo acelera o desenvolvimento de veículos elétricos para reduzir o nível de emissão de gases de efeito estufa determinado no acordo de mudanças climáticas, o Brasil ainda discute qual o caminho para substituir os veículos com motores a combustão que já utilizam combustíveis limpos para os modelos totalmente elétricos.

Segundo Margarete Gandini, diretora do Departamento das Indústrias para a Mobilidade e Logística (De-mob) do Ministério da Indústria, Comércio



Exterior e Serviços (Mdic), a opção para o Brasil não seria o veículo a combustão ou elétrico, mas sim a convivência de diferentes tecnologias de motorização com a escolha tecnológica feita pelas empresas e o mercado. “O governo tem trabalhado para aumentar os investimentos em pesquisa e desenvolvimento e o mote da política lançada no âmbito do Rota 2030 tem como objetivo dar condições para que as novas tecnologias

BRASIL TERÁ VOLUME EXPRESSIVO DE ELÉTRICOS NA PRÓXIMA DÉCADA

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o Brasil só terá um volume expressivo de veículos elétricos na próxima década. Em 2017, foram emplacados no mercado brasileiro 3.296 veículos híbridos e elétricos. De janeiro a julho deste ano o volume desses modelos atingiu 2.206 unidades, de acordo com a Anfavea.

“Um dos grandes problemas para a eletrificação avançar no país é o custo da bateria e o elevado investimento em infraestrutura para a instalação de postos de recarga, o que depende de parcerias entre o governo e a iniciativa privada”, disse Antonio Megale, presidente da Anfavea, à revista Transporte Moderno, durante o Seminário Eletromobilidade – Desafios e Oportunidades, realizado pela entidade em São Paulo.

Megale salientou que um passo importante foi dado com a redução do Imposto de Importação de veículos elétricos, o que

fez aumentar a quantidade desses modelos no país. “Mas essa tecnologia ainda é relativamente cara.”

O presidente da Anfavea comentou sobre a necessidade de um desenvolvimento industrial forte no setor elétrico no país, pois se a frota de veículos elétricos crescer muito nos próximos anos, vai aumentar a demanda de energia. “Além de solucionar o custo e o peso da bateria, este é um dos grandes problemas para a eletrificação avançar. Por isso, acho que no Brasil a mudança começará pelo veículo híbrido que não requer investimento expressivo em infraestrutura.”

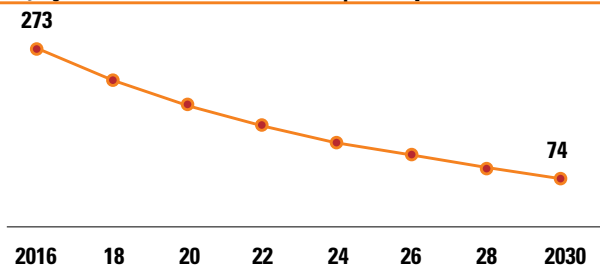
Neste mercado de eletrificação a grande fonte de investimentos para a indústria automobilística, segundo Megale, está nos veículos comerciais. “Temos empresas produzindo caminhões de entregas com tecnologia elétrica nacional e acredito que haverá um avanço acelerado no setor de ônibus

para o transporte urbano de passageiros. No mercado de automóveis o problema da eletrificação está no preço, pois na faixa de carros que custam acima de R\$ 150 mil (não somente o elétrico) a participação de mercado ainda é muito pequena por causa do baixo poder aquisitivo do consumidor.”

Megale afirmou que o aumento da capacidade das baterias está melhorando, mas ainda há limitação. É preciso usar mais de uma, o que aumenta o peso e dificulta a eficiência do veículo. “Ainda temos dificuldades de produção de baterias para veículos elétricos, mas existem perspectivas, inclusive no Brasil, de encontrar soluções para essa questão avançar. Há um esforço muito grande para reduzir o custo das baterias, porque sem essa redução o volume ficará comprometido.”

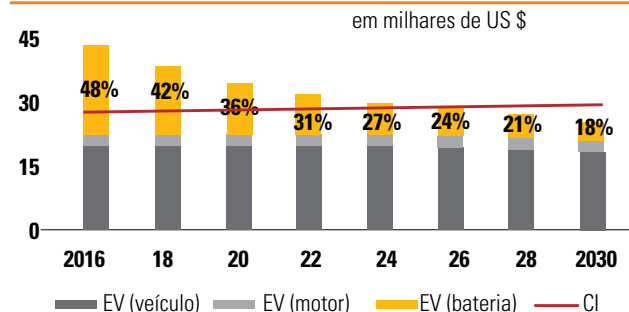
Na avaliação de Megale, o veículo elétrico traz vantagens importantíssimas em relação ao modelo convencional, pois há

Projeção de custo da bateria | US\$ por kWh



Fonte: Bloomberg New Energy Finance, Julho 2017

Projeção de custo do EV versus combustão interna (CI)



Fonte: Bloomberg New Energy Finance, Julho 2017

possam ser disseminadas e difundidas no país”, disse a diretora durante o Seminário Eletromobilidade – Desafios e Oportunidades –, realizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) em São Paulo.

Margarete afirmou em sua exposição que o governo não está fazendo a escolha pelo veículo elétrico, mas por novas tecnologias. “Diferentemente de outros países que optaram fortemente pela estratégia do veículo elétrico, o Brasil tem toda a tecnologia e um trabalho de desenvolvimento de biocombustíveis que também é uma trajetória

de baixo carbono e não necessita buscar a eletrificação por causa de questões ambientais, mas não podemos simplesmente ignorar esse tema.”

A diretora do Demob declarou que não há dúvida de que os carros ficarão mais eletrificados e enfatizou que o Brasil tem todo um aprendizado em motorização, em engenharia de motores por causa dos biocombustíveis. “Isso é um conhecimento que não pode ser simplesmente perdido. Nós temos que pensar na eletrificação, mas precisamos definir qual a trajetória. O Brasil não precisa seguir o mesmo cami-

nho da China, Japão, Europa e dos Estados Unidos devido a seus diferenciais. Nós temos outras oportunidades que podemos e devemos explorar, como a conjugação de biocombustíveis, do híbrido, a utilização do biocombustível com elétrico e a célula de combustível a partir do etanol.”

Os países que estão na vanguarda da eletromobilidade, segundo Margarete, se destacam pelas altas emissões per capita de gases de efeito estufa. “O que não é o caso do Brasil, especialmente se conciliar os biocombustíveis para a pegada de carbono”, observou.

um número menor de componentes e a sua manutenção é mais simplificada. Em comparação ao número de peças de powertrain de um modelo convencional a redução é de 10%. “Estamos colocando mais de 900 peças em um powertrain convencional e 90 em um modelo elétrico. Naturalmente isso vai trazer vantagens, além da própria eficiência dos motores elétricos em relação ao motor a combustão.”

Sobre o abastecimento dos veículos elétricos, Megale observou que uma vez equacionado o modelo de instalação dos eletropostos é fácil de a rede ser capilarizada no país. “E não precisa de uma grande área para implantar pontos de recarga como no caso de um posto de combustível”, afirmou.

Na opinião de Megale, não há uma solução única para a utilização de veículos elétricos no mundo. “Cada país está escolhendo o modelo que é mais adequado para a sua matriz energética. O Brasil tem hoje

uma matriz energética extremamente limpa com a produção de biocombustível (etanol e biodiesel) proveniente de fontes renováveis e pode explorar esse potencial.”

A utilização da matriz energética limpa é uma alternativa que o Brasil dispõe para migrar para a eletrificação, tecnologia que, segundo Megale, é uma solução de médio a longo prazo para o mercado brasileiro devido ao custo maior tanto de desenvolvimento de produto quanto de implantação de infraestrutura. “Hoje o Brasil tem que conviver com as duas tecnologias, usar a sua potencialidade para depois investir somente na propulsão elétrica.”

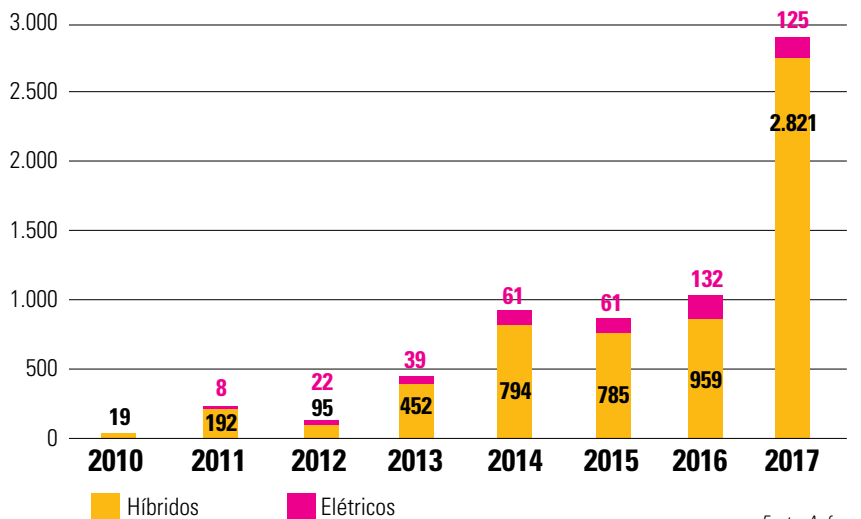
Com relação à emissão de poluentes, o Brasil se encontra em uma situação confortável e tem vantagem sobre outros países, segundo Megale, por utilizar o biocombustível. “A China precisa acelerar a produção de veículos elétricos porque a questão ambiental lá é muito ruim, e a Eu-

ropa assinou o compromisso a ser atingido e ainda não possui alternativa para reduzir a emissão de CO₂.” No Brasil o compromisso assumido durante o Acordo de Paris é de reduzir em 42% a emissão dos gases de efeito estufa até 2030.

“Por isso estamos realizando esse seminário para mostrar os desafios, discutir algumas questões e unir forças para que possamos liderar o desenvolvimento de veículos elétricos. Tudo tem que caminhar junto, a indústria e a infraestrutura”, disse Megale.

“Temos aqui fabricantes de automóveis e de autopeças, representante do governo que trabalha na política nacional de geração de eletromobilidade e as empresas que podem fomentar o desenvolvimento através de investimentos em pesquisa e desenvolvimento. Colocar todos para discutir o tema é um caminho que pode ajudar a acelerar mais o desenvolvimento do país”, afirmou o presidente da Anfavea.

Vendas anuais de elétricos e híbridos no Brasil



Para dar às empresas condições de aderirem às novas tecnologias, o governo vai lançar no fim do ano o Plano Nacional de Mobilidade, cujo foco é buscar soluções para os grandes centros urbanos e elaborar a estratégia nacional de eletromobilidade. “Não podemos abandonar a grande tendência global que é a eletrificação, mas o Brasil tem um perfil diferente de emissões e, sem dúvida, o seu caminho será diferenciado”, declarou Margarete.

A diretora do Demob lembrou que o programa Inovar-Auto introduziu a preocupação com a eletrificação ao definir metas de eficiência energética. “Tanto que teve montadoras que alcançaram a meta desafio de eficiência energética pela introdução de veículos híbridos em seu mix”, disse.

Margarete observou que a discussão da eletromobilidade no Brasil vem desde o lançamento do Inovar-Auto em 2013. “Em 2014 se começou a pensar no plano de eletromobilidade, em como se daria a introdução dessas tecnologias no Brasil, que necessariamente não seria pela adoção de veículos híbridos elétricos pelos consumidores. Por isso o caminho foi pela redução dos impostos de importação dos veículos híbridos elétricos. Ou seja, enquanto os modelos a combustão têm uma alíquota de Imposto de Importação de 35%, para os

híbridos elétricos o índice varia de 0% a 7%, de acordo com a autonomia e a eficiência energética desses veículos.”

Agora o Rota 2030 vem trazer novas metas de eficiência energética, segundo a diretora do Demob, colocando dispêndios em híbridos e elétricos como estratégicos. “Paralelamente estamos, desde o fim do ano passado no âmbito da estratégia do Rota 2030, com a discussão do grupo GT7 sobre os híbridos e elétricos para lançar no fim do ano um Plano Nacional de Eletromobilidade, que é mais um documento das diretrizes de política pública”, afirmou.

O GT7, que trata da eletrificação, é o último tema criado entre os grupos técnicos e discutido dentro dos trabalhos do Rota 2030. O GT1 discute a cadeia de fornecedores, o GT2, os incentivos para pesquisa e desenvolvimento e manufatura 4.0, o GT3, a eficiência energética e os biocombustíveis (etanol), o GT4, a segurança veicular, o GT5, a eletrônica embarcada e os baixos volumes e o GT6, a simplificação fiscal.

“Como será o Brasil em 2030, quando a previsão de estoque de veículos elétricos no mundo será superior a 120 milhões de unidades?”, questionou Margarete. “A visão do Mdic para o futuro da eletromobilidade e a motorização do país é de que a eletrificação será gradual, com

a convivência de diferentes tecnologias: híbridos, híbridos plug-in, elétricos puros, célula-combustível”, afirmou a diretora. “Ao definir a eletromobilidade o Brasil tem que olhar antes para os grandes centros urbanos e para o transporte coletivo, pois é onde temos mais problemas de emissões. Não podemos abandonar o conhecimento adquirido ao longo das últimas décadas com os biocombustíveis e a indústria nacional precisa estar presente no desenvolvimento dessas novas tecnologias para viabilizar a participação nesse novo ciclo do desenvolvimento de mercado.”

O desafio dos veículos elétricos, segundo Margarete, é o alto custo associado à nova tecnologia. “Mas podemos destacar que a redução do Imposto de Importação dos veículos híbridos elétricos de 35% para uma média de 0% a 7% concedida pelo governo foi efetivamente repassada pelas montadoras aos consumidores.”

Margarete afirmou que devido à restrição de incentivos fiscais o Brasil não dispõe de recursos para conceder um bônus na aquisição de veículos elétricos, como têm feito os países desenvolvidos. “O Brasil não tem espaço fiscal para esse tipo de política e também não sei se seria o mais adequado em um país com a tamanha desigualdade social.”

Ela também observou que a infraestrutura de recarga para veículos elétricos ainda é incipiente no país. “Mas, com a resolução da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) transformando a recarga em serviço creio que vai ajudar a disseminar mais fortemente e alavancar o setor.”

Outro desafio do ponto de vista do governo, conforme apontado por Margarete, é a dificuldade de influenciar o engajamento das montadoras e dos principais sistemistas nesse processo porque a tomada de decisão nesses grandes players não é feita no Brasil, mas no exterior. “Isso também é uma dificuldade de se fazer política automotiva no Brasil, pois o centro de decisão não está aqui. É preciso ter instrumentos capazes de conquistar os executivos que estão no Brasil para que eles consigam convencer as matrizes de que os investimentos devem ser feitos aqui.” **CTM**

Grandes cargas. Baixo consumo.

Transportar o máximo de carga possível com o mínimo esforço. Isso é reduzir o consumo de combustível e gerar economia.

Para percorrer grandes trajetos consumindo menos combustível conte com as soluções inteligentes e tecnologias da ZF. Sistemas de transmissão, chassi e segurança que reduzem custos operacionais e garantem o máximo conforto.



Respeite a sinalização de trânsito

Novo caminhão Actros estreia em Hannover



Modelo pesado da Mercedes-Benz troca retrovisores por câmeras e passa a contar com condução semiautônoma para aumentar a segurança e o conforto

Em antecipação às atrações do Salão Internacional de Veículos Comerciais IAA 2018, que acontece em Hannover, na Alemanha, de 20 a 27 de setembro de 2018, a Mercedes-Benz apresentou o novo caminhão pesado Actros em Berlim. Para dar suporte aos motoristas e aumentar ainda mais a segurança e o conforto, a marca traz a direção semiautomatizada para a produção em série: o novo Active Drive Assist pode frear, acelerar e dirigir. O sistema oferece condução semiautônoma em todas as faixas de velocidade, e não apenas em algumas.

O consumo de combustível do modelo foi reduzido em comparação com os modelos anteriores e consegue economia de até 3% nas autoestradas e até 5% nas rotas rurais. Melhorias aerodinâmicas foram alcançadas graças ao MirrorCam e aos novos defletores laterais da cabine. O Predictive Powertrain Control (PPC) é um controle de cruzeiro inteligente, que funciona de forma consideravelmente mais eficiente e pode ser usado

também em rotas rurais, graças a dados de mapa adicionais. Também estão sendo implantadas novas relações de eixo traseiro que economizam combustível.

Os espelhos principais e os espelhos de grande ângulo foram substituídos no novo Actros pela MirrorCam como parte do equipamento padrão. O MirrorCam representa uma melhoria em termos de aerodinâmica, segurança e manuseio do veículo. Este sistema fornece uma visão geral significativamente melhorada e consiste em duas câmeras montadas no exterior do veículo e duas telas de 15 polegadas nos pilares dentro da cabine.

Até agora, as câmeras que substituem os espelhos externos

normalmente só eram vistas em veículos conceituais. O sistema funciona inteiramente com câmeras digitais e monitores. O MirrorCam fornece uma visão geral consideravelmente melhorada e seu desempenho excede significativamente os requisitos legais. Além da maior segurança, a omissão de espelhos reduz o consumo de combustível, já que as câmeras digitais compactas trazem vantagens aerodinâmicas consideráveis.

As câmeras estão presas à direita e à esquerda da estrutura do teto. As imagens

O novo caminhão Actros conta com o Active Drive Assist, que pode frear, acelerar e dirigir



capturadas são exibidas em dois monitores de 15 polegadas com uma resolução de 720 x 1920 pixels. Estes estão ligados aos pilares A no interior da cabina. Um efeito colateral positivo disso é que o motorista agora tem uma boa visão diagonal dos pilares A, o que amplia o campo de visão. Além disso, a lente revestida oferece proteção ideal contra sujeira no campo de visão. Esses fatores também ajudam a aumentar a segurança.

O MirrorCam tem múltiplas funções que ajudam o motorista: ao dirigir para frente, a divisão clássica e familiar do campo de visão é mostrada nos displays, assim como nos espelhos convencionais. Ao tomar cantos em uma unidade de trator, no entanto, a imagem no display na parte interna da curva é girada e, assim, fornece uma visão ideal de todo o reboque – uma melhoria considerável em comparação com um sistema convencional de espelhos. Além disso, linhas de distância ajudam a fornecer uma avaliação mais clara do tráfego para trás. Existe também uma linha adicional que pode ser configurada individualmente, por exemplo, para mostrar o final do trailer, tornando as manobras de precisão ainda mais fáceis. Ao anoitecer, o sistema muda para um modo de visão noturna.

A parte superior do display mostra a área próxima ao veículo e a parte inferior do display mostra a área distante do veículo com um certo grau de sobreposição entre os dois. Se o Sideguard Assist estiver instalado, o MirrorCam exibe avisos em condições críticas de direção. Os braços da câmera podem dobrar na direção do deslocamento e contra a direção do deslocamento: Este projeto pode evitar danos à cabine no caso de uma colisão, minimizando os custos de reparo.

Algumas funcionalidades do MirrorCam podem ser personalizadas. O brilho dos displays, por exemplo, pode ser ajustado manualmente. Tal como acontece com o ajuste de espelho convencional, o campo de visão pode ser modificado através do controle da porta. Com o toque de um botão, o motorista pode reverter rapidamente para sua configuração básica preferida.

Sendo particularmente útil ao dirigir, o



O MirrorCam do novo Actros possui múltiplas, como fornecer uma visão ideal de todo o reboque

MirrorCam também é benéfico quando o motorista está descansando ou dormindo: um interruptor na porta e um na cama ativam o sistema por dois minutos de cada vez. Isso permite que o motorista verifique a área ao redor do veículo a qualquer momento através dos visores. Se uma tentativa for feita para roubar a carga ou o combustível ou o veículo estiver sendo vandalizado, isso dará ao motorista uma visão geral rápida para aumentar o alarme, se necessário. Este sistema funciona mesmo com as cortinas fechadas e quando o veículo está completamente desligado.

Uma característica potencialmente útil quando se trata de vender o veículo mais tarde é que os veículos com MirrorCam podem ser adaptados com espelhos convencionais em pontos de fixação pré-definidos na estrutura da porta.

O Active Brake Assist 5 suporta o condutor em caso de uma potencial colisão traseira ou colisão com uma pessoa que esteja a atravessar em frente do veículo, vindo em sua direção ou permanecendo na mesma faixa – se necessário, iniciando a frenagem máxima total para parar automaticamente. A partir de agora, o Active Brake Assist 5 funciona com uma combinação de radar e sistema de câmera. Isso permite que o sistema monitore o espaço na frente do veículo ainda melhor e responda às pessoas com mais eficiência.

Todos os sistemas de assistência em todos os veículos da Mercedes-Benz trabalham dentro dos limites do sistema em todos os momentos para a sua capacidade total. O



motorista mantém total responsabilidade com relação às condições da estrada e do tráfego.

O novo Actros, com seu Cockpit Multimídia totalmente atualizado, oferece ao motorista um nível único de conveniência operacional e conforto de exibição. Duas telas interativas como padrão servem como a fonte central de informação na cabine do piloto digital do motorista do futuro. Os sistemas de assistência são visualizados aqui, bem como todas as informações básicas relevantes para o motorista. A conectividade é agora uma realidade no Actros: os smartphones podem ser conectados via Apple CarPlay™ ou Android Auto. Os aplicativos ajudam o motorista a cumprir suas tarefas de transporte.

O Data Center de caminhão conecta o caminhão permanentemente à nuvem e forma a base de todas as soluções de conectividade. O monitoramento em tempo real do caminhão via Fleetboard e o tempo de disponibilidade da Mercedes-Benz trazem valor agregado para o proprietário da empresa.

CTM



Zeppelin: o renascimento de um mito

Um século após seu voo inaugural, o Zeppelin retoma sua trajetória histórica e hoje é utilizado em aplicações que variam desde o turismo até missões científicas, passando também por publicidade e vigilância territorial

No dia 18 de setembro de 1997, o Zeppelin NT decolou no seu voo inaugural em Friedrichshafen, no sul da Alemanha, e atraiu a atenção do público e da imprensa mundial. O mito Zeppelin ganhou nova vida com um dirigível de nova geração, o Zeppelin NT (a sigla significa Nova Tecnologia), construído pela empresa ZLT Zeppelin Luftschifftechnik. Desde seu primeiro voo sobre Friedrichshafen, existe novamente um dirigível sobre o lar tradicional do Zeppelin.

Os voos comerciais começaram quatro anos depois com a criação da empresa Deutsche Zeppelin-Reederei, que retomou a histórica “companhia aérea” fundada em 1935. Hoje, a empresa oferece voos panorâmicos diários em dois dirigíveis na cidade às margens do lago Bodensee (também conhecido como Lago Constance), na fronteira com a Suíça.

Foi o renascimento do mito Zeppelin que cruzou os céus por décadas até a interrupção de seu uso no final da década de 1930. Foram mais de 30 anos de operação bem sucedida que combinou inovação com glamour.

O atual Zeppelin NT nada tem em comum com seu antecessor, o dirigível inventado pelo visionário conde alemão Ferdinand von Zeppelin. O desenvolvimento da aeronave por sua construtora alia experiência histórica com tecnologia. A estrutura rígida do novo dirigível é feita de alumínio e fibra de carbono. Com sua estrutura 1.100 quilos, o Zeppelin NT é um autêntico peso leve e obedece aos mais elevados padrões de estabilidade, manobrabilidade e segurança. A sustentação no ar é proporcionado pelo gás hélio não inflamável, encapsulado em um material altamente resistente a danos.

Um inovador sistema de propulsão com motores giratórios permite ao piloto manobra o dirigível como um helicóptero, o que reduz o número de técnicos de apoio terrestre para pouso e decolagem. Mesmo quando atingido por um relâmpago, a aeronave não sofre alterações nas características de voo. É o único dirigível com estrutura interna rígida do mundo.

A ZF Friedrichshafen, uma das maiores fabricantes de componentes automotivos do mundo e fornecedora de tecnologias de eletrificação e de condução autônoma de veículos, aproveitou a retomada dos voos do Zeppelin para convidar um grupo de jornalistas brasileiros, presentes no Salão Internacional de Veículos Comerciais (IAA 2018), a ser realizada em Hannover, na Alemanha, em setembro, para um voo no dirigível.

O motivo tem a ver com a histórica relação entre a fabricante de peças e as duas empresas alemãs responsáveis pelo desenvolvimento e operação do Zeppelin. Todas as companhias são derivadas da

empresa original fundada por Ferdinand von Zeppelin em Friedrichshafen, após estudos e desenvolvimento pelo conde alemão, que patenteou seu invento alguns anos depois.

O Zeppelin (ou zepelim) é um tipo de aerostato rígido, ou seja, um dirigível. Seu nome é uma homenagem ao conde alemão, que foi pioneiro no desenvolvimento de dirigíveis rígidos no começo do século 20. As primeiras ideias do zepelim surgiram na década de 1870 e desenvolvidas em detalhes na década de 1890, sendo patenteadas na Alemanha, em 1895, e nos Estados Unidos, em 1899. Os primeiros voos comerciais ocorreram em 1910. Em quatro anos a Delag, a primeira companhia aérea comercial do mundo, já tinha transportado mais de 10 mil passageiros pagantes em mais de 1.500 voos. Após o enorme sucesso do projeto Zeppelin, a palavra Zeppelin passou a ser sinônimo de todos os dirigíveis rígidos.

A construção dos zepelins continuou a longo dos anos e culminou com os dirigíveis LZ 127 Graf Zeppelin LZ 129 Hindenburg

Julho de 1900, quando o voo de teste do LZ1, primeiro dirigível do conde Zeppelin, foi lançado em Manzell, no Lago Constance





O Zeppelin tem sido usado como plataforma para multimídia, para transmitir programas de televisão ao vivo ou vigilância em grandes eventos e servir de veículo de publicidade



O Zeppelin "Bodensee" oferece voos panorâmicos a partir da cidade de Freiburg, na Alemanha

destina a voos até a América do Norte e do Sul.

A fabricação e operação dos dirigíveis foi descontinuada após o acidente do com Hindenburg em maio de 1937, quando aterrissou em Nova Jersey, explodindo em chamas pouco antes de ser derrubada e cair no aeroporto.

O primeiro dirigível que chegou a Brasil foi o LZ Graf Zeppelin em voo experimental com destino final no Rio de Janeiro, onde pousou 59 horas de voo. O LZ 129 Hindenburg

também teve várias passagens pelo Brasil na década de 1930. Os dirigíveis podiam levar cerca de 50 passageiros e número equivalente de tripulantes.

DO CONCEITO À PRODUÇÃO EM SÉRIE

As primeiras considerações sobre se a reativação dos dirigíveis Zeppelin seria técnica e economicamente viáveis foram feitas em 1988, após as quais foram realizadas

estudos da documentação histórica dos dirigíveis Zeppelin históricos e a eficácia dos projetos correntes de dirigíveis. Em seguida, começaram os estudos preparatórios do protótipo. Com 75 metros de comprimento e 14 metros de diâmetro, a estrutura é montada.

Em 1993 foi criada e a empresa construtora do novo dirigível. Sua equipe fizeram pedidos e receberam diversas patentes do novo projeto no mundo todo. Estas patentes, entre outras coisas, a estrutura triangular, o sistemas de propulsores, o desenho em forma oval e armações de fibra de carbono.

Em 1991, a prova do conceito é demonstrado. O modelo de teste com controle remoto pesa 20 quilos e tem 10 metros de comprimento e é movido por três motores elétricos. Revelou excelentes características de voo durante o primeiro teste. Mostrou que o conceito básico de uma estrutura rígida para a qual os recém-projetados propulsores giratórios estão fixados garante o mais elevado grau de segurança e, até agora, manobrabilidade inigualada.

A seguir, um estudo de viabilidade e uma pesquisa de mercado consideraram as possibilidades técnicas, os custos de construção e a subsequente operação dos Zeppelin modernos. O primeiro levantamento revelou um potencial de venda de 80 dirigíveis Zeppelin para os setores de turismo, publicidade e missões científicas especiais.

Em 1996 o protótipo do Zeppelin NT 07 foi apresentado ao público pela primeira vez e atraiu grande atenção. Em setembro de 1997 cerca de 30 mil curiosos observaram o voo inaugural do Zeppelin NT 07, que decolou do aeroporto de Friedrichshafen e depois de um voo de 40 minutos pousou em frente do novo hangar. Este hangar é o maior do sul da Alemanha, medindo 110 metros de comprimento, 69 metros de largura e 32 metros de altura. Em junho do mesmo ano, iniciou-se a construção do protótipo LZ NT 07. O segundo protótipo fez seu voo inaugural de maio de 2001 e pouco depois foi homologado pelas

MUSEU ZEPPELIN FRIEDRICHSHAFEN

Um dos atrativos turísticos da cidade-sede da ZF e da operadora de zepelins é o Museu Zeppelin Friedrichshafen. O museu abriga a maior coleção de itens de aviação do mundo e narra a história dos dirigíveis Zeppelin. Além disso, é o único na Alemanha que alia tecnologia à arte. Desde sua reabertura em 1996, sua localização atual fica na estação ferroviária do porto.

De acordo com o conceito de Museu de Tecnologia e Arte, os visitantes podem ver como essas duas áreas estão intimamente interligadas. A obra de arte Zeppelin Swarms, de Héctor Zamora ilustra bem isso. O foco está no homem e em sua posição na interação entre a tecnologia, natureza e fé. A coleção de arte também inclui obras de artistas considerados "artistas degenerados" pela Alemanha nazista. Um grande número de modelos de zepelins, não só da Alemanha, mas de todo mundo, também está em exibição no museu na área de tecnologia.

A coleção de tecnologia engloba uma série de itens ligados à história do Zeppelin. A peça central é um modelo parcial em escala total do dirigível LZ 129 Hindenburg. O dirigível foi reproduzido fielmente ao original e autenticamente mobilidade. Tem 333 metros de comprimento, grande o suficiente para transmitir uma ideia das enormes dimensões do dirigível original.

O LZ 129 Hindenburg original tinha 245 metros de comprimento e um diâmetro de

41,2 metros na sua parte mais larga em torno do meio. Era impulsionado por quatro motores Daimler Benz a diesel, com capacidade de 772,3 quilowatts (1.050 cavalos cada, e alcançava uma velocidade máxima de cerca de 130 km/h.

Após a impressionante visão geral do modelo parcial do lado de fora, a escada de alumínio retrátil dobrável convida os visitantes a embarcar. Ele leva ao convés inferior, o deque B, que tem um bar, um longe para fumantes e toaletes. As cabines de passageiros estão dispostas em dois deques, empilhadas uma cima da outra. Nas cabines, os visitantes podem experimentar o ambiente especial dentro de uma aeronave da década de 1930 e conhecer os aspectos técnicos desta aeronave.

As camas dentro das cabines são feitas de alumínio. Cada cabine tem um lavatório suspenso (com água corrente fria de uma torneira), um nicho de guarda-roupa com cortinas, uma mesa dobrável, um banquinho e uma escada para subir ao beliche superior. As cabines também possuem iluminação elétrica e são ventiladas e aquecidas. O Hindenburg viajou 18 vezes para a América do Norte e do Sul.

A coleção de tecnologia também abrange uma nacela do motor do LZ 127 Graf Zeppelin o automóvel Maybach Zeppelin, a sala de mídia (que apresenta imagens históricas de zepelins), gabinete de curiosidades do



O Maybach Zeppelin foi encomendado por dois irmãos milionários norte-americanos e tem oito metros de comprimento

zepelins, e sistemas de elevação, propulsão e aerodinâmica.

O Maybach Zeppelin foi construído em 1938 em Friedrichshafen, encomendado por dois irmãos milionários norte-americanos. O carro tem oito metros de comprimento, pesa 3,6 toneladas e pode atingir uma velocidade máxima de 170 quilômetros por hora. Seu motor tem doze cilindros com um volume total de oito litros e uma capacidade de 200 cavalos. O projeto de engenharia para este carro foi baseado nos motores Maybach para os dirigíveis LZ 126 (1924) e LZ 127 Graf Zeppelin (1928).

O museu também conta com uma biblioteca e uma loja que oferece livros, relógios e joias, kits de construção de modelos, DVD, itens colecionáveis e lembranças do zepelins.

autoridades, depois de acumular mais de 800 horas de voo em 200 viagens, completando o programa de testes.

Em 2003 pela primeira vez dois dirigíveis Zeppelin foram homologados para voos comerciais. No mesmo ano o Zeppelin "Bodensee" oferece voo panorâmico pela primeira vez a partir da cidade de Freiburg. Mais de 3.000 passageiros foram recebidos a bordo nas três semanas seguintes. Os voos comerciais passaram a operar regularmente na cidade de Friedrichshafen, a base da empresa operadora. Em setembro de 2017 o passageiro número 250 mil subiu a bordo

do Zeppelin NT. No fim do ano passado, a temporada de passeios turísticos terminou com um total de mais de 24 mil passageiros transportados. Hoje a operadora oferece passeios a partir de 245 euros por pessoa para voos de meia hora.

Mais do que uma atração turística no ar o Zeppelin NT é um novo conceito de construção de aeronaves e tem muitas possibilidades de aplicação em diversas.

Desde seu início de operação em 2001, o Zeppelin tem sido usado com sucesso em muitas áreas, como plataforma para multimídia, por exemplo. Foi utilizado

para transmitir programas de televisão ao vivo em eventos importantes. O dirigível também serviu para missões de reconhecimento remoto e outras missões científicas. A polícia tem usado o Zeppelin NT Mundo para vigilância em grandes eventos, como a visita do papa em 2005 e a Copa do Mundo em 2006. Também teve utilização para estudos atmosféricos e servir de veículo de publicidade.

A indústria, a polícia, o setor militar e o das ciências que utilizaram o dirigível, após avaliação dos resultados, ficaram muito satisfeitos com o Zeppelin NT. **CTM**

Volvo faz a primeira entrega comercial de caminhões autônomos



Sete caminhões Volvo com tecnologia autônoma começam a operar nas lavouras de açúcar do Grupo Usaçucar, em Maringá, Paraná, o que contribui para reduzir as perdas de mudas por pisoteamento

Pioneira ao apresentar o caminhão modelo VM com tecnologia autônoma numa operação real no Brasil há cerca de um ano, a Volvo anuncia agora a entrega comercial das primeiras unidades desse modelo. “Dissemos que esse seria o primeiro caminhão com tecnologia autônoma comercialmente viável do mercado. Agora provamos isso com a entrega de um lote de veículos já para a colheita de cana-de-açúcar de 2018”, afirma Wilson Lirmann, presidente da Volvo América Latina. O veículo foi desenvolvido pela área de engenharia avançada no Brasil, com apoio da matriz na Suécia. Com o negócio, a Volvo torna-se a primeira marca a fazer a entrega comercial de um caminhão com tecnologia autônoma no mundo, segundo a montadora.

A tecnologia autônoma está sendo

comercializada na forma de prestação de um serviço. “Podemos comparar com os serviços de TV a cabo ou internet que te-



mos em casa. Existe um equipamento, mas não pagamos por ele e sim pelo serviço entregue”, afirma Lirmann. “Com a alta produtividade da tecnologia autônoma, os valores envolvidos são compensadores para o cliente desde a primeira safra”, acrescenta Bernardo Fedalto, diretor comercial de caminhões da Volvo.

O VM com tecnologia autônoma é equipado com um avançado sistema que permite a operação em modo autoguiado quando está dentro da lavoura de cana. Durante a colheita, o veículo é capaz de “visualizar” de forma virtual as linhas de plantação e seguir sozinho por elas, sem interferência direta do condutor. “A pre-

Bernardo Fedalto: “Com a alta produtividade da tecnologia autônoma, os valores envolvidos são compensadores para o cliente”

cisão de 2,5 cm é um número impossível de atingir por um motorista. Com isso, reduzimos drasticamente as perdas por pisoteamento das mudas novas, um dos maiores problemas de produtividade de nosso cliente”, afirma Alan Holzmann, diretor de planejamento estratégico de produto da Volvo na América Latina.

Para conseguir tamanha precisão, o caminhão tem um sistema de geolocalização que identifica com exatidão o caminho a ser seguido e aciona o sistema de direção.

“Estamos muito otimistas com essa nova tecnologia autônoma. Sem ela, a compactação de mudas impacta largamente na vida útil do canavial”, afirma Paulo Meneguetti, diretor financeiro e de suprimentos da Usaçúcar, grupo proprietário da Usina Santa Terezinha, para onde os caminhões foram destinados. A cada cinco safras potenciais de cana, uma é perdida por pisoteamento das mudas pelo caminhão durante a colheita. Com a precisão de direção do Volvo VM com tecnologia autônoma é possível zerar essa perda, aproveitando todo o potencial da lavoura. “Multiplicando isso pelos 350 mil hectares cultivados pelo grupo a redução de perdas será gigante”, diz Meneguetti.



Paulo Meneguetti: “Estamos muito otimistas com essa nova tecnologia autônoma”

“Durante a colheita operamos 24 horas por dia, sete dias por semana. À noite temos dificuldade adicional para evitar o pisoteio. Tudo será minimizado com o caminhão de tecnologia autônoma.”

A nova tecnologia não elimina o papel do motorista. Ele continua responsável por conduzir o veículo até as linhas de plantação e depois para o ponto de descarga, reiniciando um novo ciclo. “Esta tecnologia não foi concebida para eliminar o motorista. Ao contrário, o ajudará em seu trabalho, aumentando a precisão, a produtividade e a segurança”, assegura Holzmann. “Funciona como num avião comer-

Caminhão tem um sistema de geolocalização que identifica com exatidão o caminho a ser seguido e aciona o sistema de direção

cial: o piloto continua responsável pelas decolagens e pousos, além de monitorar constantemente o voo, mesmo quando o piloto automático está ativado. O motorista continua acompanhando e cuidando de tudo, mesmo quando o sistema autônomo está conduzindo sozinho”, explica.

A Usina Santa Terezinha faz parte do Grupo Usaçúcar, terceiro maior exportador de açúcar do Brasil, com cerca de 1,6 milhão de toneladas comercializadas em 20 países, faturamento anual de R\$ 2,95 bilhões (2017) e 16 mil funcionários distribuídos em dez unidades. O grupo pretende aumentar sua produção até 2020 para 19 milhões de toneladas de cana-de-açúcar processadas, cerca de 5% a mais que o volume atual. No mix de produção, a empresa faz 80% de açúcar e 20% de álcool.

O Brasil é o maior produtor e exportador mundial de açúcar. Cálculos de especialistas do setor sucroalcooleiro indicam que o mundo vai consumir aproximadamente 200 milhões de toneladas de açúcar em cerca de cinco anos, 20 milhões de toneladas a mais que o volume atual de 180 milhões de toneladas.

CTM

África e Oriente Médio deverão receber 350 caminhões Mercedes

Volume de vendas de Atego e Accelo é cerca de 40% superior às unidades exportadas em 2017 e os modelos são customizados de acordo com as demandas específicas dessas regiões



Os caminhões Atego e Accelo vêm obtendo aprovação nas severas aplicações do Oriente Médio

A Mercedes-Benz do Brasil, que já tem uma tradicional e destacada presença na América Latina, está expandindo as vendas para outros mercados internacionais. É o caso das exportações crescentes de caminhões Atego e Accelo para a África e o Oriente Médio.

“No ano passado, enviamos aproximadamente 260 caminhões Atego e Accelo para países da África e do Oriente Médio. Para 2018, projetamos o embarque de mais 350 veículos, o que significa um crescimento de cerca de 40% nas exportações destes caminhões para aquelas regiões”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing e peças e serviços de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Os caminhões já saem do país customizados para atender às demandas específicas de cada mercado.”

O crescimento das vendas de Atego e Accelo para países da África e do Oriente

Médio contribui para o avanço da Mercedes-Benz do Brasil no mercado externo. “Nossas exportações totais de caminhões tiveram um crescimento superior a 120% nos últimos quatro anos, passando de mais de 3.600 unidades em 2014 para cerca de 8.000 unidades em 2017”, informa Leoncini. “No acumulado de janeiro a julho deste ano, já exportamos mais de 4.600 caminhões, o que nos garante o mesmo nível de vendas do ano passado. Para se ter uma ideia, a representação das exportações na produção de caminhões da empresa evoluiu de 10% em 2014 para 40% atualmente.”

Segundo a Mercedes-Benz, os caminhões Atego e Accelo vêm obtendo aprovação nas severas aplicações da África e do Oriente Médio. “O Accelo e o Atego operam com eficiência e produtividade tanto nas cidades e estradas, como em condições adversas, incluindo vias não pavimentadas, desertos, temperaturas elevadas e topografia

irregular, muito comuns naquela região”, afirma Leoncini. “Além de reconhecer a qualidade dos produtos, os clientes locais dão muito valor à confiabilidade da marca e ao suporte de atendimento e assistência técnica que a Mercedes-Benz oferece em qualquer lugar do mundo, em parceria com os concessionários e os escritórios regionais da Daimler Trucks.”

Os caminhões exportados pela montadora são customizados para satisfazer as solicitações específicas dos clientes e as legislações de cada país. Sob coordenação da área de Centro de Customização para Clientes (Custom Tailored Trucks – CTT), esse trabalho conta com o envolvimento de profissionais de engenharia, produção, vendas, marketing, controlling e peças e serviços.

Em resultado da atuação do CTT, foram criadas, por exemplo, soluções como a aplicação de pneus largos super single 365/85 no Atego 1725 4x4, a fim de aumentar a eficiência nas operações fora de estrada no deserto. Do mesmo modo, foram produzidos caminhões com escape vertical, iluminação externa de emergência no teto da cabine (giroflex), entre-eixos mais curtos, dispositivo de proteção frontal e painel de instrumentos com idioma árabe.

A Mercedes-Benz, em parceria com implementadores, também exporta veículos completos, como para o transporte de tropas, tanques de água e combustível, coletor de lixo e socorro de veículos.

“Os caminhões Accelo e Atego produzidos pela Mercedes-Benz do Brasil complementam o amplo e abrangente portfólio global da Daimler Trucks nessas regiões”,

ressalta Fábio Mesquita, gerente sênior do centro de pedidos e exportações da Mercedes-Benz do Brasil. “O Accelo é um modelo totalmente desenvolvido por nossa empresa no Brasil. Além disso, com as soluções customizadas do Atego, ampliamos a nossa participação no atendimento a diversos mercados mundiais da Daimler Trucks, com motores Euro 3 ou Euro 5, conforme a necessidade do cliente e legislação local.”

Com seu Centro de Desenvolvimento Tecnológico – criado há 21 anos e localizado junto à fábrica de São Bernardo do Campo (SP) – e seu Campo de Provas, inaugurado este ano em Iracemápolis (SP), a Mercedes-Benz do Brasil está apta a desenvolver e testar caminhões para qualquer parte do mundo.

“Isso nos credencia a atender quaisquer demandas dos nossos clientes e a conquistar novos mercados em vários continentes, como vem ocorrendo na África e no Oriente Médio”, afirma Mesquita. “Para ressaltar essa integração do Brasil à plataforma global de produção de caminhões da Daimler Trucks, o nosso Accelo e o nosso Atego 1725 4x4 customizado para o transporte fora de estrada estarão expostos no estande do Grupo Daimler no Salão Internacional de Veículos Comerciais IAA 2018, em



A Mercedes adotou soluções inovadoras para envio dos veículos ao Oriente Médio e da África

Hanover, na Alemanha, no próximo mês de setembro.”

REDUÇÃO DE CUSTOS NAS REMESSAS

A fim de ampliar ainda mais a competitividade da empresa nas exportações de caminhões, a Mercedes-Benz do Brasil adotou soluções inovadoras de logística para o envio dos veículos aos clientes da região do Oriente Médio e da África. Como resultado, reduz os custos de frete e agiliza o tempo de trânsito.

“Os caminhões semipesados Atego estão sendo embarcados no sistema de Flat Rack Containers, solução que gera uma economia de 16% a 20% no frete em relação à alternativa de navio ro-ro (roll-on e roll-off), em que os veículos entram e saem do navio rodando por seus próprios meios”, afirma Leoncini. “Já o Accelo, de dimensões compactas, é transportado em containers convencionais, com economia de 50% sobre o navio ro-ro.”

“Além da diminuição no custo do frete, a opção pelos contêineres assegura mais uma importante vantagem no transporte marítimo aos clientes, que é a redução de cerca de 25% no tempo de trânsito em relação ao navio ro-ro”, explica Leoncini, enfatizando que a Mercedes-Benz é a primeira fabricante do país a utilizar contêineres para embarque de caminhões.

A fim de demonstrar todas as soluções oferecidas pela Mercedes-Benz do Brasil aos clientes do mercado externo, a montadora tem recebido a visita de concessionários e seus clientes na fábrica de São Bernardo do Campo (SP), que têm assim a oportunidade de conhecer as linhas de produção de caminhões, motores e agregados, bem como os produtos do portfólio.

Atualmente, a Mercedes-Benz do Brasil exporta caminhões e ônibus para cerca de 50 países. Além dos mercados da África e Oriente Médio, os outros destinos são América Latina, Ásia e Oceania. **CTM**



Os caminhões Atego estão sendo embarcados em contêineres, com economia no frete

Logística: a chave para enfrentar a conjuntura desfavorável

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O presidente executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (Abol), Cesar Meireles, fornece um panorama da atividade logística no país, em um cenário de economia desacelerada, infraestrutura deficiente, incertezas no campo político e insegurança jurídica. Com as dificuldades existentes, a atuação dos operadores logísticos se torna fundamental para reduzir custos e dar mais eficiência ao transporte de bens e mercadorias, amenizando as perdas da economia. “Os operadores logísticos são intensivos em mão de obra qualificada e tecnologia de ponta, capazes de

prover inovações disruptivas para todos os problemas apresentados”, enfatiza.

Outra questão importante é a necessidade de se melhorar a infraestrutura brasileira, pois, segundo o presidente da Abol, não é possível almejar o crescimento econômico sem que haja uma significativa melhoria nesta área. “O Brasil investe pouco e muito mal em infraestrutura logística, fadando o país ao atraso e ao anacronismo viário”, lembra. A necessidade de um marco regulatório para o setor também é um ponto fulcral para os operadores logísticos.

TRANSPORTE MODERNO - Como a logística tem ajudado as empresas a superar a crise econômica?

CESAR MEIRELES - Vivíamos, até os anos 90, em um ambiente econômico extremamente maculado pela inflação, a qual entre 1990 e 1994 amargou média anual de 764%, encontrando em 1993 seu maior nível, 2.708,5%. Com o Plano Real em 1994 debelando, por fim, a hiperinflação, qualidade e custo passam a ser postos na prancheta da indústria. Com o fenômeno mundial da globalização aumentando a competição entre as nações, surge a necessidade imperativa de otimizar as operações com vistas a enfrentar players cada vez mais preparados e competitivos. Aí entra o operador logístico, apto a prover projetos específicos e dirigidos a trazer economias em toda a cadeia de valor da indústria, agroindústria e comércio, dado que, em sua função precípua, estão capacitados a oferecer, de forma integrada, soluções de transporte, em qualquer modal, armazenagem, em qualquer regime fiscal e condição física, e gestão de estoques, esta, o elemento nevrálgico da indústria. Os operadores logísticos são intensivos em mão de obra qualificada e tecnologia de ponta, capazes de prover inovações disruptivas para todos os problemas apre-

sentados. Como são detentores de poucos ativos (asset light), têm flexibilidade e alcance de largo espectro, reduzindo custo, risco e maximizando eficiência em toda a extensão operacional dos embarcadores.

TRANSPORTE MODERNO - Que setores têm sido mais atingidos pela desaceleração econômica?

CESAR MEIRELES - Como os operadores logísticos atuam em todas as cadeias produtivas, em todos os segmentos, portanto, vivenciamos as oscilações da economia em primeiro plano. Segundo dados publicados em 31/08/2018, pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu apenas 0,2% no segundo trimestre deste ano, tendo registrado no primeiro trimestre, um crescimento de 0,4%. Na análise estratificada, a indústria registrou queda de 0,6%, o setor agropecuário ficou estável e o de serviço teve alta de 0,3%. Trazendo os resultados do primeiro semestre de 2018, procuramos mostrar que, ainda que haja desaquecimento da atividade econômica, os operadores logísticos sempre estarão trabalhando para mitigar as perdas da economia, exatamente por serem os parceiros ideais na busca pela melhoria de performance operacional e

aumento de produtividade.

TRANSPORTE MODERNO- Nesse contexto, a atuação dos operadores logísticos está se expandindo? Por quê?

CESAR MEIRELES - Sim, certamente! O que expomos acima reproduz a importância do setor para o desenvolvimento da economia. Em estudo por nós realizado no ano passado, encontramos cerca de 245 empresas com o perfil de operadores logísticos, produzindo uma receita bruta próxima a R\$ 65,2 bilhões, com arrecadação próxima dos R\$ 13,5 bilhões e geração de 366 mil empregos diretos. Para este ano, visando oferecer números mais acurados, com o efeito da consolidação do mercado, contratamos a Fundação Dom Cabral para nos ajudar nessa pesquisa. Lembro que é muito difícil chegarmos a um número preciso, já que não dispomos de uma Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) para o operador logístico, assim, realizamos um hercúleo esforço para trazermos números confiáveis. Pode ser que encontremos no estudo da fundação um número menor do que o verificado no ano passado, o que não significa redução da atividade, mas uma leitura com fundamento científico, portanto, com mais maturidade, tendo

como possível achado, movimentos de consolidação, fruto de fusões e aquisições ocorridas no período.

TRANSPORTE MODERNO - Quais as principais dificuldades enfrentadas pelos operadores logísticos atualmente no Brasil?

CESAR MEIRELES - Não são tão diversas das dificuldades dos demais setores, mas recortaria para melhor compreensão a imensa complexidade do contexto tributário, quando o imbróglio dos tributos e impostos que se sobrepõem termina por onerar sobremaneira a economia, impondo obrigações acessórias totalmente desnecessárias. Outro ofensor para nosso setor é a ausência de um marco regulatório próprio, leve, claro, pragmático. Como não temos uma Classificação Nacional de Atividade Econômica específica para o operador logístico, sendo nossa atividade uma integradora de funções logísticas, logo, integradora de CNAE, somos levados a buscar trabalharmos com um rol específico de leis e regulações variadas. Assim o fizemos com a Anvisa, que nos deu total apoio, nos principais capítulos que se aplicam aos operadores logísticos.

Avançamos também com a inclusão do operador logístico no marco regulatório do Transporte Rodoviário de Carga (TRC), (Câmara PL nº 4.860/2016 e Senado PLC nº 75/2018), tratando-o no mesmo nível de importância da Empresa de Transporte de Carga (ETC), dado que, para um operador logístico operar com o transporte rodoviário, deve requerer à ANTT, as mesmas licenças e registros, garantindo-lhes, contudo, os mesmos direitos daqueles. Para 2019, iremos enfatizar projeto de lei que está incubado no Senado Federal que reconhece o operador logístico como atividade econômica, revisando a atividade de armazenagem, dado que, a lei ora vigente, (Decreto 1.102), é de 1903, logo, absolutamente anacrônica e ineficaz.

TRANSPORTE MODERNO- Como



Cesar Meireles, presidente executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos

melhorar a infraestrutura do país? É possível atrair investimentos nessa área?

CESAR MEIRELES - O Brasil investe pouco e muito mal em infraestrutura logística, fadando o país ao atraso e ao anacronismo viário. Recentemente, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) apresentou o Plano CNT de Transportes e Logística, identificando a necessidade de investimentos na ordem de R\$ 1,7 trilhão em infraestrutura. Esse montante equivale a um quarto (1/4) do PIB anual do Brasil. O plano dá conta da necessidade de implantação de 2.663 projetos em todo o país e, desses, 82,4% são de projetos estruturantes nos modais ferroviário, hidroviário, rodoviário, em portos,

aeroportos e terminais intermodais em todo o território nacional, e 17,6%, são em projetos em áreas urbanas. O Plano da CNT enfatiza que o abissal gap de investimentos vem impondo o desbalanceamento da matriz de transportes, elevando os custos logísticos ano a ano, trazendo-os, em 2017, a níveis próximos a 12,3% do PIB, contra 7,8% dos EUA, afetando frontalmente nossa competitividade em nível internacional. No ranking do Banco Mundial (LPI), entre os 137 países estudados, amargamos a 65ª posição, a mais baixa entre os membros do BRIC. Consta ainda o estudo da CNT que a falta de planejamento integrado, projetos ineficientes e errados, problemas de execução e investimentos insuficientes, são as causas raízes para a

baixa competitividade e o elevado Custo Brasil. Escusou-se de destacar, contudo, a egrégia confederação, a endemia nacional da corrupção, que corrói toda a base estruturante da economia e o tecido social. Tão relevante quanto o Plano CNT, é a Carta de Infraestrutura da Consultoria Inter.B, a qual informa que em 2017, os investimentos em infraestrutura reduziram-se para 1,69% do PIB, frente a 1,95% no ano anterior. Com ênfase para os investimentos em infraestrutura logística, o quadro é ainda mais alarmante. Saímos do pífio 0,96% do PIB em 2013, para 0,59% do PIB em 2017. Segundo a Inter.B, países vizinhos como a Colômbia, Peru, Chile, Paraguai, vêm investindo de quatro a cinco vezes o que realizamos. O resultado é a redução no Estoque de Capital de Infraestrutura no Brasil, que despencou de 58,2% do PIB, para 35,9% em 2017. Sem investimentos públicos e com marcos regulatórios frágeis, não se pode esperar contrapartidas privadas, ainda que estas superem destacadamente os investimentos públicos. Para ilustrar a gigante necessidade de capital necessário, o país tem que adicionar cerca de R\$ 250 bilhões em investimentos em infraestrutura anualmente, por pelo menos sete anos, até 2025. Precisamos tratar esse capítulo como projetos de estado, e não de governos.

TRANSPORTE MODERNO - Qual a importância de se estabelecer um marco regulatório para o setor?

CESAR MEIRELES - Desde há muito tomei para mim um pensamento dogmático, estruturado há 479 a.C., pelo filósofo chinês Kong Qiu Confúcio, que me ilumina ao definir que “se eu fosse o dono do mundo a primeira coisa que eu faria seria definir o sentido das coisas, pois a ação depende da definição”. O conceito filosófico nos instrui que se faz necessário clarear e estabelecer, na sua mais extensiva e profunda definição as atividades operacionais de um setor,

“O longo descaso de décadas nos trouxe a uma das mais desequilibradas matrizes de transporte para um país de extensão continental como o Brasil, com cerca de 65% concentrados no modal rodoviário. O corolário de tanta desfaçatez é, como vimos anteriormente, o elevado custo logístico”


para que não paire dúvida do que se é realizado e praticado, dado que, em assim fazendo, o processo torna-se cediço por todos, facultando, assim, a compreensão fática àqueles que no segmento militam, pressupondo, portanto, a convergência e o diálogo com o fundamento jurídico. Ao assim proceder, estaremos todos caminhando para o campo fértil da segurança jurídica permitindo que todos trabalhem estruturados nas garantias legais, oferecendo ao setor oportunidades de mais investimentos, que levarão, certamente, à geração de emprego para os brasileiros e sustentabilidade para os empresários no longo prazo.

TRANSPORTE MODERNO- Qual a expectativa em relação ao próximo governo? O senhor espera avanços no setor de logística e infraestrutura com mudanças no governo federal e nos estaduais?

CESAR MEIRELES - Não há como pensar em crescimento econômico sustentável e sustentado sem considerarmos investimentos em infraestrutura. Quando

assim destacamos, estamos citando investimentos em saneamento básico, energia, telecomunicações e logística, isto é, portos, aeroportos, hidrovias, rodovias, ferrovias, dutovias, terminais e entroncamentos multimodais, cabotagem. O longo descaso de décadas nos trouxe a uma das mais desequilibradas matrizes de transporte para um país de extensão continental como o Brasil, com cerca de 65% concentrados no modal rodoviário. O corolário de tanta desfaçatez é, como vimos anteriormente, elevado custo logístico. Mas além de investirmos pouco, é mister reforçar que investimos mal nessa rubrica. Ainda que sejamos um país fortemente estruturado no transporte rodoviário, temos malha viária insuficiente e de má qualidade. Outro estudo da CNT, realizado com base em dados de 2017, mostra que dos 1,7 milhão km de rodovias existentes no país, somente 12,3% são pavimentadas, equivalendo a 211,4 mil km de vias asfaltadas. Destas, apenas 38,2% são qualificadas como boas ou ótimas. Logo, 61,8% estão graduadas como regulares, ruins ou péssimas. O grave é que estamos piorando ano a ano, já que não há investimentos suficientes. Além dessa análise desfavorável, perdemos feio ao nos compararmos com outras nações quando a métrica é a densidade rodoviária, ou seja, quilômetro de rodovia por mil quilômetros quadrados de área territorial. Enquanto temos apenas 24,8 km de rodovia pavimentada por mil km² de área, os EUA têm 438 km (17,6 vezes) e China 360 km (14,5 vezes).

Para mudar o curso dessas ações, o próximo governo precisará melhorar a governança do setor de infraestrutura logística, reduzindo os órgãos que tratam do mesmo assunto como ministérios, agências etc. Hoje são dez órgãos que interferem e se sobrepõem na atividade. Há de se ter uma ocupação profissional e jamais permitir aparelhamento político partidário. Temos que ter programas, projetos e planos de estado e não de governo.



Nosso trabalho é
focado em **você**
e no **futuro** dos
negócios.

praxio.com.br

BgmRodotec agora é Praxio.

Somos conectores entre o que fazemos de melhor e o que o nosso cliente precisa. Nossa tecnologia especialista é referência entre as maiores empresas do setor de transporte de cargas e logística.

Pode contar com a gente. Conheça e experimente todas as soluções Praxio para o futuro do seu negócio.

praxio

Direções conectadas
ao futuro.



Mercedes-Benz amplia vendas no segmento

Com a linha Sprinter, a empresa aumentou em 53% as vendas de furgões, em 12% as de vans de passageiros e em 8% as de chassis com cabine no acumulado de janeiro a agosto

SONIA MOARES

A estratégia de oferecer um atendimento individualizado aos clientes de furgões e vans da linha Sprinter tem ajudando a Mercedes-Benz a ampliar as suas vendas no mercado brasileiro. De janeiro a agosto a empresa registrou o emplacamento de 4.751 veículos da linha Sprinter, um crescimento de 27% sobre as 3.743 unidades vendidas no mesmo período de 2017.

Com esse resultado, a montadora conquistou a liderança no segmento de comerciais leves de 3,5 a 5 toneladas de

Peso Bruto Total (PBT), com 36% de participação de mercado. "O aumento de 27% nas vendas da Sprinter significa dez pontos percentuais a mais em relação ao avanço de 17% de todo o mercado", afirma Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing vans da Mercedes-Benz do Brasil.

Segundo Ferrarez, a distribuição urbana, o e-commerce e a aplicação ambulância vêm puxando as vendas da linha Sprinter neste ano, como também o transporte de executivos e o turismo. "No segmento de

furgões o resultado de vendas da Sprinter foi excelente. Considerando o acumulado até agosto, chegamos a 53% de crescimento, com o emplacamento de 2.184 veículos, ante 1.431 unidades no mesmo período de 2017", conta o executivo. "Dessa forma, a marca alcançou cerca de 33% de participação na categoria, 6% a mais em relação aos 27% de janeiro a agosto do ano passado."

No mercado de vans de passageiros o crescimento de vendas da Sprinter continua



A montadora conquistou a liderança no segmento de 3,5 a 5 t de pbt, com 36% de share

expressivo em 2018, liderado com folga pela Mercedes-Benz, segundo Ferrarez. Até agosto a comercialização desse modelo



Jefferson Ferrarez: "A distribuição urbana, o e-commerce e a aplicação ambulância vêm puxando as vendas da linha Sprinter"

cresceu 12%, com 2.028 unidades, ante 1.815 unidades no período anterior. Com isso, a participação subiu de 51% no acumulado de janeiro a agosto de 2017 para 57% no mesmo intervalo deste ano.

Na disputa entre os modelos de chassi com cabine a Mercedes-Benz obteve um acréscimo de 8% nas vendas até agosto, com 539 unidades emplacadas neste ano, o que resultou num market share superior a 18%. Os estados de São Paulo, Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul continuam sendo os maiores compradores dessa linha da Sprinter no Brasil.

REFERÊNCIA

Com 60 versões, a linha Sprinter – formada pelos modelos 311 CDI Street (3,5 toneladas), 415 CDI (3,88 toneladas) e 515 CDI (5 toneladas) –, é indicada para empresas de transporte, profissionais autônomos e empreendedores.

Segundo Ferrarez, a Sprinter se consoli-

EM BELO HORIZONTE EMPRESA INAUGURA PRIMEIRO VAN CENTER

Em Belo Horizonte (MG) a Mercedes-Benz inaugurou a primeira loja exclusiva para a venda de produtos e serviços de veículos das linhas Sprinter e Vito.

"Esta é a terceira loja exclusiva do Van Center no Brasil, o que representa um passo marcante em vendas e prestação de serviços aos clientes locais, fortalecendo a nossa presença em Minas Gerais", diz Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing vans da Mercedes-Benz do Brasil.

Minas Gerais ficou em terceiro lugar no ranking nacional de vendas da Sprinter no primeiro semestre deste ano, com 316 unidades. Com este volume, a Sprinter lidera o segmento de Large Vans no estado, com 34% de participação.

"A categoria de vans de passageiros é a que mais puxa as vendas no estado, com 188 unidades emplacadas, o que dá à marca a liderança com mais de 66% de market share", informa Ferrarez. "Os principais clientes da Sprinter são transporte escolar, turismo, fretamento e locação."

Quase metade das vendas da Sprinter em Minas Gerais está concentrada na região metropolitana de Belo Horizonte, o que garante à marca 32,5% de market share e 164 unidades emplacadas.

No primeiro semestre a empresa vendeu 112 veículos na região metropolitana e ficou com a liderança da categoria com mais de 68% de participação.

dou no Brasil como referência em qualidade, tecnologia, segurança, conforto, agilidade e excelente custo operacional. Também é reconhecida por sua ótima relação custo/benefício e valor de revenda. "Com isso, os clientes têm à disposição um portfólio de produtos com diversas versões para atender uma ampla diversidade de aplicações de transporte, o que reforça a imagem da Sprinter como o veículo mais desejado da categoria", comenta o diretor.

CTM

BYD começa a entregar os caminhões elétricos para a Corpus

Os seis veículos a serem entregues a partir de setembro fazem parte do primeiro lote de 21 unidades de um total de 200 caminhões encomendados pela empresa de saneamento e obras

SONIA MOARES



Os caminhões BYD são silenciosos e possuem manutenção simplificada

A BYD inicia a entrega em setembro dos seis primeiros caminhões 100% elétricos para a Corpus Saneamento e Obras, empresa que atua na coleta e transporte de resíduos em São Paulo. Esses veículos, que acabaram de chegar ao Brasil, foram embarcados no início de junho na cidade de Changsha, na China, e fazem parte do primeiro lote de 21 unidades de um total de 200 caminhões encomendados pela empresa.

Os caminhões elétricos serão utilizados no serviço de coleta e transporte de resíduos da cidade de Indaiatuba, no interior de São Paulo. Esses veículos não emitem gases poluentes ou qualquer fumaça na atmosfera, possuem manutenção simplificada e são bem mais silenciosos que os caminhões tradicionais empregados na limpeza urbana. Utilizam como fonte de energia uma bateria especialmente desenvolvida para a eletrificação veicular, com tecnologia exclusiva de fosfato de ferro-lítio (reciclável e com vida

útil de até 30 anos), e têm peso bruto total (PBT) técnico de 21 toneladas na versão 4x2 e autonomia estimada de oito horas de operação por recarga (cerca de 200 quilômetros).

“Antes de entrar em operação, os novos caminhões passarão por uma revisão de entrega e receberão o compactador de resíduos com sistema eletro-hidráulico, desenvolvido em parceria com a Danfoss. Esse sistema substitui as tradicionais alavancas e garante maior eficiência energética e redução do nível de ruído no funcionamento do equipamento”, explica Charles Fioravante, gerente de manutenção de frota da Corpus.

Essa inovação também dá maior eficiência às operações de coleta e compactação de resíduos e contribui para o conforto dos profissionais, porque substitui o esforço natural para movimentação das alavancas por uma simples pressão no botão de acionamento, com redução do nível de ruídos e vibrações do sistema, como também do

consumo de energia elétrica.

Os caminhões da BYD contam ainda com modernos sistemas one pedal drive e Kers (Kinetic Energy Recovery Systems) de recuperação de energia elétrica pela energia cinética obtida no uso dos freios. Sem o pedal de embreagem e com transmissão de quatro marchas, o sistema permite ao motorista conduzir o veículo utilizando apenas o acelerador. Nas frequentes reduções de velocidade para a coleta de resíduos, o freio motor provocado nas desacelerações contribui para o acúmulo de energia do conjunto de baterias, ampliando assim a autonomia do veículo. De acordo com a Corpus o uso do one pedal drive pode ser feito em 90% do percurso.

“O eT8a é o caminhão de lixo mais silencioso e confortável do mercado, garantindo o bem-estar e a satisfação da população. De maneira diferente dos caminhões movidos a diesel, sua transmissão está diretamente ligada ao motor, sem embreagem. Para facilitar as partidas nas mais íngremes rampas, possui torque máximo de 1.500 Nm a partir de zero rpm, o maior da categoria, uma revolução em relação aos convencionais, que possuem menos torque e somente a rotações bem mais elevadas”, explica Carlos Roma, diretor de vendas da BYD do Brasil.

“Com a emissão zero, deixamos de emitir aproximadamente 14 toneladas de CO₂ por mês por veículo (a combustão de um litro de diesel produz aproximadamente quatro quilos de CO₂ e o consumo de um caminhão é de aproximadamente dez litros por hora, sendo que o mesmo trabalha aproximadamente 360 horas por mês, que o torna o maior responsável pelo efeito

estufa. Passamos a gerar maior conforto aos colaboradores e à comunidade, pela melhor dirigibilidade, segurança e baixo nível de ruídos, resultado em menor estresse. O desempenho é bem superior em todas as condições de operação, chegando a ser sete vezes mais eficiente”, explica Fioravante.

As vantagens do caminhão BYD e do eT8A, segundo o diretor da BYD, está na emissão zero, na eficiência energética, no menor custo total de propriedade (TCO), na transmissão automatizada de quatro marchas e na segurança.

LOGÍSTICA VERDE

A Corpus Saneamento e Obras e a BYD do Brasil participaram do lançamento do Manual de Aplicação: Boas Práticas para Transportes de Carga, do Programa de Logística Verde Brasil (PLVB), que tem como objetivo orientar as empresas brasileiras quanto à escolha, aplicação, avaliação e

relato das boas práticas para o transporte de carga.

Segundo Suzane de Sousa Gomes, gerente de desenvolvimento da Corpus, a empresa, além de ser referência em ações de sustentabilidade no transporte de resíduos, pode auxiliar outras empresas e indústrias de todo o país a alcançar, por intermédio de práticas sustentáveis, suas metas na redução de custos de transporte, logística e preservação ambiental. “A expertise da Corpus, desenvolvido ao longo de mais de 30 anos no gerenciamento de resíduos industriais e hospitalares e com atuação em toda a cadeia, está totalmente alinhado com o Manual de Aplicação: Boas Práticas para o transporte de carga”, afirma Suzane.

As atividades logísticas são essenciais para toda a sociedade, por suprir cargas e serviços e por ampliar os resultados econômicos das empresas, representando de 7% a 9% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial e cerca de 12% do PIB brasileiro.

Segundo a Agência Internacional de Energia (AIE), os transportes são os maiores consumidores mundiais de combustíveis derivados de petróleo, uma fonte de energia não renovável e representavam 29% deste montante em 2013. Além disso, a categoria de transportes é uma das que mais contribuem para a emissão de gases de efeito estufa (GEE), com crescimento de 2,3 vezes nos últimos 40 anos.

No Brasil a atividade responde por 69% do consumo de petróleo e gás natural e por 13,8% das emissões de GEE. De toda a energia consumida em transportes no mundo, 93% são de derivados de petróleo. No Brasil, este valor atinge 80%.

Segundo Márcio D’Agosto, coordenador-técnico do PLVB, um dos grandes desafios das empresas para o século 21 é serem sustentáveis e, simultaneamente, eficientes na maneira como operam sua logística e demais atividades, sem que isso impacte sua economia.

CTM

25ª EDIÇÃO INTERMODAL 2019 SOUTH AMERICA

UM NOVO MOVIMENTO PARA 2019:

GERAR MAIS NEGÓCIOS.

NÓS JÁ ESTAMOS PREPARANDO A PRÓXIMA EDIÇÃO DA MAIOR FEIRA DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE DE CARGAS E COMÉRCIO EXTERIOR DAS AMÉRICAS.

19 A 21 DE
MARÇO DE 2019

SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL

NOVAS OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS, TENDÊNCIAS DE MERCADO, TECNOLOGIAS E MUITO MAIS.

ESPERAMOS VOCÊ NA INTERMODAL SOUTH AMERICA 2019.

Kelly Lima - Gerente Key Account
klima@ubmbrazil.com.br
+55 11 4878-5921

Bruno Nascimento - Comercial
bnascimento@ubmbrazil.com.br
+55 11 4878-5939

Realização



UBM

UPS testará novo caminhão elétrico

Com a estratégia contínua de eletrificação da sua frota global, a empresa vai testar durante seis meses os veículos da Thor Trucks Inc. que terão autonomia em torno de 160 quilômetros com bateria leve e durável

SONIA MOARES



O caminhão elétrico da Thor terá autonomia de cerca de 160 quilômetros

A UPS, uma das maiores operadora logística do mundo, fechou uma parceria com a Thor Trucks para desenvolver e testar um caminhão elétrico na cidade de Los Angeles, nos Estados Unidos, que deverá estar pronto para utilização ainda neste ano.

A empresa testará o veículo durante seis meses, quando fará avaliações off-road para analisar a durabilidade e capacidade da bateria, integração técnica, engenharia, entre outros itens, em vias pavimentadas. Dependendo do sucesso no uso do caminhão, a UPS poderá adquirir mais unidades.

“A UPS acredita no futuro dos veículos elétricos comerciais. Queremos apoiar as pesquisas necessárias para o avanço da tecnologia, bem como as empresas que desenvolvem esses produtos inovadores”, afirma Carlton Rose, presidente de manutenção e engenharia de frota global da UPS. “O desempenho é crucial em nossa frota. Estamos animados para colocar esse veículo nas ruas e testar como ele se sai em trajetos dentro e em torno de Los Angeles.”

O caminhão elétrico da Thor terá autonomia de cerca de 160 quilômetros, movido

por uma bateria projetada e produzida pela empresa que será leve e durável. “Estamos empolgados por trabalhar com uma empresa visionária como a UPS, especialmente por ser nossa primeira parceria colaborativa”, diz Dakota Semler, co-fundadora e CEO da Thor Trucks. “A UPS está comprometida com a sustentabilidade e opera uma das frotas mais respeitadas e complexas dos Estados Unidos.”

Segundo a UPS, a parceria faz parte dos planos para trabalhar conjuntamente com diversas empresas, tendo em vista testar e utilizar veículos de tecnologia avançada e movidos a combustíveis alternativos, contribuindo para atingir suas metas de sustentabilidade. Na visão da empresa de logística, os veículos elétricos, juntamente com a infraestrutura de abastecimento necessária para carregá-los, têm um papel fundamental para sua futura frota.

A UPS continua expandindo o uso de veículos elétricos e trabalha com ampla variedade de fabricantes, como Arrival, Daimler, Tesla, Thor e Workhorse. Com sua abordagem Rolling Laboratory (laboratório rolante), a empresa movimenta cerca de 9,3 mil veículos de baixa emissão a fim de determinar qual tecnologia funciona melhor em cada configuração de trajeto, incluindo modelos completamente elétricos, híbridos elétricos, híbridos hidráulicos, a etanol, a gás natural comprimido (GNC), a gás natural liquefeito (GNL) e a gás propano.

A UPS oferece ampla solução logística, como também transporte de pacotes e frete, facilitação de comércio internacional e implementação de tecnologia avançada para gerenciar o mundo dos negócios de forma mais eficiente. Com sede em Atlanta, a companhia opera em mais de 220 países e territórios no mundo.

CTM



A avaliação off-road vai analisar a durabilidade e a capacidade da bateria do veículo

Cervejaria Ambev terá um terço da frota com veículos elétricos até 2023

A parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus envolve 1.600 caminhões movidos a energia limpa para o transporte de bebidas e o primeiro modelo é o VW e-Delivery, que chegará às ruas ainda neste ano

SONIA MOARES



Os caminhões VW e-Delivery podem chegar a uma autonomia de até 200 quilômetros

A Volkswagen Caminhões e Ônibus fechou o maior contrato do ano no segmento de carga. Foi com a Cervejaria Ambev, dona das marcas Skol, Brahma, Antarctica e Guaraná, para a qual vai fornecer 1.600 caminhões elétricos até 2023.

Esses veículos serão usados para o transporte de bebidas e representam cerca de 35% da frota da Ambev, que será composta por veículos movidos a energia limpa, deixando de emitir mais de 30,4 mil toneladas de carbono em sua cadeia logística por ano. Entre 2014 e 2017, a companhia já reduziu esse índice em 33,9%.

O VW e-Delivery, primeiro caminhão leve 100% elétrico da América Latina, será o primeiro a integrar a frota de elétricos da Ambev. Os veículos começarão a rodar em teste ainda neste ano para determinar a tecnologia mais adequada para as operações da Cervejaria Ambev. O modelo será recarregado com 100% de energia elétrica comprada de fontes limpas, como eólica e solar.

O trabalho em conjunto, segundo a Volkswagen Caminhões e Ônibus, repre-

senta um passo importante em direção a um futuro cada vez menos dependente de combustíveis fósseis e tem por objetivo reduzir ainda mais as emissões de gases de efeito estufa da frota da Cervejaria Ambev.

A parceria é um marco na história das duas empresas e esse é o maior anúncio do tipo já feito no mundo. "Graças à nossa parceria com a Cervejaria Ambev, que já dura mais de 20 anos, fomos os primeiros a desenvolver veículos vocacionais para distribuição de bebidas. E agora, mais uma vez, saímos juntos na frente, ingressando na era elétrica", declarou Roberto Cortes, presidente e CEO da VW Caminhões e Ônibus.

Desenvolvidos no Brasil, os veículos trazem soluções de última geração para a logística verde, como sistemas inteligentes para ajustar a demanda da bateria conforme a operação e para recuperar a energia da frenagem. Os caminhões podem chegar a uma autonomia de até 200 quilômetros, de acordo com a aplicação e a configuração do veículo. O nível de ruído é extremamente baixo quando comparado aos modelos

tradicionais, melhorando o conforto do motorista e de seus ajudantes na operação.

"Temos certeza que esse projeto contribuirá muito para a construção do legado sustentável que queremos deixar para as próximas gerações" afirma Guilherme Gaia, diretor de logística e suprimentos da Cervejaria Ambev.

Nos últimos cinco anos, a Cervejaria Ambev destinou mais de R\$ 1 bilhão para projetos voltados à sustentabilidade socioambiental em sua operação. O montante, segundo a empresa, contribuiu para a superação de seis das sete metas anunciadas em 2013 para serem atingidas em 2017.

Um dos resultados mais significativos foi a redução da emissão de gases de efeito estufa. A meta estabelecida pela Ambev consistia em reduzir a emissão em 10% entre 2013 e 2017. Em 2016, no entanto, a empresa já tinha diminuído as emissões em quase 40% com a implantação de iniciativas de eficiência energética, como redução no consumo de combustíveis e energia elétrica e diversificação da matriz energética.

Agora, a cervejaria anunciou mais um passo importante nesse trabalho, com novos compromissos, que têm previsão de ser atingido até 2025.

As metas, definidas pela AB InBev globalmente, são divididas em quatro pilares, entre eles a empresa destaca as ações climáticas as quais determina que 100% da eletricidade comprada pela Cervejaria Ambev sejam provenientes de fontes renováveis. Além disso, a cervejaria vai reduzir em 25% as emissões de carbono ao longo da sua cadeia de valor. Com sede em São Paulo, a Ambev investiu R\$ 17,5 bilhões no país nos últimos cinco anos.

CTM

Petronas inaugura Centro de Pesquisa e Tecnologia

Empresa investe R\$ 32 milhões nas novas instalações onde serão desenvolvidos e testados produtos voltados para aplicações industriais para o mundo todo

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O novo centro de pesquisas da Petronas dedica-se ao desenvolvimento tecnológico em fluidos

A Petronas Lubricants International inaugura o Centro de Excelência em Pesquisa e Tecnologia na América Latina, um espaço dedicado ao desenvolvimento tecnológico em fluidos para suprir as demandas crescentes do setor industrial. A nova unidade, localizada na fábrica da companhia, em Contagem, Minas Gerais, será focada em inovações em fluidos industriais, lubrificantes e graxas, servindo também como centro de especialização técnica, atendimento ao cliente, gerenciamento de produtos e controle de qualidade.

Guilherme de Paula, presidente da Petronas Lubrificantes Américas, destaca que a empresa fez investimentos no Brasil de aproximadamente R\$ 650 milhões nos

últimos seis anos, quando adquiriu a fábrica de lubrificantes da Fiat em Contagem, sendo que R\$ 32 milhões (ou US\$ 8 milhões) foram para o novo centro. "Acreditamos nas ambições de crescimento do Brasil e estamos comprometidos com a nossa meta em atender às exigências do mercado da maior economia da região. Esse é um ativo não só para a América Latina, mas servirá para pesquisas que serão usadas no mundo todo", diz. O laboratório conta com 75 equipamentos para controlar todos os aspectos ligados à qualidade de lubrificantes e graxas como viscosidade, pureza, durabilidade e confiabilidade.

As instalações em Minas Gerais se juntam à rede de centros de pesquisa e tecnologia

da marca em todo o mundo, incluindo China, Malásia, África do Sul e Estados Unidos. O Centro Global de Pesquisa e Tecnologia da Petronas fica em Turim, na Itália, e foi inaugurado em março deste ano. O centro recém-inaugurado está estruturado em uma área de mais de 2,4 mil metros quadrados e abriga instalações de última geração, incluindo laboratório acreditado pela ISO 17025, para sua equipe de químicos, engenheiros e técnicos capacitados executar mais de 105 testes diferentes da ASTM (American Society for Testing and Materials).

O presidente da Petronas Lubricants International, Giuseppe D'Arrigo, afirma que a empresa valoriza os investimentos em tecnologia. "Para a companhia, o novo centro de pesquisa e tecnologia na América Latina simboliza nosso compromisso e crença no poder da tecnologia para ajudar as indústrias a serem bem-sucedidas no futuro."

LINHA DIESEL

A Petronas comercializa produtos amplamente conhecidos no mercado automotivo nacional como Selenia, Syntium, Urania, Tutela, além de lubrificantes e graxas industriais. Nos últimos seis anos, a empresa avançou da sétima para a quarta posição entre os principais players de lubrificantes no Brasil. "Dobramos o market share para veículos a diesel chegando a 9%, o que é excelente", afirma de Paula. No início do ano, a companhia anunciou que comprometerá 75% de todos os projetos futuros de pesquisa e tecnologia para alcançar redução de emissões de CO₂.

A Petronas Lubricants International é

o braço mundial da Petronas, empresa nacional de petróleo da Malásia de fabricação e comercialização de lubrificantes. A unidade do Brasil é a divisão de fabricação e comercialização responsável por atender a América Latina. A fábrica de Contagem tem capacidade de produção de 220 milhões de litros por ano. Todos os dias de 500 a 600 toneladas de produtos saem da unidade fabril em carretas de transportadores terceirizados.

Em 2017, a Petronas lançou uma linha Urania atualizada. "Nosso portfólio para os veículos a diesel é bastante diversificado. Lembrando que os lubrificantes para o segmento correspondem a 35% da produção do país, o que é muito significativo. Estamos bem posicionados", acredita Luiz Sabatino, CEO da Petronas Lubrificantes para o Brasil e América Latina. A linha, voltada para veículos pesados, passou a contar com a tecnologia ViscGuard, que foi desenvolvida para auxiliar no controle de formação de resíduos e manter a viscosidade.

Em 2013, a companhia formou uma joint-venture com uma das maiores fabricantes de motores a diesel do mundo, do grupo chinês Yu Chai, adquirindo 50% da empresa de lubrificantes do conglomerado. "Essa marca ainda não está no Brasil, mas tem presença forte em países da América Latina, como Peru e Colômbia. Temos investido para atuar com cada vez mais força no setor de pesados, pois acreditamos nesse segmento. No Brasil, o transporte rodoviário de cargas é fundamental e deve continuar assim por um bom tempo", diz.

Sabatino acredita que a diversificação da gama de produtos é uma estratégia que contribuiu bastante para que a empresa reforçasse

Guilherme de Paula: o laboratório é um ativo não só para a América Latina, mas servirá para pesquisas que serão usadas no mundo todo



sua presença no Brasil. "Em 2012, a Petronas era uma empresa voltada para o que chamamos de "carga leve", ou seja, com mais produtos para frotas leves. Hoje, conseguimos mudar isso, com produtos para pesados com ótima aceitação de mercado. Temos sido procurados também por empresas de ônibus para realizar testes com nossos produtos e os resultados são positivos", diz.

Para 2018, a Petronas Lubrificantes espera crescer 3%, mantendo esse ritmo pelos próximos seis anos. Segundo Sabatino, o mercado brasileiro de lubrificantes não apresentou crescimento no primeiro semestre, equiparando-se ao mesmo período do ano anterior. "No segundo semestre, o cenário é mais favorável e deve haver incremento de 3% a 4%", informa. Há três anos, o mercado nacional consumia 1,5 bilhão de litros de lubrificantes ao ano; desde então, esse volume teve uma queda considerável, recuando para 980 milhões de litros, em virtude do desaquecimento da economia.

Os setores agrícola, sucroalcooleiro e de mineração têm impulsionado a venda de lubrificantes no país. "São segmentos que têm puxado bastante o mercado e tido impacto positivo nas nossas vendas. Temos expectativa de que a safra brasileira continue atingindo marcas excelentes, como tem ocorrido nos últimos anos, e isso aquece a economia. Outro nicho que tem sido importante para a Petronas é o de reposição de peças", diz Sabatino.

Desde 2013, a Petronas lançou 100 novos produtos. Neste ano, está previsto o lançamento de uma linha para o setor automotivo. "Não posso adiantar mais nada sobre o produto, que será apresentado uma semana antes do Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1", conta Sabatino. A Petronas é pa-



Luiz Sabatino: o cenário de mercado no segundo semestre é mais favorável e deve haver expansão de 3% a 4%

trocinadora da equipe Mercedes-Benz de F1 desde 2010, antes a marca havia patrocinado as equipes Sauber e BMW-Sauber. "Nosso portfólio está bem completo, não temos previsão de fazer outros lançamentos além deste. Podem ocorrer obviamente atualizações de nossas linhas", completa o executivo.

A empresa está pronta para a transição do Euro 5 para o Euro 6, que ainda não tem data definida para ocorrer no Brasil. "Os lubrificantes contribuem para que os veículos seja menos poluentes. Já temos a tecnologia e devemos lançar os produtos para a frota Euro 6 no Brasil antes da concorrência. Não há ainda uma definição de quando será feita a mudança, mas estamos acompanhando as discussões", explica Sabatino.

A Petronas Lubrificantes também se prepara para a eletrificação da frota, em nível mundial. De acordo com Giuseppe D'Arrigo, os veículos elétricos representam, ao mesmo tempo, uma oportunidade e um desafio para a companhia. "Os elétricos precisam de menos lubrificantes, mas também utilizam esse tipo de produto. Estamos trabalhando para que essa mudança seja uma oportunidade de negócios para a marca", diz. **CTM**

Volume de emplacamentos de 2018 está 58% abaixo do obtido em 2008

Os resultados do setor pararam de cair, mas a esperada recuperação ainda não chegou, principalmente devido ao fraco desempenho no varejo

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Há dez anos, no período entre janeiro e agosto de 2008, a indústria de implementos rodoviários entregou ao mercado 88,3 mil unidades. Esse total é 58% acima do apurado em oito meses desse ano quando foram emplacados 55,8 mil produtos. “A crise fez recuar nosso desempenho de tal ordem que

levaremos muito tempo para nos recuperarmos”, afirma Norberto Fabris, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

Em 2008, a indústria entregou ao mercado 37,9 mil reboques e semirreboques e 50,4 mil carrocerias sobre chassis. Esse

ano, por setor, os volumes são 27,7 mil e 28,1 mil, respectivamente. “Historicamente, em termos de unidades, há um volume naturalmente maior no segmento leve. Mas como a economia está reagindo lentamente e sem sinais de aquecimento nas cidades, o setor está com desempenho menor”, explica Fabris.

Os fabricantes de implementos rodoviários estão diretamente ligados aos demais segmentos da economia. Atualmente, aproximadamente 60% das mercadorias que circulam pelas ruas e estradas do país o fazem a bordo de implementos rodoviários. “Se os negócios estão aquecidos a nossa indústria recebe os benefícios, mas quando não nós sofremos as consequências”, afirma Fabris.

De janeiro a agosto de 2018, o total de implementos rodoviários que foram emplacados chegou a 55,8 mil unidades. No mesmo período de 2017, a indústria entregou ao mercado 36,4 mil unidades. Quando avaliamos os resultados acumulados do ano, nota-se que a curva descendente, que vinha se mantendo desde 2014, foi interrompida. “Por conta das perdas acumuladas não se pode afirmar que estamos crescendo, mas sim iniciando a recuperação”, assinala Mário Rinaldi, diretor executivo da Anfir.

Nas vendas para o mercado externo, o primeiro semestre apresentou queda de 19,5% em relação ao ano anterior, com 1,7 mil implementos exportados. A expectativa da entidade é chegar ao final de 2018 com um total de emplacamentos da ordem de 82 mil unidades entre reboques e semirreboques e carroceria sobre chassis, em proporções iguais para cada segmento.

CTM

TELEMETRIA ITURAN



TECNOLOGIA
FOCO NA SEGURANÇA
INTELIGÊNCIA DE DADOS



Gerenciamento da
frota e condutores



Redução
de custos



Deteção de
comportamentos agressivos



Reconstrução
de acidentes



Controle sobre
ociosidade da frota



Segurança do Patrimônio
e do Condutor



Eficiência nos
processos logísticos



Criação e Controle
de rotas



Diagnóstico das
condições do veículo

Ligue agora e solicite uma visita!

0300 77 FROTA

• 0300 77 37682

ituran.com.br

Os impactos do tabelamento de frete

Na avaliação do presidente da Usiminas, a lei 13.703/18, que determina uma política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas, é prejudicial para o mercado

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Paralisação dificultou a chegada dos produtos aos terminais como o porto de Cubatão

Sancionada em agosto pelo presidente Michel Temer, a lei que estabelece a Política de Frete Mínimo para o Transporte Rodoviário de Cargas tem causado muita polêmica entre embarcadores e transportadores. A medida é resultado das negociações para pôr fim à greve dos caminhoneiros em maio, mas não agradou ao setor produtivo, principalmente ao agronegócio e às indústrias exportadoras, dependentes do transporte rodoviário de cargas. Entidades setoriais entraram com ações diretas de inconstitucionalidade no Supremo Tribunal Federal (STF) contestando a legislação, mas não há previsão de quando a questão será julgada.

Para o presidente da Usiminas, Sergio Leite de Andrade, a Política de Frete Mínimo para o Transporte Rodoviário de Cargas

é “desastrosa” para o país. O executivo acredita que o STF deveria declarar a lei inconstitucional, por infringir o conceito de livre concorrência. “Caso não se decida pelo cumprimento da Constituição, queremos que o tabelamento seja referencial, e não vinculativo”, afirma. O executivo avalia que não foram considerados diversos aspectos técnicos para a elaboração da legislação. “Esse tipo de medida cria uma forte insegurança jurídica”, diz.

Segundo Andrade, na indústria do aço, o impacto do preço mínimo do frete é estimado em R\$ 1,1 bilhão. “Não foi considerado também, nessa tabela desastrosa, o respeito a acordos, a contratos”, afirma. O presidente da Usiminas lembra que o tabelamento não fixa os valores, mas cria

as regras para que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) defina o piso, conforme fatores como custo do óleo diesel, pedágios e especificidades das cargas.

Para Andrade, um dos piores reflexos da nova lei será o efeito no mercado. “O tabelamento representa intervenção inadequada no mercado brasileiro, traz insegurança jurídica”, diz. O presidente da Usiminas acredita que haverá aumentos abusivos dos preços do frete, com impacto inflacionário que prejudicará o consumidor e resultará na inviabilidade do transporte dos produtos de baixo valor agregado. Em 6 de setembro, a ANTT publicou a nova tabela com preços mínimos de frete, com reajuste médio de 5%.

Leonardo de Almeida Zenóbio, diretor executivo de Logística da companhia, também é crítico à medida. “Inicialmente, por meio de institutos e associações que representam o aço brasileiro, vamos lutar para demonstrar ao poder público, junto com os demais setores, que a lei que determina a política mínima de frete, além de inconstitucional, não é a melhor forma de resolver uma questão de relacionamento econômico entre transportadora e autônomos, principalmente pela sua complexidade, e também pelas variáveis que fazem parte do universo do transporte rodoviário. Somos a favor de uma tabela de referência para que possam ser identificados os abusos e distorções, e sobre eles, sim, atuação forte do poder público”, analisa.

Segundo Zenóbio, a nova política de frete mínimo e a tabela proposta geraram um aumento dos fretes em grande parte dos setores em relação ao que estava

sendo praticado no mercado. “O impacto, em um primeiro momento, é a perda de competitividade e repasse em todos os pontos da cadeia produtiva: fornecedores, clientes e consumidores. Com a nova realidade de frete, a empresa agora irá otimizar a matriz logística de maior competitividade, buscando minimizar as influências desta política”, afirma.

A nova lei determina que o processo de fixação do preço mínimo de frete seja técnico, e que tenha ampla publicidade, contando com a participação de representantes dos embarcadores, contratantes dos fretes, cooperativas e sindicatos de empresas de transportes de carga, além dos transportadores autônomos. O frete deverá ser definido, em âmbito nacional, de forma a refletir os custos operacionais totais do transporte, com prioridade para os custos do óleo diesel e dos pedágios. A tabela do frete deverá ser montada considerando-se o quilômetro rodado por eixo carregado, as distâncias e as especificidades das cargas segundo a definição dada pela própria lei.

PARALISAÇÃO

Para Sergio de Andrade, a greve dos caminhoneiros, ocorrida em maio deste ano, gerou perda de R\$ 1,8 bilhão para a indústria do aço. A Usiminas precisou



criar um comitê de crise para enfrentar a situação. “Foi um episódio extremamente grave para o nosso país, trouxe consequências para toda a sociedade e prejuízos para todos os setores da nossa economia”, avalia. O executivo observa que a situação tornou mais evidente a necessidade de mudanças na matriz de transporte de cargas do Brasil. “Incentivar a cabotagem, que ainda é pouco utilizada, é fundamental, assim como o transporte ferroviário”, analisa.

De acordo com a ANTT, a movimentação de cargas no modal ferroviário apresentou incremento pelo quarto ano consecutivo, crescendo 10% em 2017. Já o transporte aquaviário de cargas registrou expansão de 8,4% no ano passado, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “Temos visto que outros meios de transporte estão avançando, mas o setor produtivo brasileiro ainda é bastante dependente das rodovias, como a greve dos caminhoneiros demonstrou recentemente”, diz Sérgio Andrade.

Leonardo Zenóbio conta que, durante a paralisação, o desabastecimento de matérias-primas e insumos foi o maior problema da Usiminas. “O desafio foi manter os principais equipamentos que trabalham em regime contínuo, tais como nossos altos-fornos em operação, bem como administrar nossa impossibilidade momentânea em atender nossos compromissos e clientes”, relata. “O pós-greve veio seguido de dúvidas técnicas e jurídicas quanto à aplicabilidade da tabela mínima de frete, seguida de um movimento de alta de fretes em determinados momentos abusivos, tendo a tabela como alavancador”, completa.

A Usiminas não possui frota própria, mas não descarta a possibilidade de mudança. “Não só para nossa companhia, mas qualquer outra empresa, ter frota

Leonardo Zenóbio afirma que a nova tabela trouxe aumentos nos fretes



Sergio Leite de Andrade: a lei de fretes mínimos causa insegurança jurídica

própria é uma opção, mas gostaríamos de continuar focados em nosso negócio. De maneira geral, se nada for modificado nesta política, este processo de ter frota própria pode se consolidar devido à representatividade do custo de frete dentro da composição do preço do produto, principalmente se vier a influenciar diretamente na competitividade do negócio em relação aos seus players”, explica Zenóbio.

A Usiminas trabalha em grande escala, produzindo aços planos em bobinas e chapas, com um total de 4,5 milhões de toneladas por ano de produtos acabados. Para transportar mercadorias e insumos, a empresa investe na multimodalidade. “Recebemos e escoamos das usinas por ferrovias em uma proporção 65%/35% (ferroviário/rodoviário), mas há de ressaltar que para chegar aos terminais para abastecer de matérias-primas os terminais que vão dar acesso às ferrovias e para os produtos chegarem aos clientes na ponta, as operações são realizadas por carretas. Também estamos avançando em nossas operações por cabotagem, um modal pouco explorado em um país continental como o nosso”, diz Zenóbio. **CTM**

Rumo Logística: cenário positivo

Julio Fontana Neto destaca os fatores que dificultam os investimentos em infraestrutura e a importância da prorrogação da concessão da malha paulista, já aprovada pela ANTT

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Apesar de a greve ter prejudicado a exportação de grãos, a Rumo conseguiu amenizar os prejuízos

A greve dos caminhoneiros causou impactos em todos os segmentos da economia brasileira, mostrando a dependência do país neste modal, já que mais de 60% da produção nacional é transportada por rodovias. Os prejuízos causados pela paralisação reforçaram o que tem sido dito pelos especialistas e profissionais que atuam no setor de logística: o Brasil precisa investir em outros meios de transporte de cargas principalmente em ferrovias, cabotagem e navegação de interiores. A insegurança jurídica e a demora na tomada das decisões governamentais, porém, atrapalham os investimentos necessários em infraestrutura.

O presidente da Rumo Logística, Julio Fontana Neto, afirma que a exportação de grãos ficou prejudicada, pois, devido à paralisação, boa parte da carga não chegava aos terminais ferroviários e marítimos. No caso específico da companhia, entretanto, os prejuízos foram reduzidos. "A greve dos caminhoneiros teve um impacto mínimo em nossas operações, o que ocorreu principalmente nos últimos dez dias do mês de maio. E logo no início de junho, a Rumo retomou rapidamente a normalidade de demanda e a capacidade de suas operações, apresentando crescimento de 16% em relação a junho de 2017", relata.

Sobre as perspectivas para 2018, o cenário tende a se manter positivo para a Rumo. As estimativas para a safra de soja 2017-2018, frente à safra anterior, são de crescimento de 4% na produção tanto no Brasil como no Estado do Mato Grosso, tornando essa uma safra recorde. No segundo trimestre, a soja foi a commodity agrícola mais transportada, com 7,7 milhões de TKU (toneladas por quilômetro útil), 25,3% a mais do que no segundo trimestre de 2017. No primeiro semestre deste ano, a Rumo transportou 17,5% mais soja do que no mesmo período em 2017, totalizando 14,3 milhões de TKU.

Segundo Fontana Neto, desde que a empresa assumiu a operação em abril de 2015, a Rumo já investiu mais de R\$ 6,7 bilhões em renovação da frota, criação e aperfeiçoamento de pátios de cruzamento e melhorias em tecnologia e segurança da operação. “Foram adquiridos 2,6 mil vagões e 178 locomotivas. Hoje, a companhia conta com mil locomotivas e 25 mil vagões. Também foram revitalizados mais 900 quilômetros de vias”, informa.

A Rumo iniciou em 2015, junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o processo para renovar por mais 30 anos a concessão da malha paulista, que atualmente vai até 2028. “No meu entendimento, a multimodalidade é essencial para o desenvolvimento econômico do Brasil. E a renovação antecipada dos contratos de concessão é a melhor alternativa para garantir investimentos constantes e com benefícios perenes no modal ferroviário”, diz Fontana Neto.

O processo foi aprovado pela ANTT no dia 29 de agosto, e publicado no Diário Oficial da União dois dias depois. Agora, segue para o Tribunal de Contas da União (TCU).

A prorrogação da malha paulista até 2058 viabilizará R\$ 6 bilhões em investimentos, elevando a capacidade de transporte entre Rondonópolis, no Mato Grosso, e Santos, no litoral paulista, dos atuais 30 milhões de toneladas por ano para 75 milhões de toneladas por ano. Ou seja, o crescimento da capacidade será de 150%, de acordo com informações da Rumo.

O aporte da renovação será direcionado a duplicações de trechos, modernização das vias, ampliações de pátios e obras diversas que reduzirão os impactos urbanos nas cidades por onde os trilhos passam. Também serão reativados dois importantes ramais no estado de São Paulo: o Pradópolis-Barretos-Colômbia, e o Bauru-Tupã-Panorama. “Os investimentos vão gerar 30 mil empregos novos diretos e indiretos até 2021. E para toda a cadeia produtiva envolvida, o valor criado pode chegar a R\$ 59 bilhões até 2058. Estima-se também que os aportes na malha paulista gerem um efeito médio de R\$ 12,3 bilhões sobre a economia nacional nos próximos cinco anos”, diz Fontana Neto.

Segundo o executivo, além dos impactos sociais e econômicos, haverá também o

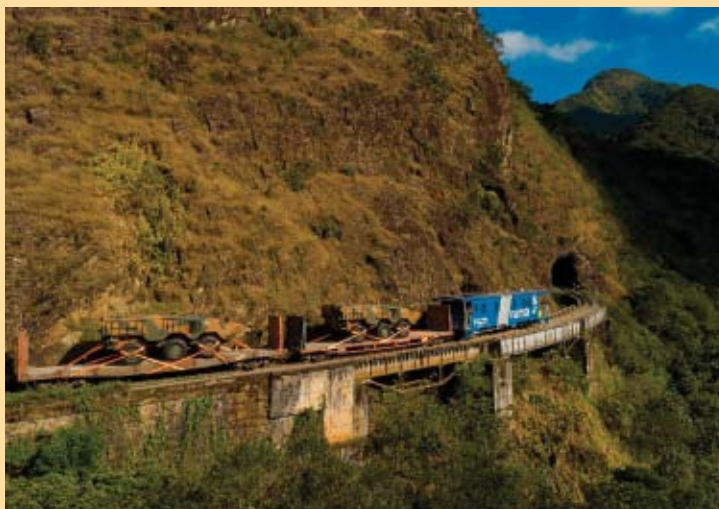
legado ambiental resultante da ampliação da ferrovia. “Projeções indicam que R\$ 1 bilhão será poupado com a redução de emissões provenientes com a modernização da malha paulista. E mais R\$ 1,6 bilhão serão economizados com a redução de acidentes nas estradas envolvendo veículos comerciais”, afirma.

LEGISLAÇÃO

Fontana Neto acredita que para assegurar a renovação das concessões e a modernização da malha férrea brasileira é fundamental buscar instrumentos legais para a antecipação dos novos contratos, com segurança jurídica para a União e para as empresas. “Trata-se, porém, de processo administrativo complexo, em que são necessários quatro elementos fundamentais: sentido técnico e econômico em se fazer a prorrogação; uma boa modelagem; um bom operador; e o contorno legal e institucional apropriado. Cada uma das quatro dimensões vem sendo trabalhada com parcimônia e dedicação pelo poder concedente e pela concessionária, em parceria”, diz.

BLINDADOS DO EXÉRCITO SÃO TRANSPORTADOS POR TRENS DA RUMO

A Rumo transportou 31 blindados do exército brasileiro na Operação Atlântico V. As frotas desceram pela Serra do Mar em duas composições de trens na última etapa do trajeto. Organizado pela concessionária, o trabalho foi iniciado em Cascavel, no Paraná, e encerrado em Paranaguá. Mais de 40 profissionais de áreas administrativas, de engenharia e operacional estiveram envolvidos na execução do plano logístico.



Os blindados desceram a Serra do Mar nos vagões da Rumo

As plataformas, viabilizadas pela Rumo, preservaram a estrutura dos blindados durante o percurso. Foram carregados 15

e 16 veículos em cada viagem, respectivamente. Para reforçar a segurança, um carrobatedor verificou as condições da ferrovia

na serra antes da passagem dos trens. Além disso, militares ocuparam um vagão especial ao final de cada composição. Toda movimentação foi monitorada pelo Centro de Controle Operacional (CCO).

Os blindados denominados Guarani, pertencem à 15ª Brigada de Infantaria Mecanizada de Cascavel, os veículos são preparados para situações extremas. De Paranaguá, o comboio segue por modal rodoviário

até São Francisco do Sul, no litoral de Santa Catarina, onde serão utilizados para treinamentos e simulação de combate.



No primeiro semestre de 2018, a Rumo transportou 14,3 milhões de TKU de soja

De acordo com a empresa, até agora, o processo envolvendo a malha paulista foi realizado com toda a transparência que algo desse porte requer: houve consulta pública com 75 dias de duração, audiências públicas presenciais sobre o projeto em São Paulo e em Brasília, além de o processo estar sendo acompanhado de perto, com diversos encontros técnicos, reuniões e audiências, pelo Ministério Público Federal e pelo Tribunal de Contas da União. “Todas as solicitações feitas pela ANTT foram atendidas pela Rumo ainda em 2017. Após a aprovação do TCU, o último passo será a assinatura do Ministério dos Transportes”, conta Fontana Neto.

O presidente da Rumo critica a demora no processo de prorrogação antecipada de concessões ferroviárias, situação que, em sua visão, tem levado à estagnação do setor e do próprio país, que acaba sem investimentos de vulto em um modal tão relevante ao transporte de cargas. A antecipação tornou-se possível com a edição da Lei 13.448, em junho do ano passado, que estabeleceu diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos setores rodoviário,

ferroviário e aeroportuário da administração pública federal.

Fontana Neto acredita que um dos principais obstáculos aos investimentos em infraestrutura no Brasil está justamente na insegurança jurídica, que dificulta a tomada de decisão por parte do empresariado. Para o executivo, os projetos apresentados pelo



Julio Fontana Neto: “No meu entendimento, a multimodalidade é essencial para o desenvolvimento econômico do Brasil”

governo federal dificilmente atrairão interessados se a questão segurança jurídica não for resolvida. “Os projetos têm um elevado nível de detalhamento. Os investimentos mais robustos dependem de uma ampliação nos prazos de concessão. Sem isso, fica inviável para o empresariado”, diz.

HISTÓRICO

De acordo com o Programa de Parcerias de Investimento (PPI) do governo federal, a prorrogação antecipada do contrato de concessão da Rumo Malha Paulista foi qualificada na 2ª reunião do conselho do PPI, em março de 2017. Os benefícios esperados a partir da prorrogação do contrato atual, por mais 30 anos, serão a obrigatoriedade de investimentos em segurança e o aumento de capacidade, que serão pactuados pela ANTT. A prorrogação também vai antecipar investimentos, que seriam feitos apenas a partir de 2030.

Os fluxos de transporte são provenientes especialmente das malhas norte e oeste, com destino a Santos. As principais mercadorias transportadas na malha paulista em 2016 foram: milho, soja, açúcar, farelo de soja, minério de ferro, óleo diesel, contêineres, celulose, álcool, manganês e gasolina. Grande parte da outorga deste projeto, de acordo com o PPI, poderá ser direcionada para investimentos de interesse público, como novos investimentos na própria malha ou em outras intervenções da malha ferroviária nacional (investimentos cruzados). Essas melhorias serão de obrigação da concessionária.

A Ferrobán (Ferroviárias Bandeirantes) obteve a concessão da malha paulista, pertencente à Rede Ferroviária Federal, em 1998. Em 2008, foi aprovada a alteração do estatuto social da Ferrobán que passa a ser ALL (América Latina Logística Malha Paulista). A partir de 2015, após um processo de fusão com a Rumo Logística, a malha passou a ser controlada pela Rumo, que também detém as concessões da Rumo Malha Oeste, Rumo Malha Norte e Rumo Malha Sul.

CTM



Transporte Conectado

CONHEÇA AS SOLUÇÕES DA TRUCKS CONTROL E CONECTE SUA FROTA



Tecnologia de Comunicação



IoT

Internet das Coisas

- Sistema de Posicionamento Global
 - Comunicação via Satélite
 - Comunicação via GSM
 - Envio de dados por Bluetooth
- Rádio Frequência com ID

Com os rastreadores Trucks Control nossos clientes têm acesso à serviços como: configuração de inteligência embarcada, telemetria, controle de jornada do motorista, controle de manutenção da frota, Caixa Preta, Integração entre nossos rastreadores. Além disso, todos estes equipamentos são imunes aos jammers usados atualmente por assaltantes.



Equipamento: **ORBCOMM™**



MRS coloca em operação o maior trem de contêineres da sua história

Com esta composição de 703 metros, a empresa atendeu ao pedido de quatro empresas levando de Sepetiba (RJ) até Contagem (MG) produtos siderúrgicos e industrializados provenientes da China

SONIA MOARES

A MRS colocou em operação o maior trem de contêineres da sua história na rota Rio de Janeiro-Belo Horizonte. Nesta operação a empresa contou com uma composição de 703 metros de extensão, com 41 vagões, que levaram 110 contêineres de 20 pés do terminal de Sepetiba, em Itaguaí, no Rio de Janeiro, até o terminal de Tora, em Contagem, Minas Gerais, eliminando o equivalente ao que seria transportado por 110 caminhões.

Segundo a MRS, o transporte em contêineres faz parte da cadeia logística de exportação de variados produtos industrializados e insumos e conta com a participação de

diversos clientes, principalmente, da região metropolitana de Belo Horizonte. Mas nessa operação com o trem expresso a companhia atendeu ao pedido de quatro empresas e os produtos mais representativos foram siderúrgicos (fio-máquina, ligas metálicas) e industrializados importados (utensílios de cozinha produzidos na China).

Segundo a MRS, uma série de melhorias no processo de carregamento dos trens reduziu significativamente o tempo total gasto no transporte da carga, o que tem atraído, cada vez mais, clientes para a ferrovia, principalmente aqueles que transportam sua carga dentro de contêineres.

“O trem expresso carregando contêineres parte do Tecon de Sepetiba às 22h30 e chega ao terminal de Belo Horizonte (do parceiro Tora Logística) às 18 horas do dia seguinte, numa operação sem paradas, o que dá uma redução de mais de 40 horas no que seria esperado para esse trecho por trem. Além da previsibilidade (horário de partida e chegada), estamos oferecendo lead time cada vez menor aos clientes”, afirma Rodrigo Carneiro, gerente comercial de pós-venda da MRS. “Conseguimos reduzir em 48 horas o tempo gasto para o transporte de contêineres na rota Rio de Janeiro-Belo Horizonte. Hoje levamos dois

dias para transportar a carga da sua origem até o destino final.”

Esta é uma composição que ganhou o nome de trem expresso. “Isto significa que é dedicado, exclusivamente, a cargas containerizadas, sem paradas intermediárias e tem horários de partida e chegada pre-definidos, conferindo previsibilidade garantida para o cliente”, explica o gerente. “Começamos a operar com este modelo na rota Rio de Janeiro-Belo Horizonte em julho e já estamos rodando, há quase dois meses, com um trem por semana. Temos percebido um crescimento significativo e, possivelmente, em breve, teremos que aumentar a quantidade de trens”, revela Gustavo Guimarães, analista comercial que acompanha o dia a dia da operação junto aos clientes.

“Quem opera pela rodovia pode até considerar que este seja um transit time longo, mas imagine que mais de 110 contêineres estão sendo transportados em apenas uma operação e por um único fornecedor. São 110 caminhões a menos nas estradas. Tudo isso com muito mais segurança operacional da carga e a um custo inferior. Não é à toa que registramos um crescimento de 65% no transporte de contêineres nos últimos três anos”, enfatiza Carneiro. De 51 mil TEU (sigla para Twenty Foot Equivalent Unit, ou Unidade Equivalente de Transporte) em 2014 o volume aumentou para 84 mil em 2017, com avanço médio anual de aproximadamente 14%.

De acordo com o gerente da MRS, dentro da estratégia para alavancar o transporte em contêineres, a MRS realizou diversas melhorias operacionais recentes que permitiram não só a montagem de composições maiores, como também o transit time bastante reduzido.

“A grande vantagem do trem expresso de contêineres é que o cliente pode levar até mesmo um único contêiner. Ou seja, mesmo que fossem 110 clientes diferentes, o trem sairia da mesma forma e em horários definidos. A ideia desse serviço é unificar várias demandas e torná-las uma só, aumentando a eficiência da operação e gerando um custo mais baixo para os usuários”, acrescenta p



A linha expressa é dedicada somente a cargas containerizadas, sem paradas intermediárias

gerente comercial Carneiro.

Para a produção de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, a MRS opera num patamar próximo a cinco mil TEU por mês, bem acima do registrado no ano anterior. “A fidelização dos clientes leva a isso, além da expansão da carteira. Na rota Rio de Janeiro-Belo Horizonte, registramos um crescimento de 112% no primeiro semestre do ano, com relação ao mesmo período do ano passado”, diz o executivo da MRS.

ROTAS REGULARES

A malha da MRS integra os três principais centros econômicos do país e possui rotas regulares estabelecidas em eixos como Rio-Belo Horizonte e Rio-São Paulo. “Temos três grandes corredores no Estado de São Paulo, nos quais operamos trens expressos: Santos-Campinas, Santos-São Paulo e Santos-Vale do Paraíba. Todos com grades fixas atendendo terminais nas duas margens do porto de Santos para operações de exportação, importação e cabotagem”, relata Carneiro. “Além disso, é possível o desenvolvimento de soluções integradas para clientes de outras regiões. A chave para

isso é a multimodalidade. Temos clientes no noroeste de Minas Gerais que se valem de soluções rodoviárias-ferroviárias e até mesmo de fluxos com origem nas regiões norte e nordeste, graças à integração de nossos trens com a navegação de cabotagem.”

Segundo Carneiro, os investimentos que a MRS realiza em sua malha são destinados especialmente ao sistema de São Paulo (que acessa o porto de Santos) e totalizaram algo em torno de R\$ 450 milhões nos últimos cinco anos. “Não são investimentos exclusivos para o segmento de contêineres, mas impulsionam todas as rotas ligadas a Santos. Também tem havido investimento em aquisição de material rodante (vagões especializados), mas, por questões políticas, não podemos divulgar os montantes exatos.”

O gerente observa que a MRS tem uma prática inovadora de utilização de vagões-gôndola (especializados em commodities) para transporte de contêineres. “A empresa tem uma linha de expansão da rede de terminais, o que é fundamental para suportar as soluções intermodais. Em geral, os investimentos são feitos por nossos parceiros, que operam os terminais.”

CTM

Emirates SkyCargo realiza o maior carregamento de vacinas

Foram mais de 25 toneladas em um único voo no avião de carga Boeing 777 que partiu de Milão, na Itália, com destino ao Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, Minas Gerais

SONIA MOARES



Um total de 36 contêineres Envirotainer de vacinas foi embarcado no cargueiro em Milão

A Emirates SkyCargo transportou mais de 25 toneladas de vacinas de Milão, na Itália, para o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, em Confins (MG), em seu avião de carga Boeing 777. Este é o maior carregamento de vacinas que a transportadora de carga aérea levou em um único voo e também é a primeira vez que o aeroporto mineiro recebeu um carregamento tão grande de vacinas.

Dada a extrema vulnerabilidade das vacinas às flutuações de temperatura, todo o carregamento, equivalente a cerca de 1,8 milhão de doses, teve que ser transportado em contêineres especializados para manter uma temperatura constante de 5°C.

Segundo a empresa, um total de 36 contêineres Envirotainer – 35 contêineres RAPe2 e um contêiner RKNe1 – foi embarcado no cargueiro em Milão, um dos

aeroportos designados para o programa de corredores farmacêuticos da Emirates SkyCargo, que visa fornecer mais proteção para a integridade de produtos farmacêuticos durante o transporte aéreo. Na chegada ao aeroporto de Belo Horizonte as vacinas foram removidas dos contêineres e transportadas para as áreas de armazenamento refrigeradas do aeroporto.

“A Emirates SkyCargo é líder global no transporte aéreo de produtos farmacêuticos sensíveis à temperatura e o nosso compromisso de transportar medicamentos que salvam vidas com segurança é respaldado por nossa infraestrutura, incluindo aeronaves modernas, nossos processos em conformidade com as boas práticas de distribuição e nossa equipe treinada”, disse Hiran Perera, vice-presidente sênior de planejamento de carga e cargueiros da Emirates.

Segundo Perera, a companhia planejou todos os detalhes deste frete com os seus parceiros em meados de julho para garantir que as vacinas fossem cuidadosamente entregues ao aeroporto de Belo Horizonte.

“As negociações para a chegada desta remessa incluíram a visita de profissionais técnicos que checaram as condições de armazenamento de nossas câmaras, consideradas de última geração”, disse Peter Robbe, gerente de carga do aeroporto de Belo Horizonte. “Para aproveitar o potencial da área de logística de cargas do aeroporto, o Aeroporto de Belo Horizonte investiu em uma nova configuração do terminal de carga e instalou duas novas câmaras frigoríficas para triplicar a capacidade de armazenamento da cadeia de resfriamento para 3.350 m³.”

Em média a Emirates SkyCargo transporta cerca de 80 mil remessas de produtos farmacêuticos por ano, variando em tamanho, desde pequenas remessas de testes clínicos até remessas farmacêuticas em aeronaves de carga, em toda a sua rede de mais de 160 destinos. A Emirates Pharma é a abrangente linha de serviços de transporte com temperatura controlada da companhia aérea para produtos farmacêuticos sensíveis à temperatura.

Além de uma frota moderna de aeronaves de fuselagem larga, a Emirates SkyCargo investiu no desenvolvimento de equipamentos especializados, incluindo as Emirates Pharma Cool Dollies (plataformas móveis refrigeradas) e os cobertores térmicos White Cover, desenvolvidos em colaboração com a DuPont, para a proteção de cargas farmacêuticas.

Fabricada com o material Tyvek Xtreme W50 da DuPont, a capa White Cover Xtreme

TRANSPORTE DE ANIMAIS

A Emirates SkyCargo, divisão de frete da Emirates, lançou o Emirates Pets – novo produto de transporte aéreo para animais domésticos.

Para esta operação, a empresa utiliza a capacidade das aeronaves em seus voos e oferece novos recursos, como o transporte porta a porta, bem como a reserva de voos de ida e volta para animais de estimação.

Com o Emirates Pets, a Emirates SkyCargo oferecerá o transporte de aeroporto para aeroporto para animais de estimação em toda a rede de mais de 160 destinos da operadora. O proprietário do animal será responsável por preencher todos os documentos necessários e as liberações necessárias para o transporte do animal de um país para outro.

A Emirates SkyCargo também firmou uma parceria com a Snoopy Pets, um provedor líder de serviços de deslocamento de animais de estimação para fora de Dubai, para oferecer um novo serviço Premium de transporte porta a porta, o Emirates Pets Plus, em 16 mercados.

Com o serviço Premium, a logística completa de transporte do animal de estimação, incluindo preencher a documentação exigida, levar o animal para qualquer inspeção veterinária necessária e transportar para o aeroporto, será gerenciada pela Snoopy Pets em nome do cliente e da Emirates SkyCargo. Os mercados onde este serviço está disponível são Bahrain, Brasil, Chipre, França, Alemanha, Irlanda, Itália, Malásia, Holanda, Portugal, Singapura, África do Sul, Espanha, Suíça, Emirados Árabes Unidos e Reino Unido.

Com o Emirates Pets e o Emirates Pets Plus, os proprietários que desejarem levar seus animais de estimação com eles em férias prolongadas também têm a opção de reservar um voo de ida e volta para seus animais na Emirates SkyCargo.

Nos últimos dois anos, a Emirates SkyCargo transportou mais de 11 mil animais domésticos em seus voos – a maioria cães e gatos. Cerca de 60% dos animais que foram transportados, começaram ou terminaram sua jornada nos Emirados Árabes Unidos. Quase três mil animais de estimação

viajaram para o Reino Unido no mesmo período de tempo com a companhia aérea de carga.

O Emirates Pets foi projetado tendo em mente a segurança e o conforto do animal de estimação e oferece recursos especiais, incluindo rastreamento do embarque, horário limite prolongado para aceitação de animais de estimação na origem, áreas exclusivas de cuidados com animais nos hubs da Emirates SkyCargo no Aeroporto Internacional de Dubai (DXB) e Dubai World Central (DWC), transporte com proteção térmica na rampa, instalações de manuseio especiais em todo o mundo, bem como a disponibilidade de cuidados veterinários 24 horas, sete dias por semana. Os processos robustos voltados para o bem-estar animal da Emirates Pets foram desenvolvidos em conformidade com as condições descritas no Regulamento sobre Animais Vivos (LAR, sigla em inglês) da IATA para garantir que os animais de estimação sejam bem cuidados durante toda a jornada.

oferece uma proteção maior a cargas sensíveis a temperatura em ambientes quentes, frios e úmidos.

A capa White Cover Xtreme foi desenvolvida a partir do material de polietileno de alta densidade patenteado da DuPont e oferece uma proteção mais robusta para condições climáticas extremas ou inconstantes. Sua tripla camada de cobertura extrema branca funciona como um escudo que

reflete o calor solar quando a temperatura está alta, e também serve de barreira para evitar a perda de calor em ambientes frios, mantendo a carga na temperatura correta.

Além disso, o material permite a eliminação do vapor d'água, prevenindo que o vapor se condense e prejudique a carga.



A capa White Cover Xtreme protege as cargas mais sensíveis ao calor

A White Cover Xtreme atua como uma solução única que oferece um alto nível de proteção no inverno mais rigoroso e também no pico do verão.

Nos últimos anos, a Emirates SkyCargo trabalhou em parceria com a DuPont para desenvolver uma linha de capas leves e

eficientes para proteção de cargas mais sensíveis ao calor e variações climáticas.

A Emirates SkyCargo introduziu a White Cover Advanced em abril de 2016, após o sucesso da White Cover. A White Cover é usada principalmente para proteger mercadorias perecíveis, como frutas e vegetais, enquanto a White Cover Advanced é usada para proteger produtos farmacêuticos sensíveis ao calor.

A capa White Cover Xtreme, lançada em 2017 protege as cargas mais sensíveis ao calor, incluindo produtos farmacêuticos, normalmente submetidos a temperaturas extremas e condições climáticas variáveis durante seu transporte desde o local de origem até o destino.

CTM

São Paulo recebe 110 novos ônibus Volvo

A população da maior metrópole da América Latina passa a contar com novos veículos urbanos Volvo, adquiridos pela empresa Santa Brígida, a maior entrega do modelo B250R da marca



A Santa Brígida possui de frota de mais de 800 ônibus, 340 deles da marca Volvo

A Grande São Paulo terá novidades em seu sistema de transporte urbano de passageiros. Em breve, começam a circular 110 novos ônibus na zona noroeste da região metropolitana. Os veículos são do novo modelo Volvo B250R, versão piso-baixo, que trazem muitas melhorias de segurança e conforto para os passageiros, com destaque para os freios eletrônicos a disco, controle eletrônico de aceleração, alto nível de eletrônica e conectividade embarcada, dentre outros. “Há tempos a população de São Paulo exige ônibus de alta qualidade e tecnologia. Estamos muito orgulhosos em termos sido escolhidos pela Santa Brígida para fornecer veículos modernos, confortáveis e seguros, que vão melhorar a mobilidade e a qualidade de vida de milhares de pessoas”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America.

A viação Santa Brígida é considerada uma referência em gestão de frota de ônibus na capital paulista. Com mais de 800 veículos (340 deles da marca Volvo), a empresa adota critérios técnicos rígidos para a escolha de seus fornecedores. “Optamos pela Volvo porque fizemos testes e constatamos que esse novo modelo da marca está ainda mais econômico do que a geração anterior”, declara Fernando Cesar Bastos Filho, gerente de manutenção da Santa Brígida. “Nossos testes em linhas regulares da empresa comprovaram que, além de um melhor desempenho por conta do novo motor de 8 litros, associado a uma nova transmissão, o chassi B250R é 3% mais econômico e tem custo de manutenção 4% menor do que o modelo que o antecedeu”, assegura Gilberto Vardânega, diretor comercial de ônibus da Volvo.

Outro fator importante para a escolha da Santa Brígida é o trabalho de acompanhamento constante de suas operações pela Volvo. Um time de especialistas chamado de Volvo Equipe Dedicada (VED), formado por técnicos da fábrica e da concessionária Auto Sueco SP, fazem monitoramento permanente de todos os ônibus da marca em operação na empresa. “Isso nos dá proximidade para entender as demandas do cliente e velocidade para implementar soluções. É um fator decisivo para aumentar a disponibilidade da frota”, acrescenta Vardânega.

Conhecida pelo constante investimento em tecnologia para ter sempre os veículos e processos de gestão mais avançados, a Santa Brígida faz parte do grupo NSO – Nossa Senhora do Ó, do qual fazem parte também a Auto Viação Urubupungá, Viação Cidade de Caieiras e Urubupungá Transportes e Turismo.

Os 110 novos carros Volvo da Santa Brígida receberão carroceria Caio, modelo Millenium Padron, com ar-condicionado.

Outra facilidade oferecida pela marca foi a participação do Banco Volvo no financiamento de todo o lote dos novos veículos. “Nosso objetivo é dar suporte aos clientes com a melhor solução financeira para adquirir e operar os produtos da nossa marca. Este é um dos maiores negócios de ônibus em 2018 e fizemos um trabalho dedicado para viabilizar o melhor financiamento para a Santa Brígida”, afirma Valter Viapiana, diretor comercial da Volvo Financial Services (VFS). O Banco Volvo disponibiliza diversas alternativas de financiamento, de Finame a linhas de CDC, para aquisição dos veículos da marca. Além disso, a VFS conta ainda com planos de consórcio e seguros. **CTM**

SIGA O CAMINHO DAS GRANDES EMPRESAS:
PARTICIPE DA PUBLICAÇÃO PREMIUM
DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA DO PAÍS.



Maiores do Transporte e Melhores do Transporte, em sua 31ª edição, apresenta, mais uma vez, os resultados e a eficiência do transporte e logística que, no cenário atual da economia, se reveste de especial importância.

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

OTM ANO 31 Nº 31 - NOVEMBRO 2018 - R\$ 6,00

3 DÉCADAS PREMIANDO
A PRODUTIVIDADE
E COMPETÊNCIA DO SETOR

27
NOVEMBRO
2018

**AS MELHORES
DO TRANSPORTE**

- RODOVIÁRIO DE CARGA
- MARÍTIMO E FLUVIAL
- FERROVIÁRIO DE CARGA
- AÉREO DE CARGA
- RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
- FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS
- AÉREO DE PASSAGEIROS
- METROPOLITANO DE PASSAGEIROS
- FRETAMENTO E TURISMO
- OPERADOR LOGÍSTICO
- INDÚSTRIA
- SERVIÇOS

49º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas

4º Prêmio de Sustentabilidade

Além de publicar um ranking de empresas, classificadas por setores e modais, a edição traz reportagens com as melhores e maiores de cada setor, realçando a capacidade de adaptação e as estratégias para se manter competitivo em um período de turbulência política e econômica.

Destques especiais vão para o 4º Prêmio de Sustentabilidade, uma parceria de Transporte Moderno e Setcesp que tem como objetivo, destacar e reconhecer as empresas do setor de transporte de cargas que reduzem os impactos socioambientais decorrentes de suas atividades e para o 49º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas.

Maiores do Transporte & Melhores do Transporte, a publicação que há 31 anos é uma referência para o setor brasileiro de transporte e logística.

Seu produto ou serviço não pode ficar de fora. Participe.

Fechamento: 14/11/18 | Entrega de material - 18/11/18 | Circulação - 27/11/18 no almoço de premiação



A segunda edição da Oktoberfest São Paulo

Entre os dias 28 de setembro e 14 de outubro, a capital paulista irá celebrar a Oktoberfest. Será a segunda edição da festa alemã que entra para o calendário oficial do município. A organização do evento realizou um encontro exclusivo com a imprensa, no dia 30 de agosto no Museu da Imigração, em São Paulo, para as empresas patrocinadoras e apoiadoras anunciarem as novidades planejadas para a festa deste ano, no Anhembi.

O presidente da Mercedes-

Benz do Brasil e CEO da América Latina, Philipp Schiemer, afirmou que a expectativa é que 120 mil pessoas visitem a Oktoberfest deste ano. "Teremos mais de 100 shows típicos e desfiles das colônias alemãs, além de 60 pratos diferentes e 70 rótulos diferentes de cerveja. Um parque de diversões é a atração para as crianças", conta. A Mercedes-Benz é uma das patrocinadoras do evento. A Arena Anhembi contará com uma estrutura de 23 mil metros quadrados.



DHL utiliza carros elétricos para distribuição de produtos no Brasil

A DHL Supply Chain, empresa especializada em logística, armazenagem e distribuição, está utilizando carros elétricos para a distribuição de produtos no Brasil. A DHL já está trabalhando com esta tecnologia para empresas do ramo do varejo, consumo, tecnologia, saúde e pretende expandir esta opção para outros clientes dos mais diversos setores. O veículo elétrico começou a ser utilizado no Rio de Janeiro e agora está realizando entregas na Gran-

de São Paulo e na região de Campinas. Essa iniciativa local irá ajudar também o Deutsche Post DHL Group a atingir sua meta global de zerar a emissão de carbono até 2050.

O modelo escolhido para realizar as entregas no Brasil é um BYD T3, com capacidade de carga de 750 quilos ou 3,3 mil litros, com dois ocupantes. A autonomia do veículo é de até 250 quilômetros, atingindo até 130 quilômetros por hora de velocidade máxima.



Vendas do Mercedes-Benz Actros 2651 crescem 350% no acumulado do ano

O caminhão extrapesado Actros 2651 6x4 da Mercedes-Benz expande sua presença no mercado brasileiro. No volume acumulado até agosto, o 2651 foi o extrapesado mais vendido pela marca no país em 2018, com o emplacamento de 1,7 mil unidades. "Isso significa cerca de 350% de crescimento em relação ao volume obtido no mesmo período do ano passado, próximo de 400 unidades", diz Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz. "Este ano, as vendas estão sendo puxadas pelas renovações de frotas e por novas demandas de setores do agronegócio, como transporte de grãos e de cana-de-açúcar, assim como da mineração, logística,

transporte de combustíveis, produtos químicos".

Considerando toda a linha Actros, foram emplacadas 2,6 mil unidades no país neste ano, até agosto, mais de 200% do que no mesmo período de 2017. "Isso tem um peso muito importante nas nossas vendas totais no segmento de extrapesados, que inclui ainda a família Axor e o Atron 1635. Na soma geral, foram emplacados 5,8 mil caminhões da marca nessa categoria, o que representa 86% de crescimento em relação ao mesmo período do ano passado", informa Leoncini. O executivo destaca o crescimento da Mercedes-Benz em todos os subsegmentos de caminhões extrapesados rodoviários.

Iveco entra para a frota da OTD Brasil Logística

A OTD Brasil Logística, com sede em São José dos Pinhais, no Paraná, investe na aquisição de 40 veículos pesados Hi-Way 440 cv, da Iveco. Já foram entregues 26 unidades para a OTD, e todos os caminhões foram vendidos com o plano de manutenção Essencial, que cobre as revisões

preventivas, como troca dos óleos e peças de acordo com o manual de uso e manutenção do veículo. Parte do lote foi financiada por meio do Banco CNH Industrial. A concessionária Florença, da mesma cidade, foi a responsável pela venda dos extrapesados para a transportadora.

MAN começa a vender Delivery 6.160 na Argentina e no Chile



A MAN Latin America começa a vender o Delivery 6.160 na Argentina e no Chile. Além da boa manobra, o veículo se destaca pela cabine ampla e confortável, transmissão Eaton ESO-4206 de seis velocidades e motor Cummins ISF de 2,8 litros com 160 cv. Este caminhão leve vai se somar aos dois modelos de nove e 11 toneladas que são comercializados nos dois países.

“O segmento de caminhões leves é um dos mais representativos da América Latina”, afirma Federico Ojanguren, gerente geral da divisão de Caminhões e Ônibus da Volkswagen Argentina. “Os produtos reúnem atributos de um caminhão grande em um veículo pequeno, tais como

espaço interno e robustez, com um design moderno.”

Segundo Julio Torres, gerente da divisão de caminhões e ônibus da Porsche Chile, representante da VW Caminhões e ônibus no país, o Delivery de seis toneladas é um caminhão competitivo. “Ele representa 18,6% das vendas totais no mercado de veículos para distribuição no mercado chileno.”

Em sua passagem pela Cordillera dos Andes a nova família Delivery foi submetida às condições de operação em temperaturas de menos 10°C, em altitudes de até 4,5 mil metros acima do nível do mar para comprovar o comportamento do motor nas situações mais adversas.

Bridgestone desenvolve o primeiro polímero híbrido do mundo

A Bridgestone Corporation anunciou o desenvolvimento do primeiro polímero do mundo capaz de formar ligações entre a borracha e resinas a nível molecular. Segundo a empresa, este novo polímero apresenta cinco vezes mais resistência a rachaduras, 2,5 vezes mais resistência à abrasão e 1,5 vez mais resistência que a borracha natural, que é mais resistente que a borracha sintética comum.

O material recentemente desenvolvido, chamado HSR – High Strength Rubber (Borracha de Alta Resistência), é um híbrido com ligações entre componentes da borracha sintética, como o butadieno e o isopreno, e componentes de resinas a nível molecular, tais como o etileno, usando o novo catalisador gadolínio (Gd) de tecnologia própria da Bridgestone.

O resultado é um material

capaz de combinar a maleabilidade da borracha com a resistência da resina. Esse avanço foi alcançado por meio do aprimoramento das tecnologias do catalisador Gd, usado para sintetizar a borracha de poliisopreno.

A HSR apresenta níveis de durabilidade e resistência à abrasão muito maiores que os da borracha natural. Por essa razão, o material HSR é considerado promissor, com o potencial para criar pneus que alcancem os níveis de performance necessários utilizando menos materiais. A Bridgestone prevê que o HSR será um ativo valioso para chegarem mais perto da meta de 2050 de trabalharem com materiais 100% sustentáveis, definida na Visão Ambiental de Longo Prazo da Bridgestone. A empresa também pretende examinar ativamente a possibilidade de usar a HSR em outros produtos.

Dunlop investe R\$ 153 milhões para ampliar produção de pneus de carga

A Dunlop Pneus, empresa que faz parte do Grupo Sumitomo, vai investir mais R\$ 153 milhões em uma nova expansão do complexo industrial instalado em Fazenda Rio Grande, na região metropolitana de Curitiba (PR). O objetivo é aumentar a produção de pneus de caminhões e ônibus de 500 para 1.000 unidades diárias.

Segundo a empresa, o aporte da companhia está voltado

para novos maquinários, que começarão a chegar a partir de outubro de 2019 e, gradativamente, irão possibilitar o aumento da capacidade produtiva. A estimativa é que a produção dos 1.000 pneus de carga seja alcançada em julho de 2020. Além disso, a Dunlop prevê a contratação de mais de 50 funcionários para a nova fase da fábrica no Paraná.

O primeiro pneu de carga

a ser produzido na fábrica da Dunlop será o SP320. Lançado em maio, esse produto possui tecnologia que assegura maior vida útil ao produto e alto índice de recapabilidade. O pneu foi desenvolvido para equipar caminhões do segmento regional e rodoviário, para aplicação em todas as posições, porém otimizado para utilização em eixos direcionais.

A fábrica de pneus de carga

no Brasil será a primeira da Dunlop no mundo a produzir pneus sem emenda para a categoria de veículos pesados. A empresa possui esse sistema de produção ultramoderno para os veículos de passeio em território nacional. Recentemente a empresa anunciou o investimento de R\$ 487 milhões para ampliar sua fábrica de pneus de passeio e construir um novo módulo para produzir pneus de carga.

Swissport renova frota de tratores para reboque de bagagem

A empresa Swissport deu início a um processo de substituição dos antigos equipamentos adaptados para o reboque das carretas de bagagem e também renovação da frota de tratores para movimentação de aeronaves por equipamentos especialmente desenvolvidos e com novas tecnologias para este fim.

Os dez novos tratores estão em operação no aeroporto de Congonhas, em São Paulo, sendo dois para movimentações de aeronaves e oito tratores para reboque de bagagens e carga. Outros cinco de cada modelo deve chegar nas próximas semanas.

Os novos tratores são fabricados pela TLD e tornam a operação muito mais segura, com conforto para o condutor, maior capacidade de carga, agilidade, desempenho e segurança.

“Entre os principais diferenciais dos novos tratores JST-20 e TMX150 estão os sistemas de freios nas quatro rodas, a maior capacidade de movimentação de bagagem, sistemas redundantes de segurança de aproximação das aeronaves e de condução dos equipamentos”, afirma Sidnei Vieira, gerente de terminal da Swissport.

Recentemente, a Swissport colocou em operação também em Congonhas 12 novas esteiras de carregamento móvel, com o mesmo padrão de segurança e ergonomia dos novos tratores. As novas esteiras também são fabricadas pela TLD e são usadas para a colocação das bagagens no porão das aeronaves. Todos os novos equipamentos, tratores e esteiras, fazem parte de um processo de renovação da frota da Swissport em todo país.

Locadoras têm mais de 600 veículos híbridos e elétricos

As 11.482 locadoras de automóveis que atuam no país têm juntas mais de 600 veículos híbridos e elétricos disponíveis para aluguel no Brasil, segundo a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla). Para que essa frota aumente, é indispensável que o país crie incentivos para a massificação e o uso desses modelos, que têm potencial para serem mais procurados por clientes da locação.

“Entendemos que o nosso setor é o maior player de mobilidade urbana do país. Forçosamente, esses paradigmas sobre veículos híbridos e elétricos vão mudar diante das novas necessidades de uso inteligente e ao mesmo tempo compartilhado dos meios de transporte”, diz Paulo Miguel

Junior, presidente do conselho nacional da Abla.

A opção de aluguel que mais tem chamado atenção é a locação de longa duração, que varia de 12 a 24 meses, com seguro e despesas de manutenção absorvidos pela mensalidade. “Essa nova opção de aluguel representa economia financeira se comparada à compra de um veículo próprio, inclusive porque os custos de depreciação (média de 40% em dois anos de uso), taxas e impostos embutidos na compra ficam por conta da locadora”, afirma Miguel Junior.

Em relação à frota total de automóveis e comerciais leves, de acordo com os dados do Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, são 709.033 unidades disponíveis para locação no país.

Luft Healthcare implanta torre de controle para acompanhar cargas

A Luft Healthcare, unidade de negócio da Luft Logistics voltada aos setores farmacêutico, de cosméticos e hospitalar, está implantando uma torre de controle para o acompanhamento e controle de cargas da empresa. Esse novo sistema foi idealizado para proporcionar por meio de modos operacionais e de bancos de dados, visibilidade ainda maior aos processos de gestão operacional.

“Essa nova gestão de atendimento promoverá a fluidez das informações entre todas as áreas, e ainda gerará oportunidades de aumento da



eficiência operacional, otimização do tempo de resposta e maior agilidade nas tomadas de decisões”, afirma Fernando Luft, vice-presidente da Luft Healthcare.

O novo sistema de acompanhamento foi criado a partir de uma visão por meio de processos que incluem torres de coleta e logística reversa, agendamento, transferência, perecível,

aérea, distribuição e POD (proof of delivery). Cada torre tem uma equipe à frente da execução e monitoramento das atividades, controle dos processos e fluxo das informações para as áreas operacionais e de atendimento.

A matriz da Luft Healthcare está localizada no mais moderno centro logístico da América Latina, em Itapevi (SP), que tem 72 mil m² de área construída. A empresa presta serviços para mais de 100 clientes dos segmentos farmacêutico, de cosméticos e hospitalar, entre indústrias, distribuidores, redes de farmácias e laboratórios.



Nova
data

Dias 12 e 13 de novembro de 2018
AMCHAM BUSINESS CENTER | SP

Gestão digital

Transforme com eficiência seu modelo de Gestão, **lidere** o uso e a integração da tecnologia da informação, **foque** nos resultados e **rompa** a barreira de conexão entre indivíduos, processos e coisas em sua empresa.

Temas que serão abordados no 14º Fórum de Gestão e Conectividade de Frotas:

Roberto Sganzerla - A transformação digital e os impactos sobre as mobilidade das cidades.
Jurandir Fernandes (UITP) - Megatendências na Mobilidade Urbana.

A importância da escolha correta do trem de força - A evolução do conjunto motor, caixa de mudanças e eixo traseiro nas diferentes aplicações veiculares visando um melhor rendimento dos veículos comerciais.

Gestão do custo total de propriedade (TCO). Entenda a utilização desta ferramenta de estimativa financeira que auxilia a avaliação dos custos decorrentes da aquisição, operação e manutenção de um produto durante todo o seu ciclo de vida.

Tecnologia veicular - Quais as tecnologias disponíveis nos veículos comerciais e como podem ser utilizadas para o aumento da rentabilidade de seu negócio.

Gestão dos combustíveis - processos rápidos e pontuais precisam ser implementados para o auxílio da gestão deste item que representa uma parcela significativa dos custos operacionais das empresas.

Cases de Gestão da frota nas empresas - Empresas de transporte de cargas e passageiros compartilhando suas melhores práticas de gestão.

SW de Gestão de Frotas - Software para atender aos pequenos e grandes transportadores oferecendo levantamento dos custos e controle dos veículos.

Lubrificantes - Programas de gerenciamento, melhores resultados operacionais, planos de manutenção diferenciados e aditivos de alta performance.

Veículos Elétricos - Os veículos comerciais elétricos começam a desenhá-la sua história quebrando barreiras no Brasil.

Locação de veículos - Serão abordadas as vantagens e desvantagens

da locação de veículos neste setor em crescimento e as novas tecnologias desenvolvidas para o negócio.

Painel: A presença feminina na gestão do segmento de transporte de cargas e passageiros e suas experiências.

Pneus - Será debatida a introdução de novas ferramentas para gestão, otimização de compostos de borracha, novas tecnologias, programas para minimizar o impacto ambiental e descarte consciente.

Benchmarking - O que temos para aprender com setores dos transportes complementares ao rodoviário?

Meios de pagamento - Tendo como referência o boom dos aplicativos, como serão os futuros meios de pagamento?

Aplicativos de Transporte de carga - Sua empresa não precisa ter veículos comerciais para transportar cargas com segurança. Basta fazer uso de um aplicativo.

Seguradoras - o papel das seguradoras no gerenciamento de sua frota.

Rastreamento e Telemetria - empresas de rastreamento começam a oferecer serviços diferenciados para o sistema de transporte - Como está sendo este caminho?

Treinamento - a mão de obra qualificada será um fator fundamental no futuro das empresas. Sua empresa está trabalhando no clima organizacional e desenvolvendo programas de qualificação para seus funcionários?

Blockchain - "A internet de amanhã" Que impacto esta tecnologia trará para seu negócio?



Patrocínio:



Apoio:



Realização:



Organização:



Apoio editorial:



Terminal de Grãos do Maranhão anuncia novos investimentos

O empreendimento inicia a segunda fase do projeto para duplicar a capacidade de recepção ferroviária e de embarques de navios no Porto do Itaqui

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), instalado no Porto do Itaqui, em São Luís, registrou o embarque de 5,4 milhões de toneladas de soja e milho nos últimos 12 meses, no período que foi de agosto de 2017 a julho de 2018. Deste volume, 44% foram recebidos pela moega ferroviária e 56% pelo modal rodoviário, totalizando 85 navios embarcados. Devido à crescente demanda por parte dos produtores de grãos de



Tegram permitirá embarque de carga em dois navios ao mesmo tempo

algumas das principais regiões agrícolas, o terminal anuncia o início da segunda fase do projeto, que permitirá duplicar a capacidade na movimentação de carga pela recepção ferroviária, agregando uma segunda linha de embarques de navios, redimensionando as capacidades do terminal para uma movimentação de volumes superiores a dez milhões de toneladas ao ano.

O cronograma para esta segunda fase foi apresentado em agosto pelos gestores do terminal à liderança da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Quando concluída, a segunda fase proporcionará a infraestrutura necessária para operar mais um berço de atracação. Isso engloba a compra de um segundo shiploader, que permitirá ao terminal alcançar uma taxa de embarque de 5 mil toneladas de grãos por hora, distribuídas nos dois berços, possibilitando o embarque de dois navios de forma simultânea, assim como a ativação da segunda linha da moega ferroviária para a descarga de oito vagões simultaneamente, a uma taxa de quatro mil toneladas de grãos por hora.

Ao final desta etapa, a expectativa do

Tegram é receber 80% do volume pelo transporte ferroviário e os 20% restantes por rodovias. Com gestão do Consórcio Tegram-Itaqui, formado pelas empresas Terminal Corredor Norte, Glencore Serviços, Corredor Logística e Infraestrutura e ALZ Terminais Portuários, responsável pela administração e operação das áreas comuns, o terminal já se apresenta como referência na operação de grãos e alternativa logística aos portos das regiões sudeste e sul para escoamento da safra de grãos dos estados das regiões norte, nordeste e centro-oeste.

Os principais destinos dos produtos que saem do Terminal de Grãos do Maranhão são: Ásia (95%), África (3%) e Europa (2%), sendo que soja, milho e farelo de soja são as únicas cargas que passam pelo Tegram. Os grãos vêm do chamado Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), do nordeste de Mato Grosso e de Goiás. O grupo gestor do terminal não divulga os investimentos envolvidos na expansão do empreendimento, nem a previsão de quando as obras e melhorias devem estar concluídas.

Entre as vantagens do terminal para

a logística do agronegócio, o consórcio Tegram-Itaqui destaca sua localização estratégica, mais próxima de importantes mercados para a agricultura brasileira, e o uso de equipamentos de alta tecnologia em seus processos, tornando a operação mais eficiente e o setor mais competitivo. Somado a estes diferenciais, o escoamento pelo terminal estimula a produção agrícola nas suas regiões de abrangência, em que ainda há grande potencial de

expansão devido à área de pastagens que pode ser convertida em plantio de grãos, favorecendo até a melhora da sustentabilidade e a geração de empregos.

Dados da Fundação de Apoio à Pesquisa do Corredor de Exportação Norte (Fapcen) mostram uma evolução sustentável do setor, com indicadores expressivos. Conforme registro da Fapcen sobre a agricultura sustentável na região, 23,5% dos 4,64 milhões de toneladas de soja produzidas em 2017 nos estados do Maranhão e Piauí têm a certificação RTRS, que se baseia no padrão RTRS de produção de soja responsável e indica que a soja é originária de um processo ambientalmente correto, socialmente adequado e economicamente viável.

Segundo o consórcio Tegram-Itaqui, por ser a região com maior percentual de produção de soja com esta certificação, isso comprova o engajamento dos produtores locais e a preocupação da cadeia de grãos com a sustentabilidade, pois, para obter esta chancela, são observados princípios de conformidade legal e boas práticas de negócios e condições de trabalho responsável. **CTM**

O cenário de incertezas provocado pelo tabelamento dos fretes

Gustavo Milaré* e João Pedro Alves Pinto**

A recente greve dos caminhoneiros provocou uma série de reflexos na economia brasileira. Mudanças legislativas estão sendo elaboradas e o reflexo futuro não parece ser positivo. A questão do tabelamento dos fretes é uma das pautas que provoca discórdia e poderá gerar um impacto negativo no cenário político-econômico do país.

Pouco mais de dois meses após sua adoção, a Medida Provisória (MP) nº 832, de 27 de maio de 2018, foi convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a chamada Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas. Na prática, essa política consistiu no tabelamento dos fretes dos caminhoneiros, o que desagradou diversos setores da nossa economia, entre os quais o do agronegócio.

Para a Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), a imposição do tabelamento do frete rodoviário elevará o custo de operação das empresas, podendo ameaçar a produção agrícola em áreas distantes dos grandes centros e, inevitavelmente, acarretando o aumento dos preços dos alimentos.

Tanto é que, em recente estudo que divulgou, a CNA estima um aumento de 12,1% no preço de alimentos como arroz, feijão, leite, ovos, tubérculos, frutas e legumes, em razão do tabelamento dos fretes rodoviários.

Outras entidades do setor, como a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove), a Associação

Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) e a Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja), igualmente manifestaram essa preocupação, tendo afirmado que os preços de combustíveis, como a gasolina e o diesel, também serão afetados.

Considerando que o transporte rodoviário é o principal meio de escoamento da produção no país e que o transporte representa de 20% a 40% do preço final de um produto, é certo que os aumentos decorrentes do tabelamento dos fretes serão diretamente repassados para o consumidor, afetando sobretudo aqueles de renda mais baixa.

Daí porque indústrias e empresas do setor têm estudado alternativas para a logística dos seus produtos, como o uso de frota própria em “trechos valorizados” e a consequente terceirização apenas das demais rotas, economicamente menos “atrativas”.

Embora já tenha sido provocado para decidir sobre a constitucionalidade das referidas normas, o Poder Judiciário ainda não se manifestou, como, por exemplo, verificar-se com o pedido de suspensão integral da referida lei até julgamento final sobre sua constitucionalidade, formulado pela CNA na ação direta de inconstitucionalidade (ADIn) que está pendente de apreciação pelo relator designado, ministro Luiz Fux.

Ocorre que as críticas ao tabelamento dos fretes rodoviários não se limitam às indústrias e empresas afetadas, do agronegócio e de outros setores, mas ecoam também entre os próprios caminhoneiros, que indicam a inviabilidade de cumprir os preços mínimos fixados até 20-01-2019 pela Resolução nº 5.820, de 30 de maio de 2018, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que, aliás, já foram informalmente considerados anticompetitivos pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

Infelizmente, esse cenário de incertezas ainda não tem data para acabar, o que implica uma necessária adaptação de todos os atores envolvidos, notadamente para as indústrias e empresas de um setor tão vital para o Brasil como o do agronegócio, a fim de gerar relações “ganha-ganha” com os caminhoneiros – peça fundamental e indispensável no seu negócio – e com os consumidores dos seus produtos, a fim de minimizar os impactos de tal política econômica.

* Gustavo Milaré é advogado, mestre e doutor em Direito Processual Civil, sócio do escritório Meirelles Milaré Advogados

** João Pedro Alves Pinto é advogado associado do escritório Meirelles Milaré Advogados

A engenharia do futuro

Com o tema Novos Horizontes para a Mobilidade, o 27º Congresso SAE Brasil realizado em São Paulo discutiu os caminhos para uma mobilidade sustentável no Brasil

SONIA MORAES

As mudanças rápidas que vêm ocorrendo no país, em meio a um cenário de incertezas políticas e econômicas, a disrupção que a indústria automobilística enfrenta com a Indústria 4.0, os veículos autônomos, a conectividade e a eletromobilidade foram o foco central das discussões sobre a Engenharia do Futuro – Novos Horizontes para a Mobilidade –, abordadas durante o 27º Congresso SAE Brasil, realizado em São Paulo. “Vivemos um momento único e altamente disruptivo em que inovar e enxergar além é imperativo não somente para o país, mas também para todas as indústrias”, disse Mauro Correia, presidente da Caa e da SAE Brasil.

O tema Engenharia do Futuro – Novos Horizontes para a Mobilidade –, segundo Correia, não poderia ser mais oportuno para este Congresso da SAE Brasil. “Estamos no momento ideal para buscarmos novos modos e abrir mais espaço para a criação e disseminação do conhecimento, utilizando a criatividade para as inovações em favor da melhoria da qualidade de vida que a mobilidade proporciona às pessoas”, afirmou o executivo.

Richard Schwarzwald, gerente de qualidade da Fiat Chrysler Automobiles (FCA) para a América Latina e presidente do Congresso SAE Brasil 2018, destacou o avanço da mobilidade e apontou que é preciso promover a mobilidade sustentável para o futuro. “Mobilidade não é mais pensar sobre o veículo, e sim sobre as pessoas e as cidades, além de buscar soluções para melhorar a qualidade dos cidadãos. Neste sentido a engenharia sempre foi e continuará sendo cada



vez mais uma faculdade, um tema a ser estudado para se conseguirem soluções cada vez mais modernas, eficientes e sustentáveis para a sociedade.”

Schwarzwald disse ser necessário melhorar a infraestrutura de todos os modais de transporte. Para tanto, o executivo anunciou que a FCA deve investir 4,5 bilhões de euros em todo o mundo até 2023 para o desenvolvimento de projetos voltados à mobilidade sustentável em tecnologias que abrangem sistemas de propulsão, conectividade e autonomia.

O gerente da FCA informou que os investimentos anunciados compreendem ações voltadas ao uso de combustíveis alternativos e, neste ponto, valorizou o papel do etanol. “O uso cada vez maior do etanol vai possibilitar que as metas de redução de CO₂ sejam alcançadas antes do tempo previsto.”

Dan Lochpe, presidente do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), comentou que a disrupção está ocorrendo numa velocidade acima do esperado. “E precisamos participar ativamente, nos engajarmos nessas movimentações que

ocorrem no mundo para entender a sua velocidade, o seu desafio, e buscar ser uma voz viva constante e sustentável nesse debate.”

Antonio Megale, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), destacou que a indústria automobilística está passando por um dos maiores momentos de transformação da sua história e que o Brasil precisa estar inserido nesta mudança. “A engenharia

automotiva brasileira, que já tem o reconhecimento internacional, precisa ser protagonista nessas transformações.”

O dirigente da Anfavea salientou que o mercado automotivo voltará a ser grande como no passado, quando chegou a ocupar o quarto lugar no mundo. “Mas é importante continuarmos produzindo e principalmente desenvolvendo conhecimento aqui para que o Brasil possa fazer parte desse avanço.”

Megale enfatizou que o Rota 2030, novo programa industrial do setor automotivo, terá a pesquisa e o desenvolvimento como foco central. “Esperamos que ao longo dos 15 anos de vigência do programa seja possível melhorar a competitividade do país.”

O presidente da Anfavea lembrou que com o programa Inovar-Auto, criado em 2012 e vigente até o fim de 2017, foi possível melhorar em 15,4% a eficiência energética dos veículos. “Isso significa uma economia de R\$ 7 bilhões por ano de combustível para a população brasileira”, comparou. “E agora vamos ter metas a cada cinco anos com o Rota 2030 que trarão muita tecnologia, desenvolvimento e um benefício para o cliente.”

CTM

Você vai mais longe. O mundo também.

A Tipler entende que se renovar é importante para construir um caminho de sucesso e chegar ainda mais longe. Aliando tradição e inovação, ampliamos a nossa forma de ver o mundo. Tudo para oferecer ainda mais e melhores soluções para cada necessidade do segmento de transporte.

*Uma nova Tipler chegou para
levar você ainda mais longe.*



 **TIPLER**

Você vai mais longe. O mundo também.

ESCALA

CHEGOU SUA VEZ DE TER UM **VOLVO VM**

Aproveite as condições especiais



Trânsito seguro: eu faço a diferença.

Ele é forte, eficiente, tem excelente desempenho e alta tecnologia.
O Volvo VM é confiável e, com ele, você vai cada vez mais longe.

Nunca foi tão fácil ter um Volvo VM.

Taxas competitivas e 100% financiável*.

VOLVO VM

Volvo Caminhões. Acelerando o Futuro

