

ANUÁRIO DO **TRANSPORTE** **DE CARGA** 2019

www.otmeditora.com.br - Ano 24 - 2019 - R\$ 65,00



SETOR DE TRANSPORTE CONTINUA EM RITMO LENTO DE RETOMADA

RODOVIÁRIO

Transportadores tentam ajustar-se à tabela de frete mínimo

FERROVIÁRIO

Confiantes na renovação das concessões, empresas programam investimentos

AÉREO

Volume de cargas registra queda nos mercados doméstico e internacional

MARÍTIMO

Armadores esperam crescimento nas exportações e na cabotagem

PORTOS

A movimentação portuária do Brasil diminui no primeiro semestre

HIDROVIÁRIO

Falta de planejamento dificulta o uso das vias fluviais

CARGA EXPRESSA

Expansão do e-commerce leva empresas de courier a investir em novos serviços

MONITORAMENTO

Soluções e sistemas reduzem os prejuízos com roubos de carga e acidentes

CAMINHÕES

Montadoras adotam medidas para acompanhar o mercado aquecido

TECNOLOGIA

Soluções embarcadas garantem mais segurança e produtividade aos caminhões

AUTOPEÇAS

Fabricantes mudam estratégias para se adaptar ao cenário regido pela tecnologia

IMPLEMENTOS

Até agosto, a indústria acumulou vendas superiores a 40%”

ESPECIAL – ABOL: O papel da entidade na defesa dos interesses do operador logístico

GUIA DE MONTADORAS DE CAMINHÕES – TODA A LINHA DE PRODUTOS, COM AS RESPECTIVAS FICHAS TÉCNICAS

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

Na expectativa de retorno à expansão econômica

Estamos nos aproximando do fim do primeiro ano após as fortes turbulências que abalaram a economia do país e, em consequência, o setor de transportes e sua cadeia de fornecedores. A expectativa de que, empossado o novo governo, a deplorável situação se reverteria em curto espaço de tempo, com o retorno dos investimentos e a recuperação econômica, ainda não se concretizou em virtude da lentidão das ações políticas para estimular a economia e devolver a confiança aos investidores, para que o país volte a apresentar pelo menos índices moderados de crescimento.

A ausência dos necessários estímulos e a indefinição, até agora, do rumo claro a ser seguido pela política econômica do novo governo deixam integrantes dos mais diversos mercados em compasso de espera. Mas como, de qualquer maneira, a economia prossegue, seus componentes avançam movidos pela Lei da Inércia, simbolicamente.

É o que acontece no setor de transportes. Enquanto se aguarda a sinalização do fortalecimento da economia, seus dirigentes agem de acordo com as experiências passadas durante os ciclos de altos e baixos da economia. A atividade de transporte não pode parar porque a economia depende dela. O cenário atual no setor é o de superação de desafios, exemplificado, por exemplo, pela necessidade de as transportadoras se ajustarem às regras da tabela de pisos mínimos de frete, buscando uma equação entre o que recebem e o que pagam. É um malabarismo e tanto.

Entre os diversos segmentos de transporte a situação do mercado varia de acordo com as suas principais áreas de atuação. Por exemplo, um dos sustentáculos do transporte rodoviário é o agronegócio que progride de vento em popa devido à nova safra recorde recém-anunciada e à vigorosa demanda internacional por commodities enquanto a evolução do transporte marítimo e do transporte aéreo depende muito das economias mundiais, e o das ferrovias se baseia nos investimentos em ampliação da malha. Desvinculada das ações políticas, a indústria de caminhões floresce de forma consistente, com a previsão de aumento de 30% nas vendas no ano, impulsionado pela necessidade de renovação de frota das transportadoras, represada durante os anos de crise.

O que todos esperam para o último quadrimestre de 2019 é que se apresse a tomada de decisões governamentais para conduzir a economia brasileira novamente a uma saudável expansão.

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,
Alexandre 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

Karoline Jones

karolinejones@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 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

AO LEITOR 3

RODOVIÁRIO

Com a adoção da tabela de frete mínimo da ANTT, pesquisa indica que as transportadoras ainda estão se ajustando às novas condições 6

FERROVIÁRIO

As concessionárias de ferrovias preveem concluir a renovação dos contratos até o primeiro semestre de 2020, para começar a investir 12

AÉREO

Volume de cargas aéreas e de correio do primeiro semestre apresentou queda de 3,3% no mercado doméstico e 17,6% no internacional 20

MARÍTIMO

Empresas de transporte de cargas marítimas registram expansão em 2019, principalmente nas exportações e na cabotagem 26

PORTOS

No primeiro semestre de 2019, passaram pelos portos brasileiros 512,1 milhões de toneladas de carga, um leve recuo em relação a 2018 32

HIDROVIÁRIO

Falta de planejamento e gestão dificulta o uso das vias fluviais, essenciais para escoamento de grãos, minérios e carga geral 38

CARGA EXPRESSA

Comércio eletrônico impulsiona o crescimento do segmento de courier, que se adapta às necessidades dos novos consumidores 42

ESPECIAL ABOL

O papel da entidade na defesa dos interesses do setor e na consolidação do perfil do operador logístico 139

INDÚSTRIA

Fabricantes de caminhões tomam uma série de medidas para acompanhar o mercado que começa a avançar de forma consistente 46

TECNOLOGIA

Setor desenvolve soluções embarcadas para proporcionar mais segurança e produtividade ao transporte terrestre de carga 52

AUTOPEÇAS

Depois um longo período de crise, fabricantes adotam estratégias para se conformar ao novo cenário dominado pela tecnologia 128

IMPLEMENTOS

Até agosto, a indústria acumulou um crescimento de 40,6%, mas a comercialização do segmento leve está abaixo do esperado 134

MONITORAMENTO

Embarcadores e transportadores buscam soluções e sistemas tecnológicos para reduzir prejuízos com roubos e acidentes 132

GUIA DE CAMINHÕES E FROTA LEVE


Agrale	56	Mitsubishi	98
DAF	60	Nissan	100
Fiat	62	Renault	101
Ford	68	Scania	102
Hyundai	76	Toyota	108
GM	78	VWCO	110
Iveco	80	Volkswagen	120
Mercedes-Benz	90	Volvo	122

CARGAS ESPECIAIS



CONHEÇA A SOLUÇÃO COMPLETA PARA GESTÃO DE CARGAS DE ALTO VALOR AGREGADO.

O Grupo Prosegur, líder do mercado em logística de valores no Brasil, lança a Prosegur Log, empresa que chega para completar a oferta de serviço para cargas especiais e conta com o primeiro centro de distribuição dedicado à gestão de cargas de alto valor agregado. A solução completa integra todas as etapas, do transporte à armazenagem, com todo know-how de segurança do Grupo Prosegur. É a garantia da sua carga mais segura.

 10 MIL METROS QUADRADOS DE ÁREA

 CÂMARA FRIA

 REGIME DE FILIAL OU ARMAZÉM GERAL

 14 MIL POSIÇÕES DE PALETES

 ÁREA SEGREGADA BLINDADA

 SEGURANÇA TOTAL

 **0800 709 0220**

Entre em contato com a Prosegur e saiba como contratar o serviço.

 facebook.com/prosegur.brasil

 twitter.com/prosegur_BR

 www.prosegur.com.br

PROSEGUR
Log


PROSEGUR
Você pode confiar



Duas pendências no transporte rodoviário de cargas

Além de o Supremo Tribunal Federal adiar o julgamento sobre a constitucionalidade da tabela de fretes mínimos, a ANTT, a pedido do governo, suspendeu temporariamente a vigência da nova tabela de fretes

Alexandre Asquini

Até o final de agosto de 2019, havia a expectativa de uma solução breve para a questão da constitucionalidade e, portanto, da validade ou não da tabela de fretes mínimos criada no final do primeiro semestre de 2018 pelo governo Michel Temer como forma de estancar a greve dos caminhoneiros que, naquela ocasião, paralisava a economia do país.

Essa expectativa de solução próxima,

entretanto, se dissipou quando, no dia 29 de agosto de 2019, o presidente do Supremo Tribunal Federal (STF), José Antonio Dias Toffoli, retirou da pauta de 4 de setembro o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) nº 5.956, ajuizada pela Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil (ATR Brasil) contra a Medida Provisória nº 832/2018 (depois convertida na Lei nº 13.703/2018), que instituiu a política de

preços mínimos do setor. A matéria tem como relator o ministro Luiz Fux.

Além da questão da constitucionalidade, outra pendência se estabeleceu no setor. Em 16 de julho de 2019, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) editou a Resolução nº 5.849, que estabelece as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos, referentes ao quilômetro rodado na realização do serviço de transporte rodoviário remune-

rado de cargas, por eixo carregado, instituído pela Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas – Lei nº 13.703/18. Esse documento foi preparado com base em um estudo da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq), da Universidade de São Paulo, por meio do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial, do Departamento de Economia, Administração e Sociologia (Esalq-Log).

Contudo, menos de uma semana depois de editada, exatamente em 22 de julho, o Ministério da Infraestrutura pediu para ANTT suspender a Resolução nº 5.849, enquanto perdurar o processo de negociação envolvendo governo, caminhoneiros e os outros interessados atuantes na cadeia de transporte rodoviário de cargas.

A tabela baseada no estudo da Esalq-Log é considerada sob vários aspectos melhor do que a anterior, produzida às pressas em meio à greve dos caminhoneiros de maio de 2019 e editada por meio da Resolução nº 5.820. Com a suspensão temporária da nova tabela, a antiga continuava em vigor até o fechamento desta edição, na primeira semana de setembro de 2019.

DIVERGÊNCIAS

Refletindo divergências entre as entidades representativas dos caminhoneiros, não tem sido unânime a reação dessas organizações quanto aos acontecimentos que cercam o estabelecimento do frete mínimo para o transporte rodoviário de cargas.

No início de setembro de 2019, a União dos Caminhoneiros do Brasil (UDC) divulgou nota afirmando que os associados da entidade estavam dispostos a uma mobilização nacional e por tempo indeterminado.

A entidade enfatiza que a Lei da Política Nacional de Fretes Mínimos determina a revisão dos pisos mínimos caso o combustível seja aumentando a uma taxa



Jamil Megid Jr.: diferentes grupos e entidades se manifestaram contra a greve e em favor das negociações

igual ou superior a 10%, para compensar o aumento de custos dos caminhoneiros.

Mas, apesar disso, o governo não acionou esse gatilho depois que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) anunciou os novos preços de referência para o óleo diesel na noite de 30 de agosto de 2019, com alta de até 14,4% em alguns estados.

Outras reclamações da UDC dizem respeito à falta de fiscalização efetiva do governo para obrigar as transportadoras a cumprirem a tabela do frete e à forma de atuação da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Uma postura diferente vem sendo adotada pela Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), que afirma representar 600 mil caminhoneiros autônomos no país todo.

No final de agosto, por meio de nota em que se proclama “defensora dos direitos dos caminhoneiros autônomos do país e entidade responsável pelas negociações com o governo durante a para-

lisação geral da categoria”, a entidade disse que já havia contactado o governo para tratar do aumento do diesel anunciado naqueles dias.

Na mesma nota, a entidade disse estar vigilante no cumprimento do acordo realizado com o governo federal e garantiu e que não havia qualquer movimentação de paralisação por parte das entidades representativas do setor de transportes.

Por fim, a Associação Brasileira dos Caminhoneiros sublinhou que desconhece a representatividade da União dos Caminhoneiros (UDC), sinalizando que seguiria negociando com o governo.

REPRESENTATIVIDADE

O tema da representatividade e da capacidade de mobilização é crucial dentro de um processo que tem, em uma das pontas, uma categoria pulverizada, cujos integrantes, considerados isoladamente, constituem o elemento mais fraco da cadeia de negócios, mas que, reunidos e com organização, podem chacoalhar não apenas a própria cadeia de negócios como toda a economia nacional.

Indagado sobre a velocidade das negociações e o final dos impasses que cercam a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, o general Jamil Megid Júnior, secretário nacional de Transporte Terrestre, do Ministério de Infraestrutura, também trouxe para a resposta o tema da representatividade. Ele disse esperar uma solução em pouco tempo, “desde que o pessoal se reúna mais em torno de um consenso da maioria e que não fique dando tanto valor à minoria”.

Ele sublinhou que diante da recente proposta de paralisação, diferentes grupos e entidades se manifestaram contra esse tipo de mobilização e em favor de dar sequência às negociações.

Acrescentou que nas reuniões no Ministério de Infraestrutura há grupos que representam os caminhoneiros e que não ➔



→ são tão grandes. E diz que é importante saber quantos eles representam. “Uma associação representa dez mil e outra representa quatrocentos. Está certo. Tudo tem seu valor. Mas não dá para dez mil pararem de negociar em virtude de quatrocentos que decidiram não negociar.”

O secretário contabiliza os autônomos, que seriam 600 mil, e soma os que estão agregados às transportadoras, estimando que a categoria tenha 1,5 milhão de caminhoneiros. “Não podemos parar de negociar por causa de mil. A meta é fazer com que a maioria defina, e essa maioria já diz que aceita o que está lá posto, que é a tabela da Esalq.”

O general Jamil Megid Júnior concorda com a opinião de técnicos e especialistas de que a primeira tabela – que permanecia em vigor no início de setembro de 2019 – é muito desequilibrada. “Passados nove meses, comparando as duas, temos uma tabela, a mais nova, com metodologia cientificamente desenvolvida, e outra, a primeira, feita em três ou quatro dias, na base da pressão, com os técnicos



Tayguara Helou disse ser possível perceber claramente a redução do apoio ao frete mínimo

virando a noite para tentar estruturá-la. Ao fazer aquela primeira tabela, em algumas coisas eles acertaram e em outras, erraram.”

Para mostrar que a tabela de piso mínimo de frete deve melhorar com o tempo,

o secretário faz uma comparação entre a tabela de frete e a Tabela FIPE, preparada pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, e que tem como objetivo expressar preços médios de veículos anunciados pelos vendedores, no mercado nacional, e servir apenas como um parâmetro para negociações ou avaliações. “Há quanto tempo a Tabela FIPE existe? Você pode até não gostar do valor correspondente ao do seu carro, mas entende que está coerente. Não é o que você quer, mas há uma coerência. É a mesma coisa com relação à tabela do frete. A gente imagina que quando estiver no quarto, quinto ou décimo ciclo, estará muito melhor do que a atual.”

“PISO É RETROCESSO”

Congregando parcela considerável dos embarcadores do país, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) entende como “um retrocesso” a instituição de uma tabela de frete rodoviário e, portanto, é contra sua existência.

Em seu portal, a entidade argumenta que o tabelamento do frete rodoviário foi uma saída paliativa do governo federal para interromper paralisação dos caminhoneiros em maio do ano passado, tendo, entretanto causado prejuízos para toda economia, com redução de renda e de empregos e aumento da inflação.

Na visão da entidade, o tabelamento afeta diretamente os consumidores, em razão de o custo do transporte impactar fortemente todos os setores produtivos. E seria “um tiro no pé” dos caminhoneiros, já que causa redução da demanda para o segmento, uma vez que os produtores buscam alternativas para diminuir o impacto nos custos.

A entidade fala também em violação da ordem econômica nacional, já que “fere a livre iniciativa e a concorrência, desrespeitando, inclusive, a Constituição Federal do Brasil” Bem, quanto a este último ponto, a palavra final será dada justamente pelo STF, que prorrogou sua decisão.

Transportadores mudam de ideia sobre piso mínimo?

Mas como estão reagindo os empresários do transporte rodoviário de cargas à vigência do regime de piso mínimo de frete? É possível ter uma ideia a partir das posições mostradas na 6ª Conferência Set-cesp, promovido na capital paulista pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região na manhã de 5 de setembro de 2019. Normalmente, esse evento é realizado no início de agosto, mas, neste ano, foi transferido para o dia posterior àquele em que deveria haver o julgamento, pelo STF, da constitucionalidade da tabela de frete mínimo.

Na abertura do encontro, o presidente do Setcesp, Tayguara Helou, afirmou que em passado recente, os empresários do transporte rodoviário de cargas estavam claramente divididos quanto ao estabelecimento de um piso mínimo para o setor. “Por decisão da diretoria e da equipe técnica, o Setcesp se manteve neutro, analisando tecnicamente o tema e apontando erros”, afirmou, acrescentando que essa postura de neutralidade foi também adotada por várias outras



Carlos Candal Neto acredita que quando a economia crescer a questão do frete irá se dissipar.



Lauro Valdívia: pesquisa mostrou que o frete pago por metade das empresas respondentes está abaixo do piso

entidades do setor.

Observando dados da Pesquisa ANTT/ABTLP (Associação Brasileira de Transporte de Produtos Perigosos) referentes ao primeiro semestre de 2019, o presidente do Setcesp disse ser possível perceber claramente a redução do apoio ao frete mínimo.

Ele lembra que a vigência do frete mínimo permite a judicialização de cobranças, mas assinala que isso não é exatamente positivo. “A empresa vai perder o cliente para o resto da vida. O autônomo vai perder. O embarcador vai perder. O transportador vai perder. Isso não vai levar a lugar algum. Então, o piso mínimo começou a prejudicar. Muitas empresas não conseguiram cobrar do embarcador e tiveram de repassar isso na sua cadeia de custo, o que onerou muito e reduziu ainda mais a sua margem.”

EVIDÊNCIAS

Em sua apresentação, o assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística), engenheiro Lauro Valdívia, mostrou e comentou aspectos da Pesquisa ANTT/ABTLP – 1º Semestre 2019.

Ele informou que a pesquisa similar, realizada em julho do de 2018, logo em seguida à edição da tabela de fretes mínimo, mostrava que 69,3% consideravam a Política Nacional de Piso Mínimo

boa para o setor. No levantamento de janeiro de 2019, esse percentual havia caído para 53,6%, chegando, em julho de 2019, a 41,5%. “Algo que inicialmente parecia ser bom, quando começou a ser aplicado no dia a dia, na hora que caiu a ficha, está mostrando que não é algo tão bom assim.”

O assessor sublinhou que os 41,5% de apoio escondem uma diferença grande entre as opiniões referentes a empresas do segmento de carga fracionada em relação ao que pensam as empresas de carga lotação. “Dos transportadores de carga fracionada, só 20% acham que a política de piso é boa, porque eles têm que pagar ao agregado o piso e não podem cobrar do cliente. O cliente não é obrigado a pagar piso nenhum para o transportador, mas este é obrigado a pagar o piso para seu contratado”. Quanto ao setor de carga lotação, 58% consideram boa a política de piso.

Lauro Valdívia mostrou outro número que considera preocupante para os terceiros. Das empresas respondentes, 51,4% informaram que só trabalham com frota própria. E das restantes, que são, portanto, a minoria, 38,5% estão substituindo os terceiros. A pergunta da pesquisa nesse ponto era sobre como a empresa se adaptou à realidade com o piso mínimo. As outras respostas foram: 10,6% disseram continuar contratando terceiros e 50,9% afirmaram que não foram afetados.

Outra pergunta era sobre o frete recebido em relação ao piso mínimo. Neste caso, 61,6% dos transportadores disseram que recebem abaixo do piso – em média, recebem 12% abaixo do piso. Outros 26% estão recebendo valor igual ou parecido com o piso. E 12,4% estão recebendo acima do piso – em média 12,5% acima do piso. Tomando todos os resultados das respostas, constatou-se uma média de 10,2% abaixo do piso. “Ou o embarcador ou o cliente não está pagando o piso.”

Valdívia mostrou que o frete pago aos ➔



→ terceiros em relação ao piso mínimo está, para 49,1% das empresas respondentes, abaixo do piso – média de 19,4% abaixo do piso. Outros 37,4% responderam pagar fretes em valor igual ou bem parecido com o mínimo, e 13,5%, afirmaram que pagam acima – média de 19,4% acima do piso. Na média geral, paga-se 6,9% abaixo do piso.

SITUAÇÃO E PODER DE NEGOCIAÇÃO

Em sua exposição, o engenheiro Lauro Valdívía apresentou também dados da Pesquisa sobre Mercado de Transporte Rodoviário de Carga no 1º Semestre de 2019 Decope/NTC&Logística. Reunindo aspectos dessa pesquisa, ele fez um resumo sobre a situação atual do frete para o conjunto das empresas do setor, afirmando que há defasagem média de 16% contra defasagem de 13% na pesquisa anterior, datada do segundo semestre de 2018.

O resumo mostra ainda que 62% não cobram o frete valor, 71% não cobram a Taxa de Gerenciamento de Riscos (GRIS) e 83% não cobram a Taxa de Emergência Excepcional (Emex). O frete tem atraso médio de recebimento de 26,1

dias; 54,1% das empresas têm frete em atraso, comprometendo 12,1% do faturamento.

Lauro Valdívía acrescentou que, a seu ver, a política de piso mínimo não é uma má ideia. Considerando tudo o que disse em sua exposição – em especial o fato de muitas empresas não saberem calcular custos – afirmou: “Hoje, não existe um transportador, por maior que seja, que consiga enfrentar o embarcador. O embarcador é sempre muito maior que o transportador. Se o transportador não aceitar as condições do embarcador, sempre outro poderá pegar o serviço. Assim, se juntar as duas coisas: a pouca cultura técnica que tem o setor e o poder que tem o cliente, que é o embarcador, a pressão sobre o frete é muito grande”.

Ele também afirmou: “O frete sempre tende a diminuir, a não ser em uma dada situação em que falte motorista ou caminhão. Numa situação dessas, consegue recuperar alguma coisa. Mas em condições normais, o embarcador tem poder de negociação muito maior do que o transportador. O ideal seria que houvesse um freio, que se pudesse criar um patamar mínimo que não se pudesse trabalhar com um frete abaixo disso. Mas tecnicamente é impossível fazer

uma coisa dessas.”

CRESCIMENTO E FRETE

Participaram da 6ª Conferência Setcesp José Maria Gomes, presidente da ABTLP e diretor da transportadora Quimitrans, que mostrou a extensão e complexidade dos requisitos legais para o transporte de produtos perigosos; Ricardo Melchiori, conselheiro gestor da RGLog Transportes, com uma apresentação sobre o desenvolvimento da implantação do regime de frete mínimo para o setor, a seu ver marcado inicialmente por uma fase de turbulência, seguida de um período de expectativa e alcançando o estágio atual, de incerteza.

Carlos Candal Neto, diretor da Câmara Técnica de Carga Fracionada da NTC&Logística e vice-presidente da TSV Logística e Transporte advogou cinco pontos para enfrentamento dos novos tempos no setor. O primeiro aspecto compreende melhor apuração de custos e identificação e cobrança dos principais ofensores. O segundo aspecto diz respeito a investimentos em novas tecnologias. Ele também salienta a importância da criatividade como terceiro aspecto e minimização de riscos como quarto ponto. O quinto aspecto é a valorização do negócio.

Candal Neto ponderou que, como a confiança e os investimentos andam em baixa, esse quadro de escassez dificulta o consenso. Com a concordância dos outros participantes do debate final, disse acreditar que quando a economia crescer a questão do frete irá se dissipar.

Indagado a respeito desse entendimento, o general Jamil Megid Júnior, secretário nacional de Transporte Terrestre, do Ministério de Infraestrutura, disse acreditar que seja coerente a impressão de que o impasse sobre os fretes no setor rodoviário de cargas irá se resolver a partir do momento que a economia começar a apresentar resultados mais consistentes e houver maior volume de frete no mercado.

SUA EMPRESA PRECISA DE UM OPERADOR LOGÍSTICO QUE ATENDA SUA DEMANDA.

NÓS EXISTIMOS PARA AJUDAR OS NOSSOS CLIENTES A VENDEREM.

UNIDADE PAULÍNIA-SP

NOSSOS SERVIÇOS

ARMAZÉNS LOGÍSTICOS

GESTÃO DO ESTOQUE

CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

TRANSPORTES

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

TORRE DE CONTROLE (4PL)

LOGÍSTICA *IN HOUSE*

CONSULTORIA LOGÍSTICA

GRUPO TONIATO:
Há mais de 45 anos
atuando no mercado.

Consulte o Grupo Toniato para desenvolver a melhor solução logística para o seu negócio:

(11) 3478 0810

comercial.spa@grupotoniato.com.br

JUNTE-SE AOS PRINCIPAIS *PLAYERS* DO MERCADO EM UNIDADES ESTRATEGICAMENTE POSICIONADAS PELO PAÍS: ES, MG, PR, RJ, RS, SC, SP, dentre outras localidades.

GRUPOTONIATO
Especialista em
entregar soluções

www.GrupoToniato.com.br

Maior capacidade de carga nos trens

A renovação dos contratos das concessionárias de ferrovias trará impactos imediatos ao setor, mas a previsão é de que seja concluída apenas no primeiro semestre do próximo ano

Sonia Moraes



As renovações de contratos terão impactos imediatos no setor

A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) está confiante em que a renovação dos contratos com as concessionárias de ferrovias seja concluída neste ano, especialmente os processos mais avançados. “O setor trabalha com a expectativa de que todos os cinco processos sejam concluídos até o fim do primeiro semestre do ano que vem”, afirma Fernando Paes, diretor executivo da ANTF.

Na avaliação do diretor da ANTF, as renovações trarão impactos imediatos ao setor porque boa parte dos investimentos obrigatórios das concessionárias está

concentrada nos primeiros anos após a assinatura dos aditivos. “Prevê-se investimentos de R\$ 30 bilhões e esses recursos serão responsáveis por considerável aumento de capacidade de todo o sistema ferroviário do país e na sua melhoria operacional, de forma a atender com segurança e eficiência as atuais e futuras demandas”, diz Paes.

Com foco nos quatro processos (concessionárias), que já passaram por audiências públicas, os aportes das concessionárias serão distribuídos em ampliações de pátios, remodelação de vias permanentes, ampliação de instalações e aquisição de novos vagões e locomotivas (material

rodante), e ainda no desenvolvimento de novas tecnologias ferroviárias e em obras (soluções) para eliminação de conflitos urbanos, entre a ferrovia e as cidades. “São projetos de grande e evidente interesse público, que garantirão a municípios e estados a criação de milhares de empregos nos próximos anos”, observa Paes. “Esses dados serão ainda melhores e maiores quando o Plano de Negócios da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) tornar-se público.”

Paes esclarece que os processos das cinco concessões — Malha Paulista (Rumo), Estrada de Ferro Carajás (EFC), Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), MRS e Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) —, que protocolaram o interesse na prorrogação antecipada, tiveram início ainda no Programa de Investimento em Logística (PIL) em 2015 e, desde então, estão sendo trabalhados pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), pelo Ministério de Infraestrutura e pelo Tribunal de Contas da União (TCU). “Após esse longo período de discussões e análises técnicas, o dado bastante positivo é que já existe um processo em vias de conclusão; o caso da Malha Paulista, que teve parecer técnico favorável pelo TCU no primeiro semestre deste ano. Com isso, a ANTT conseguiu criar um novo modelo, uma nova metodologia para o setor — ou seja, padrões que já estão sendo aplicados aos demais processos de prorrogação. Tudo isso cria uma expectativa bastante realista de que os novos processos tenham uma tramitação mais rápida do

que a da Malha Paulista”, observa Paes.

Os processos da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória-Minas já foram enviados para apreciação do TCU. O da MRS passou por audiências públicas em junho, julho e agosto deste ano, e o prazo para envio de contribuições encerra dia 13 de setembro de 2019. Está agora nas mãos dos técnicos da ANTT para elaboração de relatório. “As audiências públicas relativas ao processo da FCA não foram marcadas, mas deverão ocorrer, segundo o cronograma do governo, ainda em 2019”, informa Paes.

Impacto positivo

A Ferrovia Norte-Sul é uma espécie de espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro. “Numa primeira análise, ela vai permitir a ligação das regiões norte, centro-oeste e sudeste – a última, com o acesso à Malha Paulista, provavelmente em 2020. O impacto é extremamente relevante para o escoamento de grão, por um lado; e, por outro lado, no transporte de contêineres de produtos industrializados da região sudeste para o centro-oeste e o norte do país. A sua importância regional está também relacionada ao fato de passar por Anápolis, polo produtor de fármacos, com produtos que vão provavelmente fazer uso daquela ferrovia tanto em direção ao norte quanto ao sul. A Ferrovia Norte-Sul contribui para o fortalecimento do transporte de grãos e também para essa mudança de paradigma da ferrovia brasileira, que começa a apostar mais na diversificação das cargas e no transporte de contêineres de produtos industrializados”, comenta Paes.

Com a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), a Ferrovia Norte-Sul vai ganhar ainda mais importância no transporte de grãos, com a provável conexão da malha num ponto equidistante entre os portos de Santos, em São Paulo, e Itaqui, no Maranhão. “O resultado é uma concorrência efetiva entre ferrovias e entre portos, com mais



Fernando Paes: investimentos trarão maior capacidade ao sistema

soluções logísticas para os produtores de grãos do Mato Grosso e Goiás”, afirma o diretor executivo da ANTF.

Em 2008, o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul transportou 1,4 milhão de TU (toneladas úteis) e, em 2018 passaram 8,76 milhões de TU, o que representa um aumento de 516% (a média anual é de 20%).

Paes explica que em direção ao porto de Itaqui, o acesso se dá por conta do direito de passagem exercido na Estrada de Ferro Carajás e na Transnordestina (no último trecho, antes de entrar no porto), já que a Ferrovia Norte-Sul não tem saída para o mar.

A partir do contrato do tramo central, segundo o Caderno de Demandas da ANTT, a demanda potencial prevista para 2020 seria de 1,7 milhão de toneladas, alcançando cerca de 15 milhões em 2030 e aproximadamente 23 milhões de toneladas ao fim do período projetado, ou 2055. “Desta forma, já em 2020 a movimentação de carga aumentaria de 8,7 milhões para cerca de 10,5 milhões de toneladas, se considerarmos o mesmo volume de 2018 para a Ferrovia Norte-Sul do tramo norte, o que representa um aumento de cerca de 20%”, observa Paes.

“Parte das cargas do tramo central poderá, em tese, subir em direção a Itaqui,

mas boa parte será escoada pelo porto de Santos, o que torna ainda mais premente e necessária a prorrogação da Malha Paulista, com o aumento de capacidade de 30 para 75 milhões de toneladas anuais”, diz Paes.

Em 2018, a Ferrovia Norte-Sul tramo norte movimentou cerca de 8,7 milhões de TU, incluindo soja e farelo de soja (63%), celulose (17,49%), óleo diesel (5,03%), grãos-milho (12,57%), álcool, gasolina, fósforo e derivados de petróleo (1,91%).

De janeiro a julho de 2019, a movimentação desta ferrovia foi de cerca de 4,7 milhões de TU e os principais produtos foram soja e farelo de soja (79,16%), celulose (12,04%), óleo diesel (4,90%), grãos-milho (2,25%), álcool, gasolina e derivados de petróleo (1,66%), segundo dados do Sistema de Acompanhamento e Fiscalização do Transporte Ferroviário (SAFF).

Participação

Com levantamentos em campo do rodoviário, estudos do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot) de 1999 indicavam uma participação de 19% do setor ferroviário na matriz de transporte de carga do país. Anos depois, ➔



MRS: minério de ferro foi o principal produto transportado

→ em 2007, o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), do Ministério dos Transportes, mostrou uma participação de 25%. O Plano Nacional de Logística (PNL) de 2025, publicado em julho de 2018, apontou a participação das ferrovias em 15%, percentual que é adotado de forma oficial atualmente.

Paes explica que tais variações se dão devido à diferença de metodologias. “Por isso, não acreditamos que o modo de transporte ferroviário tenha reduzido sua participação na matriz de transporte.” Para 2025, o PNL indica uma forte elevação do modal ferroviário na matriz de transporte, com uma previsão de participação de 31%.

Segundo Paes, o principal desafio da logística brasileira é equilibrar a matriz de transporte de carga, o que passa pela expansão de capacidade do sistema ferroviário. “Para tanto, os investimentos previstos nas prorrogações são cruciais. Neste cenário de ajuste fiscal, o investimento privado revela-se totalmente fundamental.”

O outro desafio é o regulatório. “Em paralelo aos processos de prorrogação dos contratos, o setor tem buscado – junto ao Poder Executivo e ao Congresso – modernizar a regulação, de modo que ela se torne mais moderna e eficiente, para

que traga melhores resultados ao modal e para o país sem, contudo, onerar um ou outro com custos desnecessários”, diz Paes.

Produtividade

Ao longo dos últimos 22 anos, as ferrovias brasileiras ampliaram em mais de 195% a produção, de 137 bilhões em 1997 para 407 bilhões de TKU em 2018. Em relação ao ano anterior (2017), o aumento foi de 8,5%, bem acima do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). Também na movimentação de carga os números são positivos, com crescimento de 125% desde 1997, de 253 milhões para 569 milhões de TU, no ano passado.

“Esses dados mostram que o transporte ferroviário cresce, em média, mais que a economia e a própria produção de produtos agrícolas. O aumento constante de volumes traz ganho de escala e, por sua vez, melhora nas tarifas. Assim, o comportamento do frete ferroviário vive círculos virtuosos de crescimento, tornando necessários investimentos constantes para aumento de capacidade”, diz Paes.

No mesmo período (entre 1997 e 2018), o transporte por contêineres cresceu 14.217%, ou 142 vezes (de 13.459 TEU em 1997, para 492.131 TEU em

2018), com média anual de 26,6%. Para 2019, a ANTF projeta uma movimentação de aproximadamente 555.582 TEU.

Sobre a expectativa de aumento de capacidade do setor, o diretor da ANTF afirma que a MRS estima que com os investimentos previstos na renovação antecipada, o volume de carga geral irá aumentar de 56 milhões de TU (2019) para 107 milhões em 2055.

A previsão da Rumo/Malha Paulista é de um aumento de capacidade de 30 milhões para 75 milhões de toneladas por ano com a renovação antecipada.

Com a prorrogação da EFVM, a Vale prevê uma movimentação, no transporte de carga geral de terceiros, de 28,6 milhões de toneladas em 2020, chegando a 34,9 milhões de toneladas em 2057. Para a carga de minério de ferro de origem da própria Vale apresenta-se um volume de 131,2 milhões de toneladas para 2020, chegando a um volume de 122 milhões em 2057 (a diminuição se deve à exaustão de algumas minas dos complexos atendidos pela EFVM).

Com a prorrogação da EFC, a Vale projeta um aumento na movimentação total de cargas de 222,6 milhões de toneladas em 2018 para 249,1 milhões em 2057.

Investimentos

De 1997 a 2018, os investimentos das concessionárias associadas à ANTF totalizaram cerca de R\$ 72 bilhões. Atualizado pelo Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA), o valor aproximado ultrapassa R\$ 108 bilhões. No mesmo período, a arrecadação para os cofres públicos (outorgas e tributos) chegou a R\$ 30 bilhões, ou R\$ 46,5 bilhões, se atualizados pelo IPCA.

Paes reforça que a ANTF espera que os processos de prorrogação dos contratos sejam concluídos com a maior celeridade possível, de forma a que os investimentos sejam realizados o quanto antes. “A outra reivindicação – permanente, e em curso – é a melhoria e modernização do ambiente →



SOMOS 24 MIL COLABORADORES QUE FAZEM A DIFERENÇA NO ENTENDER, PARA ATENDER.

A JSL é especialista em logística com expertise de **mais de 60 anos**, uma história que somente pode ser construída **com gente**. Hoje são 24 mil colaboradores, gente a qual se dedica em buscar o seu **melhor todos os dias**, para que possamos entender nossos clientes, todas as suas necessidades, visando atendê-los com excelência. Gente que acorda todos os dias como se fosse o primeiro dia, com **disposição para fazer diferente**.

Obrigado a todos vocês, que nos ajudam a escrever a história todos os dias.



 **JSL**
Entender para Atender

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

→ regulatório, para que se promova o modal com mais eficiência e menos custos”, afirma Paes.

MRS

A MRS, que tem sob a sua gestão o controle de 1.643 quilômetros de ferrovia nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, que equivale a cerca de 6% da estrutura nacional por onde é transportado cerca de um terço de toda a produção nacional, vem expandindo suas atividades no mercado brasileiro.

A empresa encerrou 2018 com 174,6 milhões de toneladas de cargas transportadas (118.993 toneladas de produtos de mineração e 55.570 toneladas de carga geral). O volume 2,1% acima do ano anterior é o maior já transportado pela companhia em um ano.

Da movimentação total, os produtos do grupo de mineração representaram 68,2%, com 119 milhões de toneladas, e os de carga geral foram responsáveis por 31,8%, com 55,6 milhões de toneladas.

Entre os produtos que compõem a carga geral, os agrícolas (açúcar, milho, soja e farelo de soja) tiveram aumento de 5,2% no volume transportado em 2018, com 37,2 milhões de toneladas. Na sequência destacam-se os siderúrgicos, que cresceram 9,7% (6,8 milhões de toneladas), os contêineres, que avançaram 7,7% (1,9 milhão de toneladas) e construção civil, que expandiu 8,1% (1,5 milhão de toneladas).

A MRS atribui o crescimento no transporte de produtos siderúrgicos ao reaquecimento do segmento nacional, iniciado ainda em 2017, após alguns anos de retração, além do volume de placas transportadas para as operações de determinados clientes da siderurgia, utilizadas em processo de laminação.

A empresa considera a movimentação de produtos agrícolas em 2018 mais um recorde histórico e expressivo o crescimento de 5,2% em relação a 2017, o que reflete a consolidação do modal ferroviário para o envio dos produtos à região

portuária de Santos.

Com esse bom resultado a empresa registrou em 2018 um faturamento líquido recorde de R\$ 3,7 bilhões, 6,7% maior que em 2017 (R\$ 3,4 bilhões). O valor alcançado deve-se ao aumento de 2,1% no volume transportado, principalmente devido ao incremento de carga geral, ao reajuste tarifário médio de 4,6% e ao incremento no mix de produtos transportados. O lucro líquido totalizou R\$ 521,6 milhões, 20% acima do verificado em 2017 (R\$ 434,6 milhões). Em 2018, a MRS investiu R\$ 819,1 milhões, priorizando as iniciativas de investimentos essenciais à manutenção da produção e sustentabilidade do seu negócio.

No primeiro semestre de 2019 o lucro líquido da empresa cresceu 10,7%, totalizando R\$ 235,2 milhões, ante R\$ 212,5 milhões registrados no mesmo período de 2017. A empresa atribui o bom resultado ao seu desempenho operacional. “Seguimos avançando no transporte no setor de carga geral, que inclui produtos siderúrgicos, insumos para a construção civil, agrícolas, industrializados e todo o tipo de carga em contêineres. No período, o crescimento neste grupo foi de 9,6% na comparação com o mesmo período do ano passado, com avanço em todos os segmentos atendidos. Destacamos o crescimento de 28,9% no transporte de contêineres, em que a MRS já é um dos maiores players do país em termos de movimentação terrestre das caixas”, afirma Gustavo Bambini, diretor de relações institucionais da MRS.

Embora a movimentação de carga geral tenha avançado 9,6% no primeiro semestre para 27,6 milhões de toneladas, ante 25,2 milhões registrados no mesmo período de 2017, o resultado total apresentou uma queda de 8,3%, de 80,7 milhões para 74 milhões de toneladas, devido à queda de 16,4% no transporte de produtos de mineração, de 55,5 milhões para 46,4 milhões de toneladas. A MRS credita esta retração ao acidente ocorrido em Brumadinho em janeiro de 2019 e tam-

bém à baixa performance do alto forno de um importante cliente da companhia, reduzindo o consumo interno desses produtos como insumos do processo produtivo.

Na sua malha ferroviária o principal produto transportado pela MRS no primeiro semestre de 2019 em volume foi o minério de ferro, que registrou uma produção de 45,1 milhões de toneladas de janeiro a junho. “O transporte de commodities minerais é uma vocação natural da MRS, por sua localização geográfica e pela natureza da carga (tipicamente ferroviária), porém temos sistematicamente avançado na diversificação dos produtos. A relação entre as commodities minerais e demais produtos, que foi de 85% e 15% em um passado não muito distante, chegou a inéditos 63% e 37%, em números aproximados, na primeira metade de 2019. Isso representa fortalecimento do negócio, como também atende às expectativas da sociedade, do setor produtivo e do governo para que a ferrovia sirva a um número cada vez maior de empresas e segmentos”, comenta o diretor da MRS.

Bambini afirma que a ferrovia é um negócio intensivo em capital, o que leva a MRS a manter níveis consideráveis de investimentos. No primeiro semestre do ano, o portfólio de projetos da companhia superou a marca de R\$ 378 milhões. “São projetos nas áreas de confiabilidade de malha e de ativos, sinalização, segurança e infraestrutura (civil e ferroviária)”.

Para 2020, a MRS ainda não definiu o volume de investimentos e nem os novos projetos. “Existem sinalizações, já que nosso negócio tem projetos longos (tanto em sua execução quanto na maturação e retorno), mas não podemos divulgar ainda”, diz Bambini.

Sobre as negociações com o governo para a renovação do contrato de concessão, Bambini esclarece que está em curso uma etapa importante do processo, que é a consulta pública à sociedade do plano de negócios que sustenta o pedido de renovação. Este período se estenderá até 13 de setembro, para coleta das

manifestações e sugestões dos diversos interessados, e a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) realizou, entre o fim de julho e início de agosto, as quatro sessões presenciais com esta mesma finalidade. “Foram feitas audiências em Belo Horizonte, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, com expressivo suporte de governos estaduais e municipais, comunidades, entidades do setor e clientes, que entendem que os investimentos associados à renovação da MRS – montante que pode ultrapassar os R\$ 7,5 bilhões – serão fundamentais para o desenvolvimento da ferrovia no país. O próximo passo, encerrada a fase de consulta pública, será a consolidação, pela ANTT, de um relatório final sobre o processo, que será encaminhado ao Ministério da Infraestrutura e ao Tribunal de Contas da União. Não há um prazo fixo para a conclusão do processo”, diz Bambini.

Rumo

A Rumo, que administra mais de 12 mil quilômetros de trilhos formados por quatro concessões em seis estados (São Paulo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina) também avança suas operações no país. Em 2018, a empresa movimentou 56,3 bilhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) no trecho norte e sul, um crescimento de 13,4% no comparativo com 2017.

No trecho norte, principal corredor de exportação do agronegócio brasileiro, que liga o centro-oeste brasileiro ao porto de Santos (SP), o volume total transportado pela Rumo foi 15,8% superior a 2017, alcançando 39,3 bilhões de TKU. Na malha sul a companhia transportou 14,7 bilhões de TKU, um crescimento de 5,4% na comparação com 2017.

No primeiro semestre de 2019 a Rumo movimentou 27,7 bilhões de TKU. O volume representou um aumento de 9,6% no comparativo com o mesmo período do ano passado. No trecho norte o crescimento foi de 14,1%, com 19,8 bilhões de TKU.



Rumo: a carga aumentou 9,6% no primeiro semestre de 2019

A empresa esclarece que em junho houve crescimento de 27% nos volumes transportados, em razão da comercialização antecipada de milho. Nos meses de abril e maio o crescimento foi mais tímido devido ao cenário desfavorável para a comercialização do grão. A quantidade expressiva de fertilizantes também contribuiu para o crescimento de 14,5% nos produtos agrícolas transportados no trimestre. Os produtos industriais cresceram 10,1%, devido principalmente da operação de transporte de celulose.

Na malha sul a Rumo teve queda de 3,6% no volume transportado, com 6,6 bilhões de TKU. A empresa explica que o resultado negativo se justifica pelos fracos volumes de soja no trimestre por causa do cenário desfavorável para sua comercialização e, diferentemente da operação norte, não houve entrada relevante de volume de milho no mês de junho. Os produtos industriais apresentaram crescimento anual de 11,5%, impulsionado pelo grande volume de combustível transportado.

Para 2019, Julio Fontana Neto, diretor presidente da Rumo, está otimista. “O ano começou bem com a colheita antecipada da safra de soja logo no início de janeiro, o que tradicionalmente começa apenas no final do mês. As perspectivas para a safra de milho também são favoráveis para o segundo semestre. Nossas operações estão preparadas para atender às demandas crescentes do agronegócio

e de outros setores da economia brasileira que, felizmente, deverão apresentar crescimento neste ano”, diz o executivo no documento em que apresenta os resultados do primeiro semestre.

A Rumo assinou neste ano o contrato de concessão da Ferrovia Norte-Sul. A empresa arrematou o leilão pelo valor de R\$ 2,7 bilhões, o que representa um ágio de 100% sobre o lance mínimo de R\$ 1,3 bilhão. A concessionária vai operar o trecho por 30 anos.

O trecho concedido, de 1.537 quilômetros, está situado entre Porto Nacional (TO) e Estrela D’Oeste (SP) e está dividido em dois tramos: o central, compreendido entre Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO), com extensão de 855 quilômetros; e o sul, abrangendo o trecho Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela D’Oeste (SP), com extensão de 682 quilômetros.

VLI

A VLI, empresa originada da Vale e que atualmente conta com quatro sócios e gestão própria, com 37,6% da Vale mineradora; 26,5% da Brookfield, fundo de investimento canadense; 20% da Mitsui, empresa de investimento japonesa; 15,9% do FI-FGTS, Fundo de investimento do FGTS, conclui este ano um robusto plano de investimentos. Cerca de R\$ 9 bilhões foram aplicados em um sistema integrado com terminais intermodais, portos, melhorias em linhas férreas (FCA e FNS – entre →

→ Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO), na aquisição de novos ativos (locomotivas e vagões) e construção e ampliação de oficinas de locomotivas e vagões.

“Estamos empenhados em otimizar ao máximo nossas estruturas para oferecer eficiência, capacidade e soluções integradas ao mercado. Hoje contamos com oito terminais intermodais que conectam rodovia e ferrovia, dois terminais portuários próprios e três operações em portos, além dos oito mil quilômetros de linhas férreas”, afirma Gustavo Serrão, diretor de operações ferroviárias da VLI.

O modelo de negócio da VLI tem como foco a integração dos modais conectando terminal, ferrovia e porto. A empresa oferece serviços para três importantes setores: agronegócio (soja, milho, farelo, açúcar e fertilizantes), siderurgia (carvão mineral, calcário, gusa, minério de ferro, aços planos e longos) e produtos industrializados diversos (combustíveis, madeira e celulose). Entre os três segmentos atendidos, o agronegócio responde por mais de 50% dos resultados.

O desempenho da VLI tem crescido ano a ano e isso está ligado aos investimentos e aos ganhos de eficiência, segundo o diretor. “Hoje, a empresa está focada em aperfeiçoar cada vez mais a infraestrutura de logística integrada para proporcionar uma alternativa inteligente para o escoamento de cargas pelo país. Um exemplo deste trabalho são as parcerias com a Tereos, terceira maior produtora de açúcar do mundo, e a Fertilizantes Tocantins (FTO), uma das principais empresas de fertilizantes do Brasil.”

Com a Tereos, a VLI firmou uma parceria para assegurar o transporte de açúcar do interior paulista até Santos. As duas empresas estão investindo R\$ 200 milhões na construção de dois armazéns dentro do sistema integrado da VLI. Um junto no terminal de Guará e outro no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), na Baixada Santista. O contrato prevê a movimentação de um milhão de toneladas por ano.

Em Araguari, o terminal da VLI foi ponto essencial para a instalação de uma nova unidade da FTO. A fábrica de fertilizantes está ligada ao sistema VLI. Esse modelo de interligação entre porto, ferrovia, terminal e fábrica, sem a utilização de carretas é inédito no Brasil e proporciona mais agilidade e qualidade à cadeia de abastecimento. A localização estratégica associado a um modal logístico eficiente traz benefícios a todo o agronegócio da região, que ganha em rapidez e segurança ao contar com um fornecedor tão próximo e conectado como a FTO. “Com o atendimento iniciado em maio, a VLI vai aumentar em 20% o volume de fertilizantes transportado pela Ferrovia Centro-Atlântica”, prevê Serrão. Segundo ele, a matéria-prima originada no porto de Tubarão (ES) passa pelo Terminal de Araguari e chega à fábrica da FTO por meio de uma interligação por correias transportadoras.

Em 2018, a VLI movimentou quase 60 milhões de toneladas na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e no tramo norte da Ferrovia Norte-Sul (FNS). Nos portos o volume alcançou quase 40 milhões de toneladas. A receita líquida foi de R\$ 4,95 bilhões, um crescimento de 10% na comparação com o ano anterior. O serviço prestado ao agronegócio merece destaque. Com terminais e ferrovias conectando parte da produção nacional com duas das principais rotas de escoamento para o mercado externo (Santos e São Luís) a VLI oferece eficiência e capacidade para um setor que apresenta crescimento regular.

O diretor da VLI comenta que o agronegócio tem ganho de produtividade no escoamento da safra. “Este tem sido um setor com crescente participação nos resultados da empresa. Nos últimos anos, a movimentação de produtos do agro cresceu e já supera os 50%. Seis terminais localizados em Minas Gerais, São Paulo e Tocantins oferecem ao mercado a capacidade de movimentar por ano 25 milhões de toneladas de grãos e açúcar.

Sobre a renovação do contrato de

concessão, Serrão esclarece que a FCA, controlada pela VLI, encaminhou uma proposta para análise da ANTT. “Todo o processo tem como orientadores metodologias, cálculos e parâmetros definidos pela agência reguladora. Numa fase futura, durante as audiências públicas a agência apresentará à comunidade o plano que ela sugere. Contribuições de entidades, pessoas e políticos serão coletadas pela agência e só depois serão definidos os investimentos.”

Com relação ao impacto que a renovação do contrato terá no setor, o diretor da VLI comenta que a companhia entende que este processo é importante para a infraestrutura brasileira e a saída mais viável para atrair investimentos em curto e médio prazo para o setor. “A repactuação dos contratos do segmento prevê um aumento no transporte de cargas movimentadas pelas ferrovias nacionais. Aliado aos aportes a serem realizados isso vai representar geração de empregos diretos e indiretos e estímulo importante para setores produtivos, como a indústria de fabricação de locomotivas e vagões e de outros produtos”, afirma Serrão.

Para o diretor da VLI, há uma soma de fatores que podem colocar o país na direção de um equilíbrio na matriz de transporte. “As renovações do setor ferroviário fazem parte desse cenário ao favorecerem investimentos e, consequente, aumento de volume”, diz Serrão.

“O Brasil vem evoluindo na parte de capacidade logística, o desafio é integrar cada vez mais os modais (rodovias, ferrovias, hidrovias) e utilizá-los de acordo com a vocação de cada um (por exemplo, a ferrovia é mais adequada para grandes distâncias e grandes volumes, a rodovia tem como diferencial a capilaridade). Na VLI entendemos que um país com área continental como o Brasil precisa de soluções de transporte integradas, multimodais. Temos de aproveitar as potencialidades de cada parte e gerar mais eficiência, facilitar os fluxos, como observamos no escoamento da safra”, comenta Serrão.



**NÃO DEIXE SEU
CAMINHÃO PARADO**

**USE O
LUBRIFICANTE CERTO**



**PETRONAS
Urania**

**SEU CAMINHÃO PRONTO
PARA OS NEGÓCIOS**

**PETRONAS Urania com tecnologia
ViscGuard™, auxilia no controle da
formação de depósitos para uma
maior vida útil do motor.**



PETRONAS Urania com tecnologia ViscGuard™, mantém seus veículos andando de maneira eficiente e por mais tempo. Isso porque o PETRONAS Urania é formulado com tecnologia ViscGuard™, que auxilia no controle da formação de depósitos, prevenindo desgastes e mantendo a viscosidade do lubrificante estável. Garante a durabilidade e prolonga a vida útil do motor reduzindo os custos operacionais. PETRONAS Urania garante que seus compromissos sejam cumpridos, dia após dia.

PETRONAS. PRESENTE NO MUNDO. NO BRASIL. NA SUA VIDA.

Decolagens esfriam no Brasil e no exterior

Volume de carga e de correio transportado no primeiro semestre diminuiu 3,3% no mercado doméstico e 17,6% no mercado internacional

Sonia Moraes



Nos aeroportos a movimentação de carga caiu 13,52% até julho neste ano

As companhias aéreas de carga, que em 2018 começaram a recuperar as perdas provocadas pela crise política do Brasil nos últimos quatro anos, sentiram o impacto do enfraquecimento da atividade econômica do Brasil e da retração nas transações comerciais entre os países e fecharam o primeiro semestre de 2019 com fraco desempenho nos mercados brasileiro e internacional, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

No mercado brasileiro a procura pelo transporte aéreo para despachar as mercadorias começou a declinar a

partir de março de 2019, quando os indicadores econômicos indicavam uma retração do Produto Interno Bruto (PIB). A redução na demanda nos meses seguintes resultou em uma queda de 3,3% na quantidade de carga e correio transportada no acumulado de janeiro a junho, totalizando 217.178 toneladas, ante 224.599 toneladas de produtos transportados no primeiro semestre de 2018.

No mercado internacional a movimentação de carga começou a diminuir em janeiro e acumulou no primeiro semestre de 2019 uma retração de 17,6%, totalizando 115.933 toneladas de produtos,

ante as 140.730 toneladas transportadas no mesmo período de 2018.

Ranking

Entre as companhias aéreas, o maior volume de carga e de correio transportado no território brasileiro no primeiro semestre de 2019 foi pela Latam Cargo, com 64.364 toneladas, aumento de 8,4% em comparação às 59.395 toneladas de produtos que carregou no mesmo período de 2018.

Na sequência está a Gollog, com o transporte de 45.769 toneladas, 9,9% inferior aos seis primeiros meses de 2018 (50.776 toneladas), seguida pela Azul Car-

go, que levou 39.179 toneladas, 52,5% a mais que no primeiro semestre de 2018 (25.689 toneladas).

A Avianca reduziu em 52,5% o seu volume de carga e correio transportado no primeiro semestre deste ano para 14.681 toneladas na comparação com o mesmo período de 2018, quando transportou 25.689 toneladas. A Total movimentou 7.405 toneladas, 8,9% a menos que no primeiro semestre de 2018 (8.132 toneladas). A Two transportou 523 toneladas de produtos, 17,3% a mais que nos seis meses de 2018 (445 toneladas). A Sideral, que pertence ao Grupo Expresso Adorno de Curitiba, carregou 23.143 toneladas, 21,1% abaixo dos seis meses de 2018 (29.333 toneladas). A Modern transportou 2.658 toneladas, volume 39,6% superior às 1.903 toneladas que carregou no primeiro semestre de 2018, e a Absa Cargo aumentou em 8,1% o transporte de mercadorias para 19.455 toneladas, ante 17.994 toneladas no mesmo período do ano passado.

No mercado internacional (com saídas a partir do Brasil) todas as companhias reduziram o volume de carga transportada no primeiro semestre de 2019. A Latam liderou o ranking de movimentação de carga no primeiro semestre, com 64.278 toneladas, 2,1% a menos que no mesmo período do ano anterior, que totalizou 65.653 toneladas. Na sequência aparece a Absa, que levou 34.531 toneladas, 24,4% a menos que nos seis meses de 2018 (45.657 toneladas), e a Azul Cargo, que transportou 11.048 toneladas, 13,7% a menos que no primeiro semestre de 2018 (12.798 toneladas).

A Avianca reduziu o seu volume transportado em 67,1% para 5.131 toneladas, ante 15.601 toneladas transportadas nos seis meses de 2018.

2018

Segundo a Anac, em 2018 a movimentação de carga e correio por avião no mercado brasileiro aumentou 10,5%,

totalizando 470.934 toneladas, ante um volume de 426.271 toneladas de produtos transportados em 2017.

No mercado internacional as empresas registraram mais um recorde anual, no comparativo feito pela Anac desde 2000, com o transporte de 281.744 toneladas de mercadorias, 24,4% superiores às 226.563 toneladas de cargas e correio transportados em 2017, que foi o melhor ano de movimentação de carga e correio, segundo a agência que controla o setor.

Aeroportos

Nos aeroportos administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) passaram 45,84 milhões de toneladas de carga (32,94 milhões na importação e 12,90 milhões na exportação) de janeiro a julho 2019, volume 13,52% inferior aos 52,96 milhões de toneladas de produtos que foram transportados de janeiro a julho de 2018.

O maior volume registrado pela Infraero até julho foi no terminal de logística do aeroporto de Manaus (AM), com 15,13 milhões de toneladas, sendo 14,23 milhões na importação e 905 mil na exportação.

A segunda maior movimentação de carga nos sete meses do ano foi no terminal do aeroporto de Curitiba (PR), com 10,25 milhões de toneladas de carga (6 milhões na importação e 4,24 milhões na exportação), seguida pelo de Recife (PE) que

recebeu em seu terminal 7,50 milhões de toneladas de carga (2,30 milhões na importação e 5,19 milhões na exportação).

Em todo o ano de 2018 a Infraero registrou nos seus terminais a movimentação de 90,96 milhões de toneladas de cargas (63,68 milhões na importação e 27,27 milhões na exportação), volume 27% inferior aos 124,82 milhões de toneladas que passaram pelos terminais em 2017.

Em 2018, o maior volume de carga passou pelo terminal de logística do aeroporto de Manaus, com o total de 28,36 milhões de toneladas (26,32 milhões na importação e 2,04 milhões na exportação), seguido pelo aeroporto de Curitiba que movimentou 20,51 milhões de toneladas (10,57 milhões na importação e 9,94 milhões na exportação).

Pelo terminal de Recife passaram 11,36 milhões de toneladas de carga (3,92 milhões na importação e 7,43 milhões na exportação). Em Navegantes (SC) o volume atingiu 5,68 milhões de toneladas (5,68 milhões na exportação e 1,9 mil na importação) e no terminal de Goiânia (GO) chegou a 4,52 milhões de toneladas (4,48 milhões na importação e 34,6 mil na exportação).

Gollog

A Gol justificou a queda de 9,9% na movimentação de carga no primeiro semestre de 2019 ao aumento na taxa de ocupação →



Gollog: os eletrônicos destacaram-se no primeiro semestre



Aumento de receita da Azul Cargo foi de 47% no primeiro semestre de 2019

→ de passageiros, devido ao aquecimento da economia no período, o que resultou em menor disponibilidade de espaço para transporte de cargas nos porões dos seus aviões. “Para solucionar o problema, a Gol aumentou a eficiência da malha na utilização das aeronaves, com maior disponibilidade para as rotas com maior demanda de cargas. Como não trabalha com aviões cargueiros, a companhia aproveita os porões das aeronaves da Gol para transportar mercadorias”, explica Julio Perotti, diretor da Gollog.

No primeiro semestre o produto que teve maior destaque foi do setor de eletrônicos, com 40% dos embarques, seguido por medicamentos, com 23%. Os demais 37% estão divididos entre animais vivos, esquifes (restos mortais), flores e afins (jornais, revistas, documentos e outros produtos). Os destinos com maior expressividade hoje estão nas regiões sudeste e nordeste.

Segundo o diretor da Gollog, a movimentação de carga no primeiro semestre ficou um pouco abaixo da meta em peso transportado, mas manteve a meta em receitas devido ao foco operacional no atendimento de mercadorias de maior valor agregado.

Em 2018 a Gollog transportou 103.943 toneladas de carga no mercado brasileiro, 6,2% a mais que em 2017. Para 2019, a estimativa da companhia é de obter um crescimento de aproximadamente 5% em relação ao ano anterior.

Perotti informa que a Gollog continuará seguindo a estratégia de melhorar e ampliar o atendimento em todas as regiões e beneficiar as transportadoras, os varejistas e os clientes diretos por meio de inovações, como a disponibilização de informações em tempo real, que fornece aos clientes agilidade nas entregas, pontualidade, confiabilidade e segurança. “Vemos positivamente o mercado, com as empresas em expansão e com os numerosos lançamentos em soluções logísticas, além de mais investimento em ferramentas de monitoramento de cargas, formas de pagamento, tecnologia e excelência no atendimento. No mercado internacional a companhia pretende intensificar as operações com seus parceiros”, diz Perotti.

Para o diretor da Gollog, os mercados específicos, como e-commerce, fármacos, eletrônicos, de confecções e peças automotivas, tende a crescer mais ao longo deste ano. “O e-commerce segue forte e

ainda tem muito potencial de crescimento”, diz Perotti.

No último ano, a Gollog fez investimentos robustos, sendo o mais recente a expansão de sua operação no Paraná, com a inauguração de cinco lojas (Curitiba, Paranaguá, Guarapuava e duas em Ponta Grossa), em parceria com uma empresa de transportes rodoviários que opera no sul do país. Abriu franquias em Porto Seguro (BA) e Jericoacoara (CE) e em Recife (PE) e inaugurou um terminal com mais de 3.500 metros quadrados para suprir a crescente demanda do polo logístico nacional. Em 2019 substituiu o seu principal sistema com o objetivo de ganhar eficiência no atendimento aos clientes.

Atualmente, a Gollog cobre mais de 3.500 municípios no Brasil e cerca 217 destinos internacionais por meio de parcerias interline com voos regulares para a Europa, Ásia, Estados Unidos e México.

No mercado internacional, além de voos diretos para toda América do Sul, opera por meio de parcerias interline com voos regulares para Europa, Estados Unidos, Alemanha, França e México. Ao todo são mais de 47 países e 90 destinos internacionais. O Chile é o principal destino.

Na importação a grande demanda são rosas do Equador, que são distribuídas em várias regiões do país.

Latam

Para a Latam Cargo, o crescimento do transporte de cargas aéreas em 2019 foi impulsionado principalmente pelo e-commerce, que tem recorrido a este tipo de transporte por ser eficiente e ágil. Ainda assim, os perecíveis, alimentos e produtos farmacêuticos continuam sendo importantes e têm usado com frequência o transporte aéreo de cargas. No primeiro semestre o destaque foram os eletrônicos e fármacos, que representam cerca de 50% das cargas transportadas no Brasil.

A maior movimentação da Latam Cargo tem se concentrado na América do Sul, principalmente no Chile e no Brasil, nas rotas entre São Paulo e Manaus. Para a Bélgica, a companhia transportou mais de 1.100 toneladas de cargas no primeiro semestre.

No mercado doméstico a empresa opera com três aeronaves B767-300F, além de utilizar os porões das aeronaves de passageiros da Latam, cuja frota é composta de 11 aviões B767-300F. Nas aeronaves de maior porte, como os Boeing, a capacidade de carga pode chegar a 57 toneladas e nos modelos da família do A320, é de quatro toneladas.

A expectativa da Latam Cargo é aumentar a representatividade do transporte aéreo de cargas no Brasil que, segundo a empresa, ainda é subutilizado, com representatividade de cerca de 0,05%, quando comparado aos segmentos rodoviário, ferroviário, fluvial e por oleoduto, enquanto nos Estados Unidos a participação é de quase 1%.

A Latam Cargo oferece três tipos de serviços que se adaptam às necessidades dos clientes. "O próximo voo" é um serviço expresso, para quem tem urgência no envio, com os serviços de coleta e ou entrega grátis dentro do horário comercial; no caso de "o próximo dia" a encomenda é entregue

de um dia para outro, com serviço de coleta e entrega opcionais; e "o convencional" é para quem tem flexibilidade de prazo.

Existem ainda os postos avançados que são implantados nas fábricas (centro de distribuição das empresas clientes), a fim de oferecer mais eficiência e rapidez nesta logística de transporte de carga. Atualmente, a Latam Cargo opera com postos avançados em empresas de diversos setores, como automotivo, farmacêutico, eletrônicos, confecções e vinhos, localizados nas regiões sul, sudeste, centro-oeste e nordeste.

A companhia está implantando novo software que permitirá controlar diversas funcionalidades do negócio em um único sistema operacional, o Croamis, que vai integrar todas as funcionalidades das operações, desde a etapa de planejamento até a cobrança. Além de fornecer mais e melhores ferramentas aos clientes, o Croamis converterá a Latam Cargo no grupo de carga com o sistema operacional mais sofisticado na América Latina. A expectativa da empresa é de que o novo programa esteja disponível para o negócio internacional no fim de 2019 e para o mercado doméstico em 2020.

Mesmo diante de um cenário desafiador nos últimos anos, a Latam Cargo manteve o investimento no desenvolvimento do mercado de transporte de cargas aéreas no Brasil e trabalhou para ampliar a capacidade de atendimento. Desde 2014, a

companhia investe num plano de negócios que envolve reforma e construção de novos terminais, bem como em segurança e tecnologia.

Para o fim de 2019, está prevista a inauguração de uma câmara fria no terminal de cargas de Guarulhos. Com 1.200 metros quadrados de área total, sendo 800 metros quadrados de área refrigerada, a estrutura, aplicada em operações internacionais, substituirá os 12 contêineres de 40 pés utilizados atualmente para a armazenagem de produtos como frutas, flores e pescados, além de itens do setor farmacêutico.

Com previsão para 2020, a princípio nas operações internacionais, a empresa prepara um sistema único que irá gerenciar todo o processo operacional. A expectativa é de que após um ano o sistema seja empregado e integrado às movimentações domésticas.

Outra estratégia da empresa foi o investimento no transporte de produtos de maior valor agregado, como fármacos, autopeças e peças industriais para reforçar a rentabilidade das operações. O resultado, segundo a Latam Cargo, foi tão positivo que estas mercadorias são as mais transportadas pela companhia nas rotas domésticas, representando mais de 50% do total de cargas movimentadas.

Para suas operações de cargas, a Latam Cargo ampliou as rotas domésticas. Desde agosto a empresa reforçou as frequências de voos em aeronaves wide body



E-commerce impulsionou o crescimento da Latam até junho

→ na rota Guarulhos-Manaus-Guarulhos, o que garantiu aumento de capacidade de 200 toneladas por mês. A empresa destaca também o início da oferta regular em aeronave wide body na rota Guarulhos-Fortaleza-Guarulhos com cinco frequências por semana e aproximadamente 800 toneladas por mês.

Em outras rotas domésticas, saindo de Guarulhos com destino a Recife, Salvador e Belém, a empresa incrementou os voos em aeronaves wide body. Além disso, as bases de Congonhas, Brasília, Rio de Janeiro, Fortaleza e Recife terão aumento na capacidade de cargas.

Na rota internacional, o grupo Latam Cargo passou a oferecer serviços diretos entre a Escandinávia e a América Latina, acrescentando Copenhague, a capital da Dinamarca, como um novo destino para sua rede. Esta nova adição, iniciada em junho, proporcionará aos clientes deste mercado melhor alternativa para o crescente interesse na América Latina.

Sobre a redução no transporte internacional no primeiro semestre, a Latam Cargo informa que a forte retração nas transações comerciais entre as nações ao longo dos últimos meses vem contribuindo para a redução na demanda do mercado brasileiros por embarques aéreos de importação e exportação. Mas a companhia acredita em recuperação no segundo semestre.

No transporte internacional da Latam Cargo mais de 45% dos volumes são remessas de produtos perecíveis, como salmão, frutas e aspargos. Atualmente 14% dessas remessas – mais de 24 mil toneladas – transitam pelo aeroporto de Guarulhos, em São Paulo.

Na importação os insumos gerais para fabricação de eletrônicos, farmacêuticos, máquinas e equipamentos seguem na liderança dos volumes importados pelo Brasil por meio do transporte aéreo.

A Latam Cargo comenta que, após os últimos anos de crescimentos, 2019 tem sido bastante desafiador para o segmento internacional. “Estimamos que o maior



Izabel Reis: “Aeronave cargueira trouxe mais flexibilidade”

volume histórico no segundo semestre poderá apoiar a indústria a uma aproximação aos volumes de 2018, o que poderá ser considerado um bom resultado”, prevê.

Azul Cargo

A Azul Cargo atribui o crescimento do transporte de carga no primeiro semestre de 2019 aos investimentos que têm sido feitos pela companhia. “A incorporação das aeronaves cargueiras trouxe mais flexibilidade e oportunidade de fechar novos negócios em importantes players do mercado. Além disso, com a parceria com o Mercado Livre, ampliamos ainda mais nossa atuação e nosso crescimento”, afirma Izabel Reis, diretora da empresa.

Nas operações da Azul Cargo o comércio eletrônico teve maior destaque no primeiro semestre de 2019, com crescimento de mais de 300% desde o ano passado e os principais destino das mercadorias foram Manaus, Recife, Fortaleza e São Paulo. “A nossa unidade de negócios tem crescido acima da média e a expectativa da empresa é continuar com esse crescimento vertiginoso”, diz a diretora.

A Azul Cargo opera com duas aeronaves cargueiras – Boeing 737-400F, que podem transportar até 20 toneladas de cargas –, além de utilizar parte do porão das aeronaves da companhia, os Airbus A320neo, que pode levar até 2,4 toneladas de carga (descontando pesos de passageiros e bagagens).

A Azul Cargo registrou crescimento de 47% em receita no primeiro semestre de 2019 em comparação ao mesmo período de 2018. “Ampliamos as nossas operações no mercado brasileiro de forma consistente, buscando sempre oferecer a melhor solução logística para os nossos clientes”, comenta Reis. A expectativa da empresa é de que o e-commerce avance mais ao longo deste ano.

A Azul Cargo realizou recentemente investimentos para expandir suas operações domésticas e internacionais, abrindo novas bases, renovando sua frota de aviões com modelos maiores, mais modernos e eficientes. “Com isso, a nossa capacidade de recepção e processamento de cargas cresceu de acordo com o aumento de nossa frota regular e cargueira e, consequentemente, o movimento de cargas”, afirma a diretora.

Nos mercados doméstico e internacional a Azul Cargo aumentou sua rota. Hoje a empresa opera em mais de 100 cidades no Brasil e no mundo, complementando com sua rede de mais de 200 lojas. São mais de 3.600 destinos abrangidos somente no Brasil.

No transporte internacional o principal destino da Azul Cargo são os Estados Unidos e os principais produtos transportados são os perecíveis e autopeças. Na importação, a maior demanda no primeiro semestre foi da Europa para São Paulo e dos Estados Unidos para São Paulo e Minas Gerais. A Azul Cargo tem investido em tecnologia e na expansão dos seus negócios. “As nossas expectativas vão além do crescimento. Não queremos ser o maior, mas o melhor player do mercado, buscando sempre a melhor solução para o cliente”, afirma Reis.

O caminho mais seguro entre 2 pontos.

FULLORZ



Carga Segura é o transporte de cargas de alto valor mais confiável que há para sua empresa.



Taxa Zero de sinistros

Nenhuma ocorrência, desde o início das operações.



Menor custo de ad valorem

Seu alto nível de blindagem possibilita a taxa mais competitiva do mercado.



Não necessita escolta

Veículo 100% blindado, com tripulação de 4 vigilantes armados.



Maior produtividade

Transporta, na mesma viagem, mais de 10X o valor em carga que um transporte convencional.

GRUPO PROTEGE



PROTEGE



PROTEGE
SEGURANÇA ELETRÔNICA



PROTEGE
SERVIÇOS

PROVIG

PROAIR



PROFORTE

Expectativas positivas

As empresas de navegação esperam aumento no transporte de carga em 2019, principalmente nos embarques ao mercado externo e na cabotagem

Márcia Pinna Raspanti



Hamburg Süd: cerca de 24% do volume exportado se destinam à Ásia

A movimentação de carga dos portos públicos e terminais privados do Brasil cresceu 2,7% em 2018, em comparação a 2017, totalizando 1,11 bilhão de toneladas, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Considerando o perfil da carga, os graneis sólidos representaram 64% da movimentação total nas instalações portuárias brasileiras em 2018, com 712 milhões de toneladas movimentadas. Já a movimentação de contêineres somou 112,8 milhões de toneladas, representando crescimento de 4,8% em relação ao total movimentado desse tipo de carga em 2017.

Por tipo de navegação, os dados mos-

tram que a navegação de longo curso movimentou 823 milhões de toneladas de cargas, o que representou evolução de 32% no período 2010 a 2018. A navegação de cabotagem (navegação entre os portos do país), movimentou 229 milhões de toneladas, registrando crescimento de 26% no período de 2010 a 2018, enquanto que na navegação interior foram transportados 61 milhões de toneladas, apresentando 105% de expansão em igual período.

Segundo o levantamento realizado pela Datamar, o total de contêineres no Brasil deve saltar de 10,3 milhões de TEU para 14,1 milhões de TEU até 2023. De todas as regiões do Brasil, a que apresentou maior taxa de crescimento na modelagem

econômica foi a região norte, onde a cabotagem está muito presente no transporte de eletroeletrônicos e auto partes. O porto de Santos tende a crescer em mais de um milhão de TEU, causando o maior impacto em números absolutos. O relatório traz todos os números e taxas de crescimento previstas para cada região brasileira.

A região que registrou maior potencial de desenvolvimento foi o Nordeste, onde os terminais acreditam que o ambiente de negócios tende a melhorar 25% no curto prazo. Outro ponto de destaque é a previsão de utilização dos terminais no Brasil, ou seja, quanto existe de movimentação em relação à capacidade, que deve subir de 56,6% para 64,7% em 2023, consi-

derando as expansões atualmente planejadas pelos terminais. A incorporação de embarcações cada vez maiores às frotas, com navios de 14 mil TEU, trará mudanças à navegação regional, já que nem todos os portos serão capazes de receber os grandes navios.

HAMBURG-SÜD

Mariana Lara, diretora de vendas e marketing da Hamburg Süd para a região da costa leste da América do Sul, informa que, no ano passado, a companhia transportou em torno de 1,4 milhão de TEU nos mercados de exportação e importação, entre o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai e o restante do mundo. “Fechamos os primeiros quatro meses de 2019 com cerca de 155 mil TEU na exportação e outros 152 mil TEU na importação para a região da Costa Leste da América do Sul”, diz.

Mariana Lara observa que a Hamburg Süd atua em praticamente todos os segmentos do mercado nacional. “Temos uma forte atuação nas commodities: madeira, papel, celulose, plásticos e resinas. No mercado refrigerado, embarcamos um grande volume de proteína animal (carne de frango, bovina, suína), além de frutas em todos os países da nossa região. Neste ano, já embarcamos a safra de maçã e pera da Argentina, e estamos iniciando os embarques de cítricos da Argentina e Uruguai, além do Brasil. Além dessas commodities que preenchem grande parte do volume movimentado no nosso mercado temos uma forte atuação no transporte de produtos para o setor automotivo, químico, indústria farmacêutica, móveis, granito, metais, alimentos e bebidas, em geral.”

Em torno de 24% do volume exportado pela costa leste da América do Sul se destinam ao continente asiático. “O segundo mercado comprador é a Europa e na sequência vêm os Estados Unidos, que crescem a cada ano como país de destino das nossas exportações. O restante do volume está bem pulverizado entre o Caribe, Oriente Médio, Costa Oeste da América do Sul e



Hapag-Lloyd: sinais de recuperação nas exportações e nas importações

demais mercados. Para todos os mercados mandamos frango congelado, carne bovina e suína, café, algodão, madeira, papel, amendoim”, detalha Mariana Lara.

“Em termos de capacidade e navios temos atualmente investido em extraloaders, que são navios adicionais às rotas regulares de todos os nossos serviços. Operamos com frequência semanal para todas as rotas internacionais, e sempre que identificamos o mercado aquecido com demanda de embarque muito acima da média fazemos uma avaliação do potencial e buscamos posicionar um navio adicional para atender o mercado. Além dessa demanda pontual, aumentamos o tamanho de parte da nossa frota no serviço da costa oeste da América do Sul e da costa leste da América do Norte.”

A companhia também busca ampliar sua atuação na área de logística. “Em outro sentido, temos investido muito no desenvolvimento da nossa atuação como provedor logístico no mercado, oferecendo soluções mais completas aos nossos clientes que vão muito além do transporte marítimo puro, agregando a perna rodoviária, ferroviária e até a gestão logística completa da operação dos nossos clientes”, afirma Mariana Lara.

A crise econômica ainda tem tido im-

pactos nos volumes de carga marítima. “Sempre sentimos esse impacto em maior ou menor escala. Nos primeiros meses de 2019, por exemplo, vimos o volume de importação se reduzir, com a movimentação em contêineres caindo 11% em relação ao ano passado. De outro lado, o câmbio alto acaba por favorecer a exportação que tem se mostrado bastante aquecida desde o início do ano. Temos sido também em alguns casos afetados de forma positiva com a guerra entre Estados Unidos e China, em que nosso país acaba sendo beneficiado por passar a fornecer mercadorias para ambos os países que não têm encontrado um acordo comercial estável. Para 2019, de forma geral, esperamos um crescimento em torno de 2% no mercado de exportação da Costa Leste da América do Sul”, prevê Mariana Lara.

HAPAG-LLOYD

Em 2019, a Hapag-Lloyd já transportou mais de 150 mil TEU para exportações, seguindo a expansão da empresa registrada durante os últimos três anos. “É um mercado extremamente relevante para a companhia. Até o final do ano, devemos crescer alinhados com as tendências e, em algumas operações específicas, ainda me- ➔



O total de contêineres deve saltar para 14,1 milhões de TEU até 2023

→ Ihor, devido ao nosso forte posicionamento comercial nos principais mercados que atualmente apresentam crescimentos mais altos do que a média brasileira”, informa Diego Abreu, diretor de vendas da Hapag-Lloyd Brazil.

Em relação aos negócios de importação, Abreu acredita que a economia brasileira, em geral, mostra sinais de recuperação desde o início de 2017. “A Hapag-Lloyd conseguiu crescer a taxas semelhantes às do mercado, que é nosso objetivo. O volume de importações transportadas em 2018 foi de 350 mil TEU”, diz.

“O setor de exportação no país é impulsionado principalmente por commodities e sazonalidades específicas, como frutas, algodão, tabaco e grãos. Produtos relevantes como carnes congeladas, madeira, celulose, papel, café, produtos químicos e ferro têm uma grande parcela de nossos fluxos de exportação transportados”, completa. Segundo Abreu, as vendas para o exterior apresentam concentração semelhante à Ásia, Europa e América Latina. “Cada um deles representa em média 20%-24% do mercado total, seguido pela América do Norte com 15% e Oriente Médio com 10%.”

Marcio Arany: as empresas estão buscando novas soluções logísticas

“A Hapag-Lloyd possui um portfólio de serviços muito equilibrado, o que nos permite estar no topo do ranking de operadoras em termos de participação de mercado em cada uma das operações. O mercado de importação concentra-se principalmente nos produtos da Ásia, que representa 45% do total, enquanto a Europa tem 30%, seguida pela América do Norte, com 12%”, conta.

A companhia tem realizado aportes significativos no Brasil. “Temos importantes investimentos em andamento, destacando a implementação do Salesforce, com o objetivo de oferecer a melhor experiência do mercado aos nossos clientes, bem como o

IMO2020, sendo a primeira transportadora do mundo a converter um grande navio de contêiner em um de gás natural liquefeito (GNL). Também destaco a digitalização dos processos, principalmente com nossos produtos de cotações rápidas e Live, e por último, mas não menos importante, toda a nossa estratégia 2023 em nível global”, enumera Abreu. “Todos os nossos esforços estão vinculados e alinhados à nossa estratégia corporativa. Ser o número um em qualidade é fundamental, e são necessários esforços e investimentos adicionais para alcançar isso sempre em nosso radar.”

Uma das estratégias da companhia é acompanhar de perto os indicadores econômicos. “A crise econômica, e como ela afeta nossos negócios, é algo que monitoramos diariamente. Quando o consumo doméstico sofre, o Brasil vê no mercado externo uma clara oportunidade de equilibrar ou compensar essa situação. Portanto, o efeito nas exportações é positivo. Em contrapartida, os fluxos de importação podem ser afetados negativamente. Felizmente, ainda podemos ver sinais positivos, o que significa que o país está sendo capaz de posicionar melhor os seus produtos no mercado externo e, ao mesmo tempo, as importações ainda mostram uma tendência positiva nos bens de capital e bens de consumo”, comenta Abreu.

O executivo acredita na força do mercado nacional. “Por outro lado, o Brasil é um



país forte, as pessoas são fortes. Existe, em média, uma ociosidade de 15% na produção, o que significa, não apenas para o potencial de mercado interno, mas também externo. Um bom exemplo foi a greve dos caminhoneiros, ocorrida no ano passado, que impactou severamente nossos negócios. Mesmo levando em consideração esse efeito, o país conseguiu aumentar seu volume transportado em contêineres em 2,5% para exportação e mais de 7% em importação. De fato, as pessoas e a cultura fazem a diferença, e estamos fortemente confiantes nesse mercado importante e relevante para a Hapag-Lloyd.”

LOG-IN

No primeiro semestre de 2019, a Log-In teve um aumento de 12,3% na receita líquida, na comparação com o mesmo período. Em relação à carga, o volume total de contêineres transportados no primeiro semestre de 2019 alcançou 175,5 mil TEU, 6,6% acima dos 164,6 mil TEU no mesmo período de 2018. Nesta comparação, a companhia destaca o crescimento dos volumes na cabotagem, que ampliou sua representatividade entre os segmentos.

Marcio Arany, diretor comercial da Log-In, afirma que as empresas estão mais receptivas a buscar novas soluções logísticas. “Com isso, a companhia vem observando um aumento do interesse de empresas para o uso de cabotagem, e uma abertura para experimentar novas formas de transporte de carga. As empresas estão mais receptivas a fazer testes”, acredita. “Ainda há uma grande margem para o crescimento e o aumento do uso da cabotagem depende do maior conhecimento das empresas sobre os benefícios do modal. A Log-In reforça o papel da cabotagem como opção para um transporte de cargas mais seguro e eficiente e está preparada para absorver novos clientes.”

A Log-In espera manter, ao longo de 2019, a trajetória de crescimento e bons resultados que já vem apresentando nos últimos trimestres, de acordo com o exe-



Jaime Batista: a cabotagem cresceu com a paralisação dos caminhoneiros

cutivo. “Entendemos que deve haver uma demanda mais aquecida nos próximos meses. A Log-In segue com foco, principalmente, na eventual melhora do cenário econômico. Acreditamos que a cabotagem é um modal que, mais do que nunca, apresenta vantagem competitiva frente aos demais, principalmente nos trajetos de longa distância, e por conta desta realidade continuamos trabalhando para incrementar nossas soluções logísticas, qualificar a prestação dos nossos serviços e o relacio-

namento com os clientes”, comenta.

Os maiores volumes transportados pela companhia são de alimentos, bebidas, higiene e limpeza, eletroeletrônicos e químicos e petroquímicos. “A Log-In recebeu do estaleiro chinês CSSC Guangzhou Wenchong Shipyard o navio porta-contêiner Log-In Polaris. O navio saiu da China com previsão de chegada ao Brasil no final de agosto, e tem capacidade de 2,7 mil TEU e 600 contêineres refrigerados”, informa Arany.



A Log-In espera manter a expansão e os bons resultados dos últimos meses



A Aliança encerrou 2018 com crescimento de 16% em relação a 2017

→ O diretor comercial da Log-In acredita que um dos diferenciais da empresa está nas ferramentas exclusivas de segurança. “O portal de relacionamento com o cliente da empresa é uma referência no setor, e possui tecnologia de ponta para rastreamento em tempo real de cargas em navios e veículos, além de gestão da informação logística de tudo o que é transportado. A empresa também acabou de vencer a competição The Contopia, e passará a ter toda a sua frota composta por contêineres inteligentes. Com isso, a Log-In vai poder tratar um volume considerável de informações a respeito de seus contêineres, como monitorar a localização, temperatura, avarias, violação de lacres e, no futuro, peso em tempo real durante todo o trajeto.”

ALIANÇA

Jaime Batista, gerente de vendas cabotagem da Aliança Navegação e Logística, confirma que a cabotagem está se ampliando no país, recebendo impulso com a paralisação dos caminhoneiros. “A base de clientes e os volumes cresceram nos últimos dois anos. No que se refere à greve dos caminhoneiros, temos dois pontos a considerar: o primeiro deles é que afetou,

inicialmente, uma vez que realizamos o serviço porta a porta e o modal rodoviário é utilizado nas pontas, em algumas operações. Porém, também foi uma oportunidade para que empresas que não utilizavam a cabotagem começassem a usar o serviço ou ampliassem o volume de cargas transportadas pelo modal. Reestruturamos algumas operações para intensificar e agregar o uso de ferrovias, balsas, frota própria rodoviária ou dedicada”, observa.

A Aliança encerrou 2018 com um crescimento de 16% em relação ao ano anterior. “Ao todo, a cabotagem da Aliança movimentou 310 mil contêineres no ano passado, considerado o maior volume nas últimas duas décadas, ou seja, cerca de 200 mil caminhões a menos nas estradas. O resultado foi impulsionado pelas iniciativas da empresa para ampliar os volumes de cargas em atuais clientes e conquistar empresas que ainda não utilizavam o serviço. Para 2019, a nossa expectativa é crescer cerca de 10%”, informa Batista.

O executivo conta que, em 2018, a companhia conquistou 192 novos clientes após a greve dos caminhoneiros, finalizando o ano com um total de 1.415 clientes. “Além disso, os 50 maiores clientes aumentaram, em média, 15% no volume de

cargas transportadas conosco. As empresas estão vendo que a cabotagem porta a porta é um serviço mais eficiente. Só no primeiro trimestre, já registramos um crescimento da ordem de 19%”, destaca. “Os resultados até o momento foram bastante positivos em volume transportado e novos clientes conquistados. Acreditamos que, até fim do ano, a cabotagem ultrapasse 700 mil TEU movimentados, o que seria um grande marco no transporte de carga geral containerizada em nosso país”, complementa.

Batista explica que, na cabotagem, qualquer tipo de produto pode ser transportado. “No ano passado, levamos, pela primeira vez, frutas como laranja, melancia, melão e tangerina, de São Paulo para Manaus. Outra novidade foi o transporte de caixa d’água de Santa Catarina para o Nordeste, bem como de cacau do Pará para a Bahia, além de açaí congelado da região norte para o Sudeste do país. Temos no momento, vários projetos em estudo, desde transporte de ovos e ao de medicamentos”, informa.

Considerando a frota atual da Aliança dedicada ao atendimento da carga doméstica, que conta com 11 navios e capacidade nominal estática de até 37,6 mil TEU, a companhia avalia que tem condições de absorver o potencial de crescimento previsto para 2019 e para as projeções para o primeiro trimestre de 2020. “Até lá, é possível efetuarmos algum realinhamento desta frota mediante o aumento dos fluxos de cargas, buscando uma aderência mais alinhada às expectativas de nossos clientes”, diz Batista.

A Aliança tem dado especial atenção às regiões norte e nordeste. “Continuamos a expandir nosso atendimento na região norte, por meio do porto de Vila do Conde, não apenas para região metropolitana de Belém, mas para destinos como Macapá e Santarém, Altamira e Itaituba, no Pará, por meio de balsas. Outros dois estados estão sendo avaliados com o objetivo de ter uma maior abrangência do atendimento: Piauí e Maranhão.”



QUALIDADE • INFRAESTRUTURA • SEGURANÇA



Frota
A mais jovem do Brasil



Gerenciamento de Riscos
Segurança para as encomendas



Modernas Filiais
Em todo o Brasil



Tracking
Maior tecnologia embarcada



Tecnologia
Conectividade Integrada



**LÍDER NO
MERCADO DE
ENCOMENDAS
EM TODO O
PAÍS!**

BRASPRESS
www.braspress.com

Movimentação portuária cai no primeiro semestre

Passaram pelos portos brasileiros 512,1 milhões de toneladas de cargas nos primeiros meses do ano, o que significa uma queda em relação a 2018

Márcia Pinna Raspanti



O porto de Santos registrou crescimento em cargas como café e carnes

A movimentação portuária do Brasil sofreu um recuo de 3,47% no primeiro semestre de 2019, na comparação com o mesmo período do ano anterior, de acordo com o levantamento da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Foram 512,1 milhões de toneladas de cargas, sendo 313,7 milhões de toneladas de grânéis sólidos, que tiveram uma retração de 7,09%; 116 milhões de toneladas de grânéis líquidos, com alta de 2,56%; 55,1 milhões de toneladas de contêineres, o que representa incremento de 3,52%; e 27,3 milhões de toneladas em carga solta, que registrou aumento de 2,76%, em relação ao primeiro semestre de 2018.

No segmento de grânéis sólidos, a soja e o minério de ferro apresentaram queda de 9,3% e 8,9%, respectivamente, enquanto

o milho registrou expansão de 71,8%. Entre os portos, Paranaguá teve desempenho negativo de 9,7% nesse tipo de produto, enquanto o porto do Açu obteve crescimento de 230,2%, e o porto da Madeira teve expansão de 14,2%.

Nos primeiros seis meses do ano, um total de 9,5 milhões de toneladas de grãos foi embarcado pelo corredor de exportação do porto de Paranaguá. No período, foram 161 navios que atracaram e operaram pelos três berços do complexo. O produto mais carregado no semestre foi a soja, com quase 5,4 milhões de toneladas. Em seguida, vem o farelo de soja, com mais de 2,2 milhões de toneladas, e o milho, com quase 1,9 milhão de toneladas.

Em Paranaguá, a exportação de milho registrou um aumento de 265,5%, na comparação com o mesmo período de

2018, quando foram 519,4 mil toneladas. Em geral, a movimentação total registrada no primeiro semestre de 2018, ainda é 6% maior que a deste ano. Nos primeiros seis meses do ano passado, foram quase 10,2 milhões de toneladas movimentadas pelo corredor de exportação.

No ano passado, os portos brasileiros movimentaram 1,1 bilhão de toneladas, o que representou um avanço de 2,7% em comparação a 2017. Entre os anos de 2010 e 2018, o volume de carga portuária acumulou um crescimento de 33%.

SANTOS

No primeiro semestre de 2019, o movimento acumulado do ano no total geral caiu 1,4%, para 63,58 milhões de toneladas, garantindo a segunda maior mo-

512 milhões de toneladas

Granel sólido

313,7
milhões de ton

↓ -7,09 %

Milho ↑ 71,8 %

Soja ↓ 9,3 %

Minério de ferro ↓ 8,9 %

Granel líquido

116
milhões de ton

↑ 2,56 %

Derivados de petróleo ↑ 4,2 %

Etanol combustível ↑ 8,8 %

Contêineres

55,1
milhões de ton

↑ 3,52 %

Cabotagem ↑ 15,7 %

Importação ↑ 1,0 %

Carga geral solta

27,3
milhões de ton

↑ 2,76 %

Ferro e Aço Cabotagem ↑ 23,8 %

Veículos automoto. - Export. ↓ 10,5 %

vimentação de cargas para o período no porto de Santos. Os embarques registraram queda de 2,1% e as descargas apontaram crescimento de 0,5%. Apesar da redução nas operações com soja e açúcar, a Companhia Docas de Santos (Codesp) destaca o expressivo aumento de cargas como café, que atingiu 156,5% nos primeiros seis meses e 172,4% no mês de junho; carnes com 140,1% no acumulado e 93,5% no mês; e milho com 61% no acumulado e 1665,1% em junho.

O fluxo de navios, até junho, teve redução de 3,3%. Um total de 2,36 mil embarcações atracou em Santos no período, elevando a consignação média para 26,9 mil toneladas por navio. A autoridade portuária de Santos registrou lucro líquido de R\$ 63,5 milhões no primeiro semestre, desempenho 15,6 vezes maior do que o obtido entre janeiro e junho de 2018, quando o resultado positivo foi de R\$ 4 milhões.

De acordo com a autoridade portuária, a alta do lucro reflete a gestão pautada pelo equilíbrio econômico e financeiro, com maior controle das despesas. "A prática da atual gestão de revisar e renegociar contratos de serviços e de firmar novos contratos de transição de arrendamentos a valores de mercado foram fundamentais para a expressiva marca", informa.

A receita líquida cresceu 12% em relação ao primeiro semestre de 2018, para R\$ 468,4 milhões, e os custos dos serviços diminuíram 23,3%, para R\$ 175,9 milhões.

"O resultado reflete o esforço diário da companhia para fazer frente aos desafios que estão por vir, tais quais o fundo de pensão Portus e o Plano de Incentivo ao Desligamento Voluntário", afirma o diretor de administração e finanças, Fernando Biral. Além disso, a companhia se prepara para arcar com os custos da dragagem, serviço a ser contratado ainda neste ano.

ITAJAÍ

Os seis primeiros meses de 2019 obtiveram o crescimento de 37% no porto de Itajaí, em Santa Catarina. No comparativo com o mesmo período de 2018, foram 2,6 milhões de toneladas na margem direita do Rio Itajaí-Açu. Houve também o aumento de 26% de atracções nos berços públicos e na empresa arrendatária APM Terminals, com 240 navios aportados. Os dados foram divulgados pelo setor de estatísticas da gerência de operações da superintendência da autarquia municipal.

Na quantidade de TEU, destacou-se um aumento de 32% com um total de 230,4 mil contêineres. Quanto aos resultados gerais do complexo portuário de Itajaí (que inclui o porto público de mesmo nome e os terminais privados), foram 6,6 milhões de toneladas, um crescimento de 9%. Na movimentação de contêineres, o total foi de 598,1 mil unidades e representou aumento de 8%. Já no número de atracções, o aumento foi de 4% com a atrac-

ção de 513 navios. Os três itens apresentaram crescimento em relação ao mesmo período de 2018.

O mês de junho registrou os melhores números do semestre. A movimentação geral de cargas cresceu 42% e totalizou 471,7 mil toneladas. Foram registrados 43 navios atracados, com aumento de 30%. Na quantidade de

TEU, o aumento foi de 43% e apresentou a movimentação de 43,6 mil unidades. Todos os números foram comparados com o mês de junho de 2018.

No complexo portuário de Itajaí, os índices também mostraram crescimento nas seguintes áreas: movimentação de cargas, atracções de navios e quantidade de contêineres. A movimentação de cargas evoluiu para 22%, com 1,2 milhão de toneladas. Nas atracções, o aumento foi de 10% com 90 navios atracados. Na quantidade de contêineres de 20 pés, registrou-se aumento de 16% com 110,1 mil unidades.

"Fico extremamente feliz com os números apresentados neste semestre, e certamente, mais confiante em saber que podemos manter ou até mesmo superar os índices, por meio das operações no porto de Itajaí até dezembro", afirma Fábio da Veiga, superintendente do porto de Itajaí.

ITAQUI

Com quase 11 milhões de toneladas de cargas movimentadas no primeiro semestre de 2019, o porto do Itaqui, no Maranhão, cresceu 18% em relação ao mesmo período do ano passado. Mesmo com um período chuvoso mais intenso do que nos anos anteriores o número de atracções subiu 5%, chegando a um total de 378 navios nessa primeira metade do ano.

Os resultados devem-se principalmente →



Em Itajaí, houve um aumento na movimentação de cargas e atracções de navios

→ à alta produtividade dos navios de grãos e do transbordo de combustível. O escoamento de soja cresceu 10%, atingindo 4,8 milhões de toneladas sobre o volume do primeiro semestre de 2018. Em maio e junho, foi registrado volume mensal superior a 1,1 milhão de toneladas. A movimentação de fertilizantes acompanhou a alta dos grãos e registrou crescimento de 11% no semestre, chegando a 790 mil toneladas.

A movimentação de grânéis líquidos no Itaqui chegou à marca de 3,6 milhões de toneladas de janeiro a junho, o que representa alta de 49% em relação à primeira metade do ano passado. As operações de derivados de petróleo para o mercado interno cresceram 4% e a movimentação de transbordo foi 356% maior que o volume registrado no mesmo período do ano passado.

“Os números refletem a consolidação do Itaqui como hub de combustíveis para atender toda a área de influência do porto público do Maranhão. É importante lembrar que os combustíveis que chegam pelo Itaqui abastecem não só o Maranhão, mas também o Piauí e alguns estados do centro-norte do país. E no caso da soja, a produção do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí, Bahia e parte do Mato Grosso do Sul) segue para vários países da Ásia, principalmente a

China”, analisa o presidente do porto do Itaqui, Ted Lago.

Segundo Lago, a infraestrutura, produtividade, gestão focada em resultados e sua localização privilegiada fazem do Itaqui um empreendimento estratégico tanto para os estados do centro-norte do país escoarem sua produção e receberem insumos (fertilizantes e combustíveis) quanto para alimentar outros países. Dessa forma o porto público movimenta a economia do Maranhão e de toda a sua área de influência, gerando emprego e renda ao longo das diversas cadeias produtivas associadas às cargas movimentadas.

SUAPE

De janeiro a maio de 2019, o porto de Suape, em Pernambuco, registrou uma queda de 6% na movimentação de cargas em relação ao mesmo período do ano passado. Essa queda está relacionada com períodos de parada para manutenção na Refinaria Abreu e Lima, já que os grânéis líquidos são a principal carga movimentada por Suape. De janeiro a maio de 2019, somaram-se 8,7 milhões de toneladas; enquanto que no mesmo período do ano passado, foram 9,3 milhões de toneladas.

As cargas containerizadas registraram aumento de 13,8% quando se considera o peso transportado, e de 4,2% em TEU. Outra carga que mereceu destaque, no período de janeiro a maio, foi a carga geral, que cresceu 69,7%. Os contêineres, de janeiro a maio, chegaram a 2,1 milhões de toneladas em 2019 (ou 185,7 TEU), ante 1,8 milhão de toneladas em 2018 (178,2 mil TEU). A carga geral registrou 153,5 mil toneladas neste ano, ante 90,5 mil toneladas nos primeiros cinco meses do ano anterior.

Em junho, o complexo industrial portuário de Suape inaugurou o novo Centro de Prontidão Ambiental – Base Mar, que funciona 24 horas por dia, inclusive nos finais de semana e feriados. O equipamento tem como objetivo dar atendimento de resposta a emergências envolvendo incidentes com derramamento de óleo no mar e garante mais rapidez e qualidade em caso de eventos dessa natureza. O novo centro custa, anualmente, R\$ 2,3 milhões e conta com apoio de duas embarcações e uma lancha rápida, além de um dique flutuante para acesso direto às embarcações, o que permite o carregamento e descarregamento de materiais de forma imediata para impedir contaminação. O serviço funcionava, anteriormente, na Praia de Suape, localizada a seis quilômetros do porto, e com estrutura menor.

Na área industrial do Complexo de Suape, o principal investimento em curso é o da fábrica da Aché Laboratórios Farmacêuticos, que está instalando um centro de distribuição e uma unidade fabril. Cerca de 70% das obras civis e 40% das instalações internas já foram concluídas. Quando estiver em pleno funcionamento, a fábrica terá capacidade de produzir 435 milhões de unidades de medicamentos por ano e usará o porto de Suape para fazer importação e exportação.

O empreendimento já emprega 400 trabalhadores, sendo 80% de mão de obra pernambucana. É um dos maiores investimentos privados dos últimos anos,

com o aporte de R\$ 500 milhões e geração de 3,5 mil empregos diretos e indiretos, com previsão de inauguração da primeira etapa ainda este ano.

Até o final do ano estão previstos investimentos em infraestrutura no porto de Suape, como a construção de uma nova torre de controle, manutenção na avenida portuária e no molhe de proteção, além da recuperação estrutural dos píeres de granéis líquidos, totalizando um investimento de R\$ 63 milhões. Destes total, R\$ 1 milhão serão destinados para a construção da nova torre de controle, em um prédio que concentra a gestão do tráfego das embarcações, conferência das documentações das empresas de navegação, contato direto com os comandantes dos navios e o faturamento das arrecadações portuárias.

RIO GRANDE

Nos seis primeiros meses de 2019, o porto do Rio Grande registrou movimentação de 18,6 milhões de toneladas, uma diminuição de 5,13% com relação ao primeiro semestre de 2018. “Essa retração foi verificada por não termos em 2019 estoques de passagem da soja como no ano anterior e também reflexos da guerra comercial entre China e Estados Unidos, mas já estamos verificando um aumento da saída de soja”, avalia o diretor superintendente do porto do Rio Grande, Fernando Estima.

Foram exportados 11 milhões de toneladas, sendo a China o destino de 50,6% das exportações. Já as importações tiveram a Argélia como a principal origem. Em 2019, já foram 1.463 viagens de embarcações pelo complexo portuário. O porto de Porto Alegre registra até o final de junho 462,4 mil toneladas. Pelotas, até o momento, tem registrado 383,3 mil toneladas, com os dados consolidados até o mês de maio de 2019.

O porto do Rio Grande possui 2,5

mil hectares disponíveis no distrito industrial e também conta com mais de 13 milhões de metros quadrados arrendáveis na orla de Rio Grande e São José do Norte. “Desde 1998 não é feita uma licitação para o porto”, enfatiza Estima.

IMBITUBA

O porto de Imbituba movimentou 2,8 milhões de toneladas de janeiro a junho de 2019. O volume representa um incremento de 9,6% no movimento de cargas no complexo portuário localizado no sul de Santa Catarina. No período, as cargas que apresentaram maior movimentação foram: a ureia (+2.165%), as toras de madeira (+989%), o milho (+435,4%) e a hulha betuminosa (+156,4%). O serviço de cabotagem de contêineres, navios que trafegam entre portos brasileiros, cresceu 30%.

De todas as cargas que passaram por Imbituba no primeiro semestre, a importação representou 46,4%, a exportação 39,4% e a cabotagem geral 14,2%. Entre as principais origens de importação estão a China (fertilizantes), os Estados Unidos (coque), o Chile (sal), a Turquia (barras de aço), a Argentina (milho), o Irã (ureia) e a Espanha (barrilha). Quanto à exportação, os destinos mais frequentes são a China (soja e toras de madeira), a Rússia (soja) e o Irã (milho).

A expectativa da administração portuária é de que, até o fim do ano, cerca de 5,6 milhões de toneladas passem pelo porto. Até fevereiro de 2020, Imbituba contará com novas instalações de três prédios administrativos, que atualmente estão em fase de reforma. A adequação dos antigos armazéns visa atender às demandas de manutenção, almoxarifado e transportes da autoridade portuária, além de promover maior eficácia e acessibilidade a infraestruturas que estavam desocupadas ou que eram pouco utilizadas.

RIO DE JANEIRO

O porto do Rio de Janeiro movimentou 3,5 milhões de toneladas de cargas no primeiro semestre de 2019. As maiores altas foram de carga containerizada e de granéis sólidos, que cresceram 14,7%, em comparação com o mesmo período do ano passado.

No volume total de cargas movimentadas, houve um acréscimo de 6,5% em relação ao primeiro semestre de 2018, sendo que 2.014.167 toneladas foram de contêineres e 1.017.910 toneladas de granéis sólidos. A movimentação de contêineres e de granéis sólidos representou, neste exercício, respectivamente, 57,6% e 29,1%, do total que passou pelo porto.

SÃO SEBASTIÃO

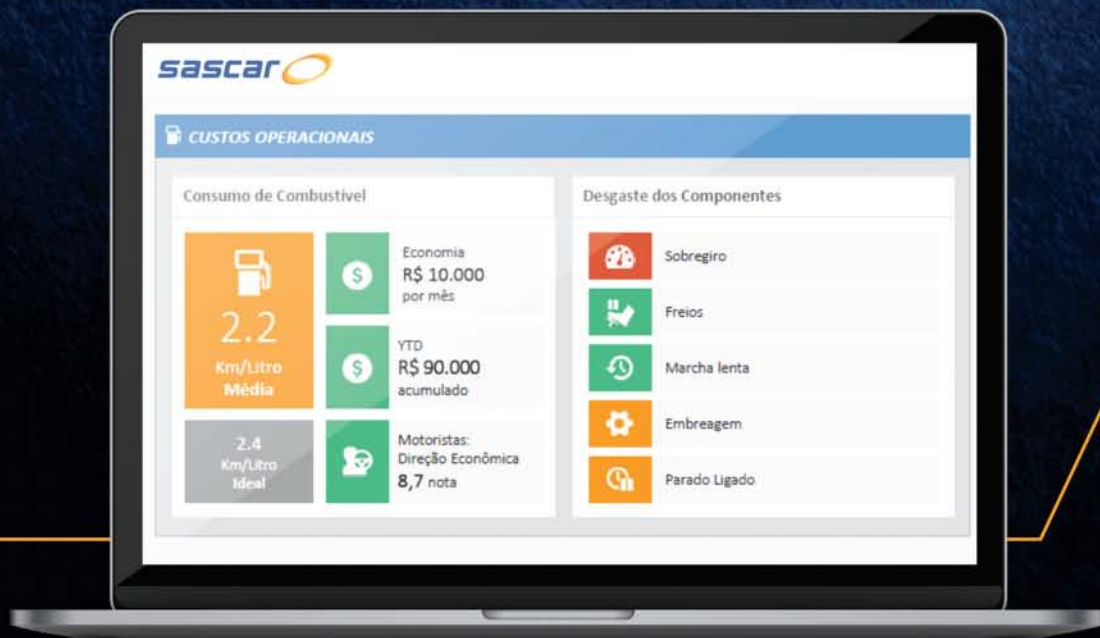
O primeiro semestre de 2019 foi de crescimento para o porto de São Sebastião, no litoral paulista, que movimentou cerca de 356 mil toneladas de produtos, com um aumento de 22% em relação ao mesmo período do ano passado. Já o faturamento registrou uma alta de 42,8%, com R\$ 11,2 milhões, ante R\$ 7,8 milhões no mesmo período de 2018.

A carga predominante continua sendo os granéis sólidos, como a barrilha, sulfato de sódio, ulexita, malte e cevada, além da entrada de novas cargas como a alumina, silicato de vidro e carvão mineral que começam a ser movimentadas regularmente pelo porto. A entrada de novas cargas assim como o melhor aproveitamento das áreas de armazenagem do porto foram os fatores determinantes para o resultado do semestre.

Outro destaque é o embarque de animais bovinos vivos para exportação. Segundo a Companhia Docas de São Sebastião esse mercado em expansão, “encontra no porto de São Sebastião excelente estrutura para operações desta natureza. A empresa trabalha para viabilizar a movimentação de novas cargas, juntamente com os operadores e os trabalhadores portuários”.

COM **SMART REPORTS SASCAR** VOCÊ IDENTIFICA RÁPIDO AS OPORTUNIDADES PARA REDUZIR OS CUSTOS DO TRANSPORTE.

RELATÓRIOS GERENCIAIS COM ACOMPANHAMENTO CONSULTIVO



- *Análise e diagnóstico dos indicadores que mais impactam a sua frota.*
- *Acompanhamento consultivo para traçar planos de ação visando reduzir gastos com combustível e manutenção, além de melhorar o comportamento dos motoristas na condução.*

TECNOLOGIA QUE
TE LEVA MAIS LONGE.

0300 789 6004

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL É O MOVIMENTO DA SASCAR NO MERCADO DE GESTÃO DE FROTAS

De acordo com a Polícia Rodoviária Federal (PRF) 38% dos acidentes nas rodovias federais envolvem veículos pesados. Os dados preocupam, pois caminhões e ônibus representam apenas 4% da frota nacional. Em outro levantamento realizado pela Polícia Rodoviária Federal, em 2016 30,8% dos acidentes registrados foram causados por falta de atenção, seguidos por velocidade incompatível (21,9%), ingestão de álcool (15,6%), desobediência à sinalização (10%), ultrapassagens indevidas (9,3%) e sono (6,7%). Ou seja, a maioria desses acidentes poderia ser evitada com uma mudança de comportamento, e que a tecnologia pode ajudar.

Além do forte impacto emocional que um acidente de trânsito pode causar nas famílias, amigos, os custos relacionados a eles também são altos. Segundo o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), no ano de 2014 os 170 mil acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais brasileiras geraram um custo de R\$12,3 bilhões.

Com base nesses dados alarmantes, e francamente inaceitáveis, pela importância e consequências do tema, a Sascar adota um importante posicionamento com o mercado: MOBILIDADE SUSTENTÁVEL; reafirmando sua principal causa como empresa de tecnologia em gestão de frotas: a prevenção de acidentes.

“Acreditamos que a mobilidade é essencial para o desenvolvimento humano e ela está em nosso DNA. Contribuímos para a conectividade do transporte deixando ele mais seguro, eficiente e sustentável. É por isso que existimos”, afirma Gilson Santiago, CEO Presidente da Sascar.

Nos últimos dez anos, a frota de veículos aumentou 95,6% no Brasil, sem uma correspondente evolução da malha rodoviária pavimentada, que cresceu apenas 11,3% no mesmo período. Colaborando com esses fatores, problemas com sinalização (10 a cada 100 acidentes), ilegibilidade das placas e falta de dispositivos de proteção aumentam potencialmente os riscos de acidentes nas estradas segundo dados da CNT (Confederação Nacional do Transporte).

“Precisamos olhar para esse cenário e contribuir para um transporte cada vez mais eficiente e robusto. Através da nossa tecnologia acompanhamos nossos clientes a irem mais longe com segurança e eficiência. Isso é mobilidade sustentável. Nossos clientes geram mais empregos a medida que crescem, colaborando com a comunidade do entorno. Melhoramos, juntos, nossa sociedade” completa Santiago.

Uma análise detalhada dos dados de acidentes auxilia na compreensão das causas e permite que sejam formuladas estratégias e medidas preventivas mais eficazes. É necessário entender que outros tipos de dados também são importantes, como as características das vias, os históricos dos motoristas, volumes e composição de tráfego. Com o transporte conectado toda a cadeia do transporte é impactada positivamente. Essa é a direção para o futuro.

A Sascar vem avançando no desenvolvimento de novas tecnologias. Nos últimos 3 anos lançou tecnologias para prevenção de acidentes e nesse ano lançará ao mercado inovações com câmeras para mitigar ainda mais os riscos.

“Respiramos mobilidade e nosso olhar está nessa causa. Quando o transportador começa a fazer a gestão da

*Gilson Santiago,
CEO Presidente da Sascar*



sua frota, todos evoluem: motoristas, embarcadores, seguradoras, gerenciadora, todos nessa cadeia logística. Ganhamos na prevenção de acidentes, na redução dos custos operacionais, entre outros fatores. As empresas se tornam mais rentáveis, o meio ambiente ganha com menos emissão de carbono na atmosfera e passamos a proteger vidas e a evitar custos desnecessários. É uma corrente positiva! Esse é o movimento da Sascar!” conclui Santiago.

SOBRE A SASCAR

A Sascar, empresa do grupo Michelin especializada em gestão de frotas, oferece soluções tecnológicas para contribuir para a mobilidade sustentável, conectando o transporte e deixando-o mais seguro, eficiente e sustentável para o ir e vir de cargas e pessoas. Presente no Brasil, México, Argentina e Europa, a Sascar possui mais de 260 mil veículos conectados, sendo a líder do mercado na América Latina e a sexta no mundo.

Outras informações acesse
www.sascar.com.br
Telefone: 0300-789-6004

Transporte fluvial: ainda pouco explorado

A falta de planejamento e gestão hidroviária dificulta o uso das vias fluviais navegáveis para movimentação de produtos do agronegócio, minérios e carga geral

Márcia Pinna Raspanti



Para exportadores de grãos, como a Cargill, as vias fluviais são fundamentais para escoar os produtos

As vias fluviais são responsáveis por 13% do transporte de cargas no Brasil, enquanto que as rodovias respondem por 60% do total. Com 42 mil quilômetros de vias navegáveis, é consenso que o potencial do país é pouco explorado. Para se ter uma ideia, a China escoia 50% de suas mercadorias por rios. Na Rússia, a hidrovia do rio Volga responde pela distribuição de 60% da produção nacional. Uma matriz de transporte mais equilibrada, inclusive com o crescimento do transporte ferroviário, que hoje movimenta apenas 21% das cargas, traria ganhos ambientais, econômicos e logísticos.

Além de mais seguro e ambientalmente correto, este modal possui grande capacidade de cargas: um veículo aquático com quatro barcaças comporta sete mil toneladas líquidas; para levar a mesma quantidade de cargas seriam necessários 173 vagões ferroviários ou 280 veículos

rodoviários pesados. “Ampliar o uso de hidrovias para compor essa nova matriz é uma medida de extrema importância num momento em que se vislumbra uma grande expansão do agronegócio no interior do país, em regiões bem servidas por rios, que podem ser usados para transportar cargas por longas distâncias com notórios resultados”, comenta o presidente do Instituto de Engenharia, Eduardo Lafraia.

A integração dos meios de transporte e a ampliação dos modais mais limpos e baratos, como o hidroviário, podem reduzir bastante os gastos para o escoamento de mercadorias. Argentina e Estados Unidos registram custos bastante semelhantes para levar sua produção de grãos até os portos de exportação, por conta da multimodalidade. O Brasil, segundo levantamentos do Instituto de Engenharia, tem despesas cinco vezes superiores nesse tipo de operação. O setor privado tem investido em projetos que facilitam e barateiam a

logística brasileira.

O Terminal Portuário de Alcântara (TPC) é um projeto de complexo portuário privado com oito berços a ser construído na cidade maranhense, desenvolvido pela Grão-Pará Multimodal. O terminal irá servir para exportação de minérios e grãos, além de cargas gerais. Estima-se que a capacidade do novo porto seja duas vezes a capacidade atual do terminal Ponta da Madeira da Vale. Nesse sentido, o empreendimento pode atender à crescente demanda por novos locais para exportação de minério. Além dos acessos hidroviários, a obra inclui também a construção de um ramal ferroviário, fazendo a interligação do porto, com as ferrovias já existentes no estado.

O empreendimento já foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e está com o licenciamento ambiental em andamento. No total, o empreendimento custará R\$ 8 bilhões, sendo R\$ 5 bilhões para o porto e os demais R\$ 3 bilhões para a ferrovia. Segundo, o diretor executivo da Grão-Pará Multimodal, Paulo Salvador, a estimativa de movimentação do empreendimento, ainda na primeira fase de funcionamento, é de 180 milhões de toneladas. “Já em 2024, estimamos uma movimentação de cinco milhões de toneladas de grãos e 30 milhões de minério. Passados dez anos de operação, pretendemos chegar a 40 milhões de toneladas em grão, e até 140 milhões em minério”, conta.

A Cargill é uma das empresas que investe significativamente no transporte hidroviário. Clythio Van Buggenhout, diretor de Portos da Cargill no Brasil e presidente do Instituto Brasileiro de Logística (IBL), conta que as vias navegáveis são essenciais

para o escoamento de grãos, principalmente na região norte. “Nos últimos 15 anos, o volume de grãos exportados aumentou em três vezes e meia, em um incremento de 80 milhões de toneladas. Isso pode ocorrer, em grande parte, graças às vias fluviais navegáveis”, explica.

Buggenhout destaca que ocorreram aportes públicos nos portos tradicionais como Santos e Paranaguá e no terminal privado da Bahia, além da flexibilização das negociações com o decreto dos portos de 2013, mas, sobretudo, houve a expansão do transporte fluvial na Amazônia, que possibilitou esse crescimento nas vendas para o mercado externo. “Os portos da bacia amazônica tinham capacidade de movimentar 4,5 milhões de toneladas, e hoje chegam a 25 milhões, sem considerar o Maranhão, cuja produção vem por ferrovia. Foram investidos de R\$ 5 bilhões a R\$ 6 bilhões em instalações portuárias e frota para o escoamento dos grãos. O agronegócio está fazendo a parte dele, investindo em vias navegáveis e infraestrutura”, acredita.

Buggenhout conta que as empresas exportadoras de grãos, como a Cargill, começam a atuar em vias fluviais, antes mesmo delas se tornarem hidrovias propriamente ditas. “O rio Tapajós, por exemplo, não tem a infraestrutura de uma hidrovia, mas já o utilizamos para o transporte de grãos, sempre com apoio da Marinha. Outro exemplo é o rio Madeira, que precisa ser dragado de forma adequada. É necessário haver gestão hidroviária na região norte. Além dos grandes projetos, é necessário atuar em intervenções pontuais, que impedem a utilização em maior escala das vias navegáveis”, resume.

O Grupo Wilson Sons também tem apostado no potencial hidroviário para o transporte de carga. O terminal de contêineres Rio Grande (Tecon Rio Grande) um dos exemplos de multimodalidade que integra os transportes hidroviário, rodovi-



A obra de Nova Avanhadava é uma antiga demanda das empresas que atuam na Tietê-Paraná

o vão de navegação sob a ponte do rio Tietê, na rodovia Assis Chateaubriand (SP-425), em Barbosa. O investimento é de R\$ 19,9 milhões. Na passagem pelo município, há problemas de navegação em

virtude da distância entre os pilares de sustentação da ponte, o que impede a passagem de embarcações maiores. Para que o espaço seja ampliado, alguns pilares ainda precisam ser retirados, sem que a estrutura da ponte seja afetada.

A nova obra consiste na demolição de dois pilares, substituindo então três vãos de aproximadamente 38 metros cada por um espaço sob a ponte de 116 metros. Os serviços foram iniciados em dezembro de 2010. No entanto, em janeiro de 2014 o contrato foi rescindido por problemas administrativos e financeiros da empresa executora dos serviços.

Hidrovia Tietê-Paraná: canal de ligação do Mercosul

O sistema hidroviário Tietê-Paraná possui 2,4 mil quilômetros de vias navegáveis de Piracicaba e Conchas, em São Paulo, até Goiás e Minas Gerais e Mato Grosso do Sul, Paraná e Paraguai, ligando cinco dos maiores estados produtores de soja do país e é considerada a hidrovia do Mercosul. “É uma via importante para a integração logística com os países vizinhos e para o desenvolvimento regional”, afirma José Manoel de Oliveira Reis, diretor do departamento hidroviário de São Paulo, que administra o trecho paulista do sistema.

Nesse trecho, são 800 quilômetros de vias navegáveis, dez reservatórios, dez barragens, 23 pontes, 19 estaleiros e 30 terminais intermodais de cargas. Há uma série de obras previstas para melhorar a infraestrutura da Tietê-Paraná. “Temos intervenções importantes a serem feitas, como o derrocamento a jusante de Nova Avanhadava, e outras já realizadas como as pontes da SP-333 e da SP-147. Um dos limitadores da hidrovia são os pilares das pontes que são, em parte, inadequados e precisam ser substituídos”, explica Reis.

O departamento de estradas de rodagem (DER) retomou as obras para ampliar

De acordo com Rocha, se fossem su- ➔

Estudo mostra potencial da hidrovía Paraguai-Paraná

A hidrovía Paraguai-Paraná configura-se como uma das principais vias fluviais da América do Sul. Inicia-se no município brasileiro de Cáceres, no Mato Grosso, e se estende até a cidade portuária de Nueva Palmira, no Uruguai. Percorre cinco países (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai), com uma extensão navegável de 4,1 mil quilômetros. Analisando as transações comerciais, passaram por suas águas 184 milhões de toneladas de cargas. A Argentina apresentou maior movimentação, com 92 milhões de toneladas. O Brasil destacou-se em segundo lugar, com mais de 56 milhões de toneladas.

No mercado externo, foram observadas as trocas comerciais dos cinco países perante as outras nações, totalizando 166 milhões de toneladas. A movimentação de granel sólido agrícola foi destaque, concentrando quase 50% das movimentações de carga, seguida pela de granel líquido agrícola (26%). Ainda constatou-se um grande fluxo comercial dos cinco países por onde a hidrovía passa com a Ásia e a Europa, reforçando o potencial destas rotas. O "Estudo da Prática Regulatória, Vantagens Competitivas e Oferta e Demanda de Carga entre os Países Signatários do Acordo da hidrovía Paraguai-Paraná", foi lançado pela Antaq, em parceria com a Universidade Federal do Paraná (UFPR).

O estudo, que abrange três eixos (infraestrutura, mercado e regulatório) tem como objetivo fomentar o desenvolvimento do transporte aquaviário na matriz de transportes do país; promover uma reflexão sobre a participação brasileira no fluxo de cargas na hidrovía, destacando,

principalmente, os entraves para uma maior inserção de empresas brasileiras no seguimento; e a fortalecer a concepção da Paraguai-Paraná como vetor de desenvolvimento regional.

O trabalho apresenta o market share dos cinco países. A participação brasileira na hidrovía ainda é pequena, movimentando 4,47 milhões de toneladas em 2015 (5% do total da hidrovía). No Brasil não foram registradas exportações e importações do mercado externo pela Paraguai-Paraná. Apenas foi registrada a movimentação de 4,47 milhões de toneladas para o mercado interno. O minério de ferro foi o produto com maior representatividade nessas exportações do grupo (88,24%), seguido pelo minério de manganês (10,59%). Os demais produtos foram açúcares de cana, óleos de petróleo e ferro fundido bruto.

O baixo aproveitamento pelo Brasil também o torna o país com o maior potencial de aproveitamento futuro, conforme o estudo. Os estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul movimentam um grande volume de diversos produtos. A região apresenta produtos potenciais como milho, soja, açúcar, algodão, carne, leite, adubos, fertilizantes, além de minério de ferro e manganês. Entretanto, a infraestrutura portuária existente no país apresenta um baixo número de portos e baixa a capacidade de atender ainda a todos os tipos de categoria de carga. As potencialidades identificadas para os produtos da categoria carga geral, como algodão e carnes, dependem de investimentos e portos e terminais aptos a mo-

vimentar esse tipo de carga.

Ao todo, o estudo identificou 110 portos e terminais hidroviários ao longo da Paraguai-Paraná, discriminados em portos públicos (20%) e terminais de uso privado (80%). A Argentina, por exemplo, conta com 48 instalações. O Paraguai dispõe de 44 estruturas. Já o Brasil tem apenas 11. Em relação à infraestrutura portuária, o trabalho observou uma disparidade entre os cinco países. A Argentina detém um sistema portuário organizado e de fácil acesso. O Paraguai tem concentrado grandes esforços de investimentos em sua infraestrutura portuária nos últimos anos. A Bolívia e o Brasil ainda apresentam baixa representatividade na infraestrutura portuária da Paraguai-Paraná.

Foram identificadas 124 obras de infraestrutura na via fluvial. No Brasil, o estudo apontou 17 obras de infraestrutura planejadas entre 2015 e 2030. Como comparativo, a Argentina possui 54 investimentos planejados, distribuídos pelos três modais de transporte. Já no Paraguai, esse número é de 29 obras.

O estudo traz, também, algumas propostas para que a hidrovía seja mais utilizada. Entre elas, estimular a prorrogação do acordo, que expira em 2020, bem como realizar os ajustes conforme a evolução e as necessidades da navegação fluvial; e a criação de um observatório de boas práticas para que haja: desenvolvimento de um sistema unificado de informações atualizadas e relacionadas à infraestrutura fluvial e portuária; e a simplificação das gestões de documentação física nos processos de importação e exportação.

→ perados esses gargalos, como a obra de Nova Avanhadava e os problemas com as pontes que ainda não tiveram seus pilares adaptados para a navegação, as empresas que atuam no sistema poderiam ampliar esse volume para 20 milhões de toneladas por ano. "Temos também as empresas que utilizam o tramo sul da hidrovía para trans-

portar celulose, que estão sendo prejudicadas pela suspensão das eclusas do rio Paraná. São cinco milhões de celulose que deixam de ser levados pela hidrovía", diz.

Frederico Bussinger, consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt), observa que o transporte hidroviário é o modal que

mais cresceu em São Paulo nas duas últimas décadas. "O potencial brasileiro é muito grande, mas temos que destacar o avanço das hidrovias no país. Não apenas na Tietê-Paraná, como também na região norte. Podemos citar o caso de Miritituba, no rio Tapajós, que integra a hidrovía com portos de longo curso."

eT8A BYD

CAMINHÃO COLETOR E
COMPACTADOR DE LIXO
100% ELÉTRICO
À BATERIA



Caminhão
de Resíduos
Mais Silencioso
do Mercado

Segurança

Transmissão
Automatizada
de 4 Marchas
Sem Embreagem

Emissão Zero
Ar Limpo



Economia
Energética
Incomparável

Frenagem
Regenerativa

Menor Custo
de Propriedade

Maior
Disponibilidade



www.byd.ind.br

vendas@byd.com
+55 19 3514.2550



Build Your Dreams

Um mercado promissor

Comércio eletrônico puxa crescimento do setor de cargas expressas e leva as empresas a desenvolver serviços voltados para as necessidades desses novos consumidores

Márcia Pinna Raspanti



Em trajetória ascendente nos últimos anos, o e-commerce no Brasil registrou mais um semestre de expansão. Uma pesquisa, divulgada pela Ebit/Nilsen em agosto, mostra que o setor obteve um crescimento de 12% em vendas online nos primeiros seis meses de 2019, o que representa um faturamento de R\$ 26,4 bilhões. Em volume de pedidos, o período registrou uma expansão de 20%, ante 8% registrados no primeiro semestre de 2018. O dado atual representa R\$ 65,2 milhões em número de pedidos. A instituição também espera uma evolução de 15% no faturamento das empresas de comércio eletrônico de 12% no número de pedidos neste ano.

Esse crescimento tem aquecido os negócios das empresas de carga expressa, que estão atentas aos novos hábitos

do consumidor. “O e-commerce tem se mostrado o grande impulsionador desse mercado, sendo a principal origem das encomendas que circulam no país. Nos Correios, o envio de cargas expressas apresenta certa estabilidade, refletindo o comportamento de parcela dos e-consumidores que, em sua maioria, preferem pagar um preço menor no frete por meio de encomendas econômicas, ainda que com prazos de entrega maiores”, informa o ex-presidente dos Correios, Juez Cunha.

Os Correios têm expectativas positivas quanto ao crescimento de volume e faturamento para o ano de 2019, mas não divulgam os números. “Uma vez que o e-commerce demanda a maior parte das encomendas no país, e este canal de vendas segue em crescimento, a crise econômica, apesar de afetar também o

setor, tem impacto menor se comparado ao agregado da atividade econômica brasileira”, observa Cunha.

Os Correios lançaram, em julho, um piloto do serviço PAC Mini, um sistema de encomenda econômica para o envio de pequenos volumes com definição de dimensões e peso máximo dos pacotes. Em princípio, será utilizado para envio de São Paulo a Brasília, Belo Horizonte e Curitiba. Para os próximos meses, é prevista a expansão para todo o território nacional.

A empresa tem feito aportes estratégicos para acompanhar o crescimento do setor. “Para aprimorar nossos processos operacionais, foram investidos R\$ 120 milhões em 2018 e serão investidos mais R\$ 170 milhões até 2020 na atualização de equipamentos e na implantação de novas máquinas automáticas de triagem. Com isso, ampliaremos o número de centros

de tratamento e teremos a capacidade de processamento elevada para 220 mil encomendas por hora”, esclarecem os Correios.

INFRAESTRUTURA

A UPS conta com três unidades de negócios: serviço expresso doméstico e internacional de documentos e pacotes com peso abaixo de 70 quilos; transporte internacional de carga, com desembarço aduaneiro próprio; e operação logística. “Na entrega de pacotes, grande parte de nossa atuação é no B2B (empresa a empresa). No transporte internacional de cargas e serviços logísticos, estamos com foco especial nas indústrias manufatureira, automotiva, de cosméticos e beleza e de saúde. Também temos soluções para exportação de pequenas e médias empresas que, por nosso intermédio, podem alcançar mais de 220 territórios e países”, Nadir Moreno, presidente da empresa.

A UPS não divulga o faturamento de cada mercado, mas Nadir Moreno afirma que houve crescimento no ano passado. “No mundo, a receita total aumentou em 7,9%, chegando a US\$ 72 bilhões, com média diária de 20,7 milhões de pacotes



Bruno Tortorello: que o setor de courier está diretamente ligado ao e-commerce

e documentos processados em nossas instalações”, diz. “Neste ano, as exportações brasileiras voltaram a crescer em maio, depois de uma queda, de acordo com o ministério da economia. As vendas de produtos manufaturados aumentaram 29,5% e as de semimanufaturados, 15,4%. No mercado interno, tudo indica que as vendas de e-commerce aumentem em dois dígitos nesse ano. Estamos otimistas que conseguiremos capturar uma parte significativa desses negócios.”

Nadir Moreno reconhece que o e-commerce é um mercado muito promissor. “Ainda há muito espaço para crescer. Segundo a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (Abcomm), essa modalidade representa de 3% a 4% das vendas do varejo tradicional no Brasil. Nos Estados Unidos, essa taxa já é de 20%. E de acordo com uma pesquisa da Forrester Research, o mercado de comércio virtual B2B tem o potencial de crescer duas vezes mais do que o B2C (empresa a consumidor). Nos Estados Unidos, as vendas B2B devem chegar a US\$ 1,1 trilhão.”

No setor de serviços expressos, a UPS atua em mais de 200 países e territórios, e no mercado doméstico, para os principais centros comerciais do Brasil. “Entre os serviços que oferecemos para o consumidor online, estão, por exemplo, o UPS My Choice, que envia alertas para o smart-phone e e-mails das alterações do status do pacote até a entrega, avisa o dia da entrega e faz a confirmação, além de permitir alterar o local quando o pacote ainda está em trânsito. A UPS está pronta para ser um parceiro estratégico dos varejistas online brasileiros e ajudá-los a vencer os desafios e demandas do e-commerce”, explica a presidente da companhia.

Nadir Moreno destaca que a UPS disponibiliza uma oferta robusta de serviços no Brasil. “No mercado doméstico, temos o UPS Express para envio de documentos em códigos específicos de São Paulo, e o UPS Express Saver, para os principais centros comerciais. No internacional, ofe-



Nadir Moreno: “Para os próximos anos, faremos investimentos em tecnologia e automação”

recemos coleta e entrega com diferentes prazos. Nos serviços de logística e carga, temos transporte internacional de carga aérea e marítima, liberação alfandegária com novos despachantes próprios, armazenagem e gerenciamento de centros de distribuição, serviços técnicos, seguro de carga, logística de partes e peças, envio de partes críticas e armazém para reparos”, enumera.

Nos últimos dez anos, a UPS fez investimentos em infraestrutura no Brasil. “Temos um novo centro de distribuição de 480 metros quadrados em Campinas, inaugurado em 2017, que aumentou a capacidade de volume diário em 17% e serve como um local para consolidar as operações de remessas expressas e freight forwarding. Sua proximidade estratégica com o aeroporto de Viracopos e outras importantes rodovias permite o processamento de 500 remessas por dia e um tempo de trânsito mais rápido. A UPS também opera um armazém em Cajamar para atender as empresas de tecnologia e produtos para a saúde. Além disso, temos um armazém dedicado ao setor de saúde em Goiânia”, relata.

Segundo Nadir Moreno, todas estas estruturas estão equipadas com o global warehouse system, de gestão de armazenagem, e alto nível de automação. “Ofe- ➔



Os Correios lançaram um serviço econômico para o envio de pequenos volumes

→ recemos oito voos semanais em aeronaves próprias entre Viracopos e Miami, Argentina, Chile e Colômbia. Temos também investido em nossos serviços de desembaraço aduaneiro com cobertura nacional, garantindo maior agilidade nos processos de liberação de cargas e liberação em 24 horas nos embarques de importação. Somos capazes de desenvolver soluções customizadas para cada cliente.”

Ao todo, a UPS conta com 23 instalações em todo território nacional. “Para os próximos anos, faremos investimentos pontuais em tecnologia e automação. Nossos clientes querem mais do que o transporte físico dos seus bens e mercadorias, querem informação, visibilidade e previsibilidade. Também apostamos na simplificação de processos e no desenvolvimento de talentos. Além disso, globalmente, a UPS está implementando uma grande transformação empresarial até 2020, que permitirá acelerar nossa estratégia de negócios, aumentar a qualidade de nossos serviços e automatizar nossas operações”, explica a executiva.

EXPANSÃO

Para Bruno Tortorello, presidente da Jadlog, o e-commerce tem grande importância para o setor de courier. “O serviço de entregas expressas representa uma modalidade significativa no mercado de entregas de mercadorias e está diretamente relacio-

nado ao comércio eletrônico. Da mesma forma que este tipo de comércio vem crescendo no Brasil, o mercado de entregas expressas também vem acompanhando esta evolução, e vem demandado cada vez mais de operadores logísticos como a Jadlog”, afirma.

A empresa espera um incremento de 40%, em 2019, em comparação aos resultados do ano passado, por conta da captação de novos clientes e da ampliação da parceria com os atuais. “Em 2018, transportamos 18 milhões de encomendas e esperamos atingir 22 milhões em 2019. Acreditamos que os novos serviços, como o Pickup, que faz retirada de encomendas em pontos comerciais parceiros e permite uma maior presença no e-commerce, assim como o serviço de remessas internacionais, alavanquem esse crescimento. Também devemos crescer no tradicional B2B fracionado, especialmente para o pequeno e médio varejista, por meio das nossas mais de 500 franquias espalhadas pelo Brasil”, informa Tortorello.

O desempenho da empresa no ano passado foi positivo, mesmo com a greve geral dos caminhoneiros, observa Tortorello. “Tivemos uma retomada importante de negócios no último trimestre do ano, o que nos fez crescer 35% nas entregas de encomendas expressas, em relação a 2017. Fechamos 2018 com um faturamento de R\$ 570 milhões. No segundo trimestre de 2018 lançamos o Pickup, com 1,5 mil pontos parceiros, a partir de São Paulo e Rio de Janeiro e, agora, pouco mais de um ano depois, ampliamos para 2,5 mil pontos a rede de parceiros, já operando em 25 estados e no Distrito Federal. A maior concentração de pontos Pickup está no eixo Rio-São Paulo e em Minas Gerais, que representam juntos 70% do mercado”, diz.

Em 2019, a Jadlog está expandindo e consolidando o serviço Pickup no mercado, com objetivo de chegar a seis mil pontos até o final de dezembro. Em 2020, a expectativa é alcançar a maturidade do projeto, com oito mil pontos. “Estaremos, no máximo, a dez minutos a pé de 90%

do mercado consumidor. O Pickup é uma opção prática e conveniente para facilitar a vida do consumidor, que escolhe o ponto mais próximo da sua residência ou trabalho e planeja a retirada da encomenda em qualquer dia da semana. Hoje, temos alguns grandes clientes no Pickup, incluindo a Dafiti, uma das maiores varejistas de moda e lifestyle do e-commerce; e a rede de varejo Lojas Renner; entre outras empresas de vendas diretas e marketing multinível. Hoje, 25% das vendas dos grandes varejistas são realizadas por meio do serviço de conveniência, devido às facilidades que trazem para o comércio e o consumidor final.”

O Pickup foi importado pela Jadlog da Europa, onde a DPDgroup já consolidou este serviço. Em 2018, foram retirados mais de 83 milhões de encomendas nas mais de 42 mil lojas da rede Pickup, em 27 países. Em muitos países, o Pickup representa mais de 25% das entregas do e-commerce. “Continuamos acreditando que, em 2019, deveremos ter uma retomada de investimentos por parte das empresas e também do consumo. Os projetos vão começar a sair do papel. Por causa disso e das inovações e investimentos que temos feito nas nossas operações e serviços, estamos otimistas e nos preparando para o crescimento acima dos 40% já mencionados. Esperamos que o país, neste ano, volte a crescer em patamar superior aos 2,5%.”

Tortorello ressalta que todos os segmentos do e-commerce seguem em ritmo acelerado. “Alguns mercados estão crescendo ainda mais, como as vendas pela internet de produtos cosméticos e de saúde, eletroeletrônicos e de comidas e bebidas. As operações do e-commerce da Jadlog cresceram 50% e já representam mais de 50% dos negócios da empresa. Cerca de 60% das nossas operações são representadas pelos médios e pequenos varejistas eletrônicos. Entre ativos, automação, inovação e nos novos serviços pretendemos investir R\$ 20 milhões em 2019. Em cinco anos devemos alcançar R\$ 100 milhões de investimentos.”

INTERATIVIDADE PARA SUA FROTA

PAINEL DE INDICADORES

ACESSO ÀS INFORMAÇÕES IMPORTANTES DE TODOS OS SEUS VEÍCULOS EM TEMPO REAL.

NEW ENTERPRISE

CERCA ELETRÔNICA, ACOMPANHAMENTO LOGÍSTICO E MUITO MAIS!

NEW MAPS

INDICADORES DE CONDUÇÃO, CHECK LIST E MUITAS OUTRAS NOVIDADES!



CONFIRA TODOS OS EQUIPAMENTOS: **TRUCKS CONTROL**



Comunicação
Satélite de
Alta Órbita:

 inmarsat

Equipamento: **ORBCOMM™**

**TRUCKS
CONTROL**

Crescimento consistente de caminhões

Até agosto foram vendidos 63.182 veículos no país, 40,3% a mais que igual período de 2018, e os pesados se destacaram com 33.481 unidades emplacadas

Sonia Moraes



Totalmente desvinculado das questões políticas do Brasil, o mercado de caminhões avança de forma consistente, confirmando a perspectiva feita pela indústria no início deste ano. Se as vendas mensais se mantiverem ao redor de oito mil unidades até o fim do ano o setor encerrará 2019 com 95.200 caminhões emplacados no país. Além de crescer 25% em relação aos 75.987 veículos vendidos em 2018, o resultado supera a estimativa feita pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que projeta a comercialização de 88 mil caminhões neste ano.

“Estamos discretamente otimistas com o início do segundo semestre, período que tradicionalmente tem resultados melhores que a primeira metade do ano. To-

das as sinalizações macroeconômicas indicam um cenário mais positivo, sem falar das reformas estruturantes a caminho e medidas de curto prazo para injetar recursos na economia brasileira”, afirma Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

Até agosto foram vendidos 63.182 caminhões no país, um crescimento de 40,3% sobre os 45.023 veículos emplacados no mesmo período de 2018. O segmento de pesados manteve o destaque de vendas acumuladas de janeiro a agosto, com 33.481 veículos, um aumento de 61,5% ante as 20.728 unidades vendidas nos primeiros oito meses de 2018. Os semipesados registraram avanço de 33,6% no período ao somar 14.446 unidades, os médios tiveram um incremento de 47,4%, com 6.489 unidades. Os caminhões leves apresentaram uma redução de 3,8% nas

vendas, com 7.296 veículos, e os semileves, uma queda de 2,1%, com 1.470 veículos emplacados, segundo o balanço do setor divulgado pela Anfavea.

Mercedes-Benz

A Mercedes-Benz, que lidera o setor com 19.630 caminhões vendidos de janeiro a agosto de 2019, aumento de 58,4% sobre o mesmo período de 2018 (12.395 unidades), calcula que 93 mil caminhões sejam emplacados no país em 2019, o que representará um crescimento de 22,4% sobre 2018. “O mercado de caminhões já descolou totalmente da política e há perspectiva de crescer mais neste ano, pois com o emplacamento mensal de 8.700 caminhões é possível chegar a este resultado”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de ven-

das e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Vários fatores estão favorecendo o mercado de caminhões, segundo Leoncini. “No segmento de extrapesados é a renovação da frota, que ainda representa um reflexo dos últimos três anos, quando os empresários deixaram de comprar caminhões e agora estão aproveitando o momento de juros baixos.”

O segmento de extrapesados ainda tem a seu favor a demanda de carga, que permanece em alta. “No agronegócio o volume continua o mesmo, apenas se diluiu ao longo do ano, o que é interessante, pois evita picos e mantém o movimento consistente, porque a capacidade de armazenagem no Brasil cresceu. O processo logístico mudou e agora não se tem mais correria e nem fila no porto de Paranaguá, porque hoje o serviço é feito por agendamento”, observa Leoncini.

O setor de caminhões também amadureceu. “Comparado há cinco anos o mercado mudou completamente e os empresários que sobreviveram à crise no Brasil estão agora ávidos por soluções que tragam mais eficiência e mais segurança para a sua frota”, diz Leoncini. “Agora o cliente quer comprar o caminhão com contrato de manutenção

e com serviço de telemetria para saber o que o motorista está fazendo e onde ele pode melhorar para ganhar no consumo, ter mais segurança e evitar acidentes.”

A tabela do frete mínimo é mais um componente que tem impulsionado o mercado de caminhões. “Não é um movimento grande, mas acontece em todo o Brasil, com alguns geradores de carga comprando caminhões para evitar o passivo do frete. Começou no extrapesado e agora já vemos uma migração para o semipesado e o leve”, afirma o diretor da Mercedes-Benz. “Não vejo esta estratégia de trabalhar com frota própria como um negócio saudável para o transporte de carga, pois o gerador da carga tem que ser especialista em fazer o produto e o transportador em distribuir a mercadoria”, afirma Leoncini.

No segmento de semipesados e leves, as vendas estão sendo impulsionadas pela logística, comércio eletrônico, varejo e alimentos. “Os atacadistas estão fazendo movimento porque estão enxergando alguma coisa no mercado, recebendo maior volume de carga e percebendo que é preciso renovar a frota para conseguir a eficiência e atender os pontos de vendas”, observa.

Sobre o desempenho da economia do Brasil, Leoncini afirma não ver uma interferência direta do desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) no mercado de ca-



Roberto Leoncini: “Há perspectiva de crescer mais neste ano”

minhões. “O PIB tem uma relação direta em toda a economia do país e o seu peso é diferente entre os estados, que crescem de forma desigual e têm demanda específica por transporte. Na indústria de caminhão talvez volte a ter uma interferência maior quando a idade média da frota cair para oito anos. Hoje é apenas um fator, mas existem outros itens que nestes dois últimos anos vêm tendo mais influência no setor do que o PIB. Tanto que o segmento de caminhões vem crescendo e o Brasil não deslancha.”

Leoncini afirma que o Brasil tem hoje um ambiente totalmente diferente e tudo indica que este movimento de crescimento das vendas de caminhões continue. Mas chegar a um mercado de 172 mil veículos será difícil. “Tecnicamente deveria voltar, mas racionalmente o Brasil não consegue porque naquela época tivemos alguma coisa que foi inflada. Teve gente que comprou caminhão, mas não era do ramo e o tamanho real do mercado era de 140 mil unidades. Os 30 mil restantes vieram na carona.”

Para Leoncini, o tamanho ideal para o mercado de caminhões é de aproximadamente 120 mil unidades. “É razoável para o parque instalado, para a capacidade de produção da indústria e para ter uma renovação de frota que faça o país ficar mais competitivo.”



No segmento de extrapesados a demanda permanece em alta



Ricardo Alouche: "As encomendas continuam positivas"

→ **Volkswagen**

A Volkswagen Caminhões e Ônibus está confiante em que o mercado de caminhões mantenha este ritmo forte até o fim do ano e projeta um crescimento de 15,3% para o setor. "Percebemos que os clientes estão animados e retomando as compras antes represadas", afirma Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Por ser fortemente impulsionado pelo agronegócio, os caminhões pesados tendem a crescer mais ao longo do ano, segundo Alouche. "No entanto, observamos grande sucesso dos médios, principalmente com o Delivery 11 toneladas, nosso caminhão mais vendido no acumulado deste ano. O Express também tem feito sucesso em seu segmento", diz Alouche e destaca o setor de bebidas, que está com demanda elevada de caminhões para a distribuição urbana.

Alouche afirma que a venda de caminhões está crescendo em todo o Brasil, tendo o maior volume concentrado na região sudeste. "As encomendas continuam positivas, com as grandes, médias e pequenas empresas intensificando seus estudos para a renovação e ampliação de suas frotas."



Setor de bebidas tem forte procura para distribuição urbana

Na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro, a Volkswagen está trabalhando com um turno cheio e outro parcial. "Temos caminhões para pronta entrega e, dependendo do modelo específico, o prazo pode chegar a 90 dias", relata Alouche.

O diretor da Volkswagen considera que o PIB tem influência relevante no mercado de caminhões. "No entanto, há uma série de medidas que podem interferir inclusive na economia até o fim do ano, por isso precisamos acompanhar esses desdobramentos", diz Alouche.

Scania

A Scania, que projetava um crescimento de 10% a 20% para os modelos acima de 16 toneladas, segmento em que atua com os caminhões pesados e semipesados da Nova Geração, revisou para cima suas estimativas e espera que este segmento tenha um incremento entre 45% e 50% em 2019 em comparação ao ano passado. "Os caminhões pesados há muitos anos são os protagonistas do mercado e continuarão, devido à demanda que o Brasil tem por caminhões para o transporte de médias e longas distâncias. Mas, sem dúvida, havendo uma recuperação mais acelerada da economia os semipesados vão ganhar destaque devido ao consequente aumento do consumo

das famílias, que gira com mais rapidez a roda da distribuição de mercadorias nas cidades", afirma Silvio Munhoz, diretor comercial da Scania no Brasil.

O que está impulsionando as vendas de caminhões, segundo Munhoz, é o setor de transporte, que passou por tempos bem difíceis nos últimos anos e tinha baixa demanda para renovação. "Desde 2018 este cenário começou a mudar e as empresas voltaram a renovar suas frotas, pois o negócio de transporte precisa ser rentável. Em 2019, a necessidade de atualização das frotas continua grande e com os caminhões da Nova Geração os clientes estão comprovando o aumento



Alcides Cavalcanti: "Para o último trimestre, esperamos volumes mais estáveis"



A Scania aposta nos caminhões da Nova Geração

real da rentabilidade pela economia de combustível de até 12% em comparação com a geração anterior”, observa o diretor da Scania.

Munhoz afirma a região sudeste sempre foi um forte mercado para o setor. Mas o Centro-Oeste, em consequência dos bons números das safras e safrinhas dos últimos anos, tem apresentado números extremamente positivos de compra de caminhões. “Várias empresas de transporte localizadas no Sudeste têm como atuação principal o transporte de grãos no Centro-Oeste”, conta.

Para o segundo semestre, a Scania tem encomendas de quase três mil caminhões da Nova Geração e trabalha em um turno na linha de montagem. “Para um pedido novo na fábrica, o prazo de entrega dos veículos varia de seis a oito semanas. Algumas regiões possuem disponibilidade imediata para determinados modelos nas concessionárias Scania”, afirma Munhoz.

O diretor da Scania comenta que o setor de caminhões é, quase sempre, um termômetro da economia. “Se o país pro-

duz mais, automaticamente é gerada mais carga para ser transportada. Apesar das mudanças nas projeções do PIB, o Brasil ainda tem setores da economia que estão demandando bom volume de negócios para este ano. Outro fator importante que explica o crescimento do mercado, além da variação do PIB, é a idade média da frota que está muito elevada devido aos últimos anos de retração da economia e da compra de novos caminhões. Por isso, mantemos a otimismo de crescimento em comparação com as vendas de 2018”, diz Munhoz.

Volvo

A Volvo continua apostando na expansão forte do mercado de caminhões e mantém a projeção feita no início do ano de um crescimento de 30% para 2019. “Em geral a economia está mais dinâmica do que em 2018 e até o momento o mercado de caminhão cresceu 44% (67% somente em pesados). Para o último trimestre do ano, esperamos volumes mais



Silvio Munhoz: “Os pesados continuarão sendo destaques do setor”

estáveis, comparado ao mesmo período do ano passado”, afirma Alcides Cavalcanti, diretor comercial de caminhões Volvo.

Cavalcanti comenta no último Relatório Focus do Banco Central, divulgado no começo de setembro, a previsão de crescimento do PIB em 2019 passou de 0,80 para 0,87, e a inflação de 3,65% para 3,59%. “É um crescimento tímido, mas mostra uma tendência de recuperação, o que é bom para toda a economia, inclusive para o setor de caminhões.”

Na avaliação de Cavalcanti, o que está impulsionando as vendas de caminhões no Brasil é a recuperação da economia em diferentes setores, como o transporte de commodities minerais e de madeira, que estão num movimento positivo, além do agronegócio estar comprando mais caminhões. “O agronegócio brasileiro é um dos mais competitivos do mundo, estima-se para a safra 2018/2019 mais de 240 bilhões de toneladas, um novo recorde. E é nos caminhões pesados que se leva a safra de grãos, um dos indutores do mercado de caminhões, principalmen-



Na Volvo encomenda de caminhões segue aquecida



Ricardo Barion: "O mercado se estabilizou em patamar razoável"

→ te com veículos de maior potência."

O diretor da Volvo acredita que o crescimento nas vendas continuará sendo nos pesados e semipesados, segmentos em que a empresa vem tendo sucesso no mercado. "O caminhão FH 540 cv 6x4 foi o mais vendido no Brasil e na América Latina no ano passado e continua na liderança em 2019", diz Cavalcanti.

Na Volvo a demanda de caminhões segue aquecida, com volume muito parecido com o que ocorreu no primeiro trimestre deste ano e os prazos de entrega variam de 40 a 60 dias, dependendo da configuração do veículo solicitada pelo cliente e da região do país. Para dar conta

dos pedidos, a empresa está trabalhando em dois turnos.

Iveco

A Iveco também prevê um crescimento de cerca de 30% para o mercado de caminhões em 2019, incluindo o segmento de 3,5 toneladas. "Acreditamos que o mercado já se estabilizou em um patamar razoável, mas estamos confiantes em relação ao futuro do país. Importantes reformas, como a da Previdência, estão na agenda do governo e entendemos que isso é um fator relevante para mantermos o otimismo", afirma Ricardo Barion, diretor comercial da Iveco.

Barion comenta que a queda do PIB é sempre um fator preocupante para o setor. "Mas é importante entender que há procura reprimida por renovação de frota no país. O crescimento do mercado que vemos este ano mostra que os níveis de demanda de transporte e por caminhões estão voltando a patamares saudáveis. A recuperação econômica será sim gradativa, mas já vemos bons sinais no mercado."

Pela característica da malha logística brasileira, é bem provável que os caminhões pesados continuem representando a maior parcela do mercado, segundo Barion. "Cerca de 65% do PIB do Brasil

são transportados pelo modal rodoviário e, como estamos em um país com dimensões continentais, o veículo pesado se faz necessário para os percursos longos. Mas, algumas mudanças de mix devem ocorrer em outros segmentos devido ao aumento da restrição do tamanho dos caminhões nos grandes centros urbanos e a Iveco tem uma linha completa de veículos para todas as aplicações. No segmento de VUC temos a família Daily e os recém-lançados Tector 9 e 11 toneladas."

Na avaliação de Barion o aumento das vendas de caminhões ocorre por vários fatores, como o envelhecimento da frota e os sinais de recuperação da economia, principalmente depois da aprovação das reformas. "Um dos pontos fortes, e que se mantém num ótimo ritmo, é o agronegócio, já que representa um dos motores da economia do Brasil."

O diretor da Iveco afirma que, por causa da tabela do frete, as empresas do setor alimentício, varejista, eletrodomésticos optaram por adquirir frota própria. "Esta estratégia tem como objetivo diminuir os custos com o transporte e maximizar a utilização dos caminhões."

Para a Iveco, a região sul tem se destacado na compra de caminhões pesados para o transporte de cargas rodoviárias (entre elas a frigorificada), e a região sudeste, principalmente o Estado de São Paulo, no segmento de leves e médios para o transporte de cargas nos centros urbanos.

A Iveco está trabalhando em ritmo normal de produção na fábrica de Sete Lagoas (MG) e nas revendas os negócios estão de acordo com o projetado para 2019. "Todos os modelos do portfólio têm disponibilidade para pronta entrega nas concessionárias. Casos específicos, como o pedido de um lote grande de veículos, são analisados individualmente para atendermos o cliente com agilidade. Para pedidos especiais, dependendo das configurações dos veículos, a Iveco trabalha com prazos de três a quatro meses para a entrega", diz Barion.



Iveco vende mais pesados no Sul e leves e médios no Sudeste



TPC. A gente cuida do que você imaginar.

Seja qual for o seu negócio, a **TPC** tem a **solução de logística integrada** perfeita para ele:

- Mais de 18 anos de experiência de mercado • Presente em 24 estados do Brasil
- 105 operações • 4.700 pessoas • 850.000 m² de armazenagem • Comércio exterior
- Centros de distribuição • E-commerce • Transportes

TPC
LOGÍSTICA INTELIGENTE

grupotpc.com

Caminhão tecnológico: fabricantes investem na inovação

Novas soluções embarcadas são criadas pela indústria com o objetivo de trazer mais segurança e produtividade às frotas e à operação

Márcia Pinna Raspanti

Com os preços dos insumos cada vez mais altos, as empresas transportadoras dos mais diversos portes e os caminhoneiros autônomos estão sempre à procura de novas formas de enxugar gastos e obter mais produtividade. Os acidentes também geram prejuízos materiais e humanos ao setor. Como conseguir mais segurança e extrair o melhor de cada veículo? A tecnologia tem sido a resposta para essas inquietações do mercado. Conscientes das dificuldades dos motoristas e gestores, as fabricantes de caminhões têm investido maciçamente no desenvolvimento de soluções e dispositivos que prometem reduzir significativamente essas perdas.

De acordo com Álvaro Menoncin, gerente de vendas da Volvo, a empresa se dedica continuamente a lançar tecnologias para melhorar a operação, a rentabilidade e a segurança do transporte. "A aceitação das tecnologias de segurança está sendo gradativa no Brasil. Os transportadores estão aos poucos adotando esses dispositivos. O movimento em

busca destas soluções está começando principalmente com os grandes frotistas. Atualmente, cerca de 5% das vendas de caminhões da linha F incluem pacotes de segurança, numa tendência de aumento", diz.

A aceleração inteligente é um novo software de motor, combinado com novidades em componentes internos e um lubrificante mais avançado, que reduz os custos operacionais da linha 2019/2020 dos caminhões Volvo FH, FM e FMX, segundo a montadora. Algoritmos identificam a necessidade real de torque e potência conforme a topografia e a carga, controlando a injeção de combustível de forma precisa para reduzir o consumo. O caminhão tem uma inteligência ainda maior quanto ao consumo de combustível, e o trem de força apresenta um desempenho também maior. "Testes de campo mostraram ganhos de até 10% em consumo, dependendo do tipo de aplicação, carga e estrada. A evolução dos motores Volvo ajuda diretamente os motoristas a melhorarem ainda mais suas médias de consumo. Os caminhões saem

de fábrica com essa tecnologia", conta Menoncin.

A caixa de câmbio eletrônica I-Shift de sexta geração promete possibilitar menor consumo de combustível e mais conforto e segurança para o motorista. "A I-Shift equipa atualmente 100% dos caminhões da linha F que saem de fábrica. O motorista não precisa se preocupar em trocar marchas. Sem pedal de embreagem, a caixa faz as trocas sozinha, proporcionando também menos desgaste de componentes. A Volvo oferece ainda duas opções de I-Shift com marchas superreduzidas para aplicações e condições severas de operação", informa Menoncin.

A Volvo tem cinco pacotes de segurança para a linha F de caminhões, cada um com uma configuração diferente de dispositivos. Os transportadores podem customizar as suas necessidades de segurança. O pacote 1 abrange air bag e pré-tensionador do cinto de segurança do motorista e luz de freio de emergência. As luzes de freio de emergência traseiras piscam intermitentemente quando o motorista é obrigado a fazer uma frenagem

brusca, alertando os outros veículos que estão atrás do caminhão.

O pacote 2 inclui o ESP, um sistema que garante reduzir significativamente o risco de tombamento em curvas fechadas e o freio anticanivete, que promove microfrenagens na carreta, quando, por exemplo o veículo trafega por estradas de baixa aderência ou em descidas de serra. O dispositivo deixa a composição esticada, diminuindo a possibilidade de ocorrência do efeito L entre o cavalo mecânico e o implemento. "É um sistema muito avançado, que pode evitar muitos acidentes e salvar vidas", afirma Menoncin.

O pacote 3, denominado Visibilidade Ativa, possui itens de segurança em que os equipamentos diminuem a possibilidade de ocorrer um acidente. Inclui o detector de atenção, que emite um sinal sonoro e uma mensagem quando o sistema entende que o motorista está cansado, além de monitoramento da faixa de rodagem, que conta com um sinal sonoro quando o caminhão cruza a faixa sem sinalizar; frenagem de emergência que, por meio de um radar, monitora os veículos à frente, adaptando a velocidade do caminhão, freando em caso de necessidade e reduzindo os riscos de colisões traseiras; e a luz de freio de emergência.

O pacote 4, chamado de Visão Total, aumenta a visibilidade do motorista. O sensor de ponto cego consiste em um radar no lado direito do caminhão que auxilia o condutor com alerta sobre veículos que possam não estar visíveis. O pacote conta ainda com luz de freio de emergência; farol bi xênon na luz baixa e na luz alta; luz de conversão, ou seja, um farol extra que ilumina o lado para o qual o veículo vai manobrar; câmera de ré para melhorar a visão em pontos específicos; espelho frontal para ampliar o campo de visão na frente do veículo; espelho de meio-fio na porta do lado direito; sensor crepuscular que acende automaticamente os faróis quando a luminosidade cai; e sensor de chuva que liga automaticamente o limpador de para-brisas.

O pacote 5 ou de Direção Dinâmica oferece o VDS (Volvo Dynamic Steering), uma tecnologia da marca para melhorar sensivelmente a precisão e a estabilidade da direção dos caminhões. Funciona por meio de um motor controlado eletricamente ajustado cerca de duas mil vezes por segundo, que cria uma direção de altíssima precisão. A baixas velocidades, o VDS deixa a direção virtualmente sem esforço e melhora a manobrabilidade.

O investimento com os pacotes de segurança varia de R\$ 5 mil a R\$ 49 mil, dependendo dos dispositivos que equiparão o caminhão e quais as necessidades do transportador. "A tecnologia da aceleração inteligente e a caixa de câmbio I-Shift, sendo que o ABS acompanha a caixa, são de série. Apenas os pacotes de segurança são opcionais, conforme a melhor configuração para cada cliente e tipo de transporte", explica Menoncin. "A aceitação da I-Shift no mercado é espetacular. A aceitação dos caminhões da linha F 2019/2020 também tem sido excelente. Os transportadores informam que estão conseguindo expressivas melhorias no consumo de combustível, que vão até 10%", completa.

SEGURANÇA

Ari de Carvalho, diretor de vendas e marketing de caminhões da Mercedes-Benz do Brasil, acredita que a marca é reconhecida no mercado brasileiro por seu pioneirismo e inovação. "A partir das solicitações dos clientes e motoristas, a marca lançou, nos últimos três anos, importantes novidades que trouxeram aos transportadores mais conforto, segurança, produtividade e rentabilidade para o seu negócio", afirma.

Carvalho destaca as principais tecnologias da empresa nesse período. Lançado em 2016, o pacote segurança da Linha Actros oferece sistema ABA (Assistente Ativo de Frenagem), sistema de orientação de faixa de rolagem e controle de proximidade, para prevenir acidentes e



Álvaro Menoncin destaca que a Volvo desenvolve tecnologias para aprimorar a operação e a segurança

ampliar a segurança do motorista, carga, veículo, tráfego e demais usuários da estrada. No ano seguinte, a Mercedes-Benz apresentou o novo cockpit para toda a linha de caminhões. "A cabine recebeu novo pacote multimídia com painel, volante multifuncional, sistema de som e tacógrafo digital", diz Carvalho.

Outra novidade foram os câmbios automatizados para modelos Atego. "A nova geração do câmbio automatizado Mercedes PowerShift para o Atego 2430 6x2 e o Atego 3030 8x2, com auxílio de partida em rampa e sensor de inclinação de via acarreta mais economia, desempenho, comodidade e segurança na condução do caminhão", observa Carvalho. Em 2018, foi apresentado o caminhão Axor com direção autônoma. "O modelo foi idealizado em parceria com a Grunner e funciona 24 horas por dia nas operações de transbordo da cana picada. A direção autônoma é controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento. O veículo roda em trechos mapeados da fazenda onde acontece a colheita. Com essa tecnologia, o produtor rural pode fazer duas safras em uma, além de reduzir fortemente os custos totais da operação", afirma Carvalho.

Neste ano, houve o lançamento do ➔



Ari de Carvalho, da Mercedes-Benz: "Tudo o que está sendo desenvolvido pela marca foi uma solicitação dos clientes"

→ Accelo com câmbio automatizado. "A linha Accelo oferece essa tecnologia nos segmentos de leves e médios. A inteligência do câmbio automatizado auxilia na economia e na diminuição dos custos de manutenção do caminhão. A redução de combustível pode chegar até 3% nas operações urbanas. Em 2019, os clientes podem esperar ainda mais novidades em tecnologia e segurança nos caminhões Mercedes-Benz", assegura Carvalho.

O pacote Segurança para a linha Actros e o câmbio automatizado para o Accelo e o Atego são opcionais. "Em média, há um aumento entre 5% e 10% no valor total do veículo. No caso do câmbio automatizado do Accelo, por exemplo, há um acréscimo de apenas 5%, o que é muito positivo para a relação entre custo e benefício já comprovada pelos clientes", observa Carvalho.

"Tudo o que está sendo desenvolvido e lançado pela marca foi uma solicitação dos nossos clientes. Dessa forma, a aceitação de todas as inovações está sendo muito positiva. Os clientes estão se vendo nos caminhões Mercedes-Benz. E isso

está sendo comprovado nos números. A empresa lidera as vendas de caminhões desde 2016. O novo cockpit atinge todos os segmentos e aplicações, porque visa ao conforto do motorista, independentemente de sua atividade regular", completa.

O executivo conta que, no caso do pacote Segurança da linha Actros, a principal aplicação é o transporte rodoviário de longas distâncias, como agronegócio, combustível e operações logísticas. "Os caminhões Atego com câmbio automatizado oferecem ampla versatilidade em transporte e são bastante procurados para carga seca, refrigerados, materiais de construção, bebidas, eletrodomésticos, hortifrutigranjeiros e produtos químicos. O Accelo com câmbio automatizado é indicado para o transporte urbano, em que o motorista enfrenta o anda e para da cidade com frequência. Todas essas soluções estão sendo muito procuradas pelos clientes da marca e estão cada vez mais conquistando o mercado brasileiro."

SOB MEDIDA

Na nova geração de caminhões Scania, os motores foram desenvolvidos com tecnologia de alta pressão de injeção de diesel e com múltiplos pontos para diminuir o consumo e as emissões, além de receberem novos sistemas de gerenciamento

inteligentes. Para chegar à redução de consumo de até 12%, o sistema de alta pressão contribui com 8%, o design da nova cabine com 2% e as inovações do Scania Opticruise e o pacote aerodinâmico também com 2%.

Outra novidade está no lay shaft brake, sistema de freio de eixos como padrão nas caixas Opticruise. Graças a ele, o câmbio GRS905, realiza a troca em 0,4 segundo, o que significa que o tempo de mudança de marcha foi reduzido pela metade. De acordo com o fabricante, utilizar o lay shaft brake não só reduz o tempo de mudança de marcha, mas também contribui para que a pressão do turbo seja mantida. O veículo irá aumentar a velocidade para a próxima marcha com maior torque, mantendo a suavidade das trocas, o que deve melhorar a dirigibilidade em condições difíceis e levar ao aumento de desempenho em todos os tipos de condução rodoviária, incluindo a partida.

A nova geração chega com sistema de frenagem mais avançado, trazendo o eixo dianteiro em 50 mm para frente. Aliado ao centro de gravidade mais baixo da cabine, um cavalo mecânico 4x2 com cerca de 40 toneladas de peso total pode parar totalmente, por exemplo, numa velocidade de 80 quilômetros por hora em uma distância 5% mais curta, o que é importante para diminuir acidentes, segundo a avaliação



As inovações da Volkswagen foram desenvolvidas para atender às necessidades dos clientes

da Scania. As novas cabines podem ser equipadas com airbags laterais anticapotamento, que são integrados no teto.

Para o segmento fora de estrada, a nova geração de caminhões oferece as cabines P, G e R. Existem opções de alturas de teto diferentes, eixos e suspensões de molas ou pneumáticas para condições extremas, pedal de embreagem para a caixa automatizada Scania Opticruise, freio de estacionamento elétrico e soluções adaptadas para cada aplicação.

O Scania XT caracteriza-se por atributos de grande visibilidade, como uma frente extremamente robusta. Para o mercado fora de estrada, os segmentos mais relevantes para a empresa continuam a ser: de construção civil, de mineração, madeireiro e canavieiro. Todas as opções de potências estão disponíveis para a linha XT. Os sistemas Auto Hold e Auto Hill, ou freio de estacionamento eletrônico, aciona os freios de serviços do veículo, no momento que estiver parado. O parking cooler faz o resfriamento da cabine sem o consumo de combustível.

O sistema de auxílio ao motorista, ou ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), faz parte do pacote de segurança da Scania e oferece uma assistência ao motorista para melhorar a condução e prevenir acidentes de trânsito. O ADAS utiliza câmera e um radar instalados no para-brisa e no para-choque respectivamente, sendo dividido em três dispositivos. O AEB, ou frenagem de emergência avançada, funciona por meio do radar e da câmera e vai medindo a distância e a velocidade relativa de qualquer veículo na pista, para intervir e evitar acidentes. Para isso, utiliza os freios de serviço auxiliares e também as trocas de marchas por meio da caixa automatizada Scania Opticruise, para mitigar o risco de colisões frontais.

O segundo componente é o LDW, um aviso de saída de faixa que monitora as faixas de rolagem da pista e avisa o motorista quando o caminhão sai de forma involuntária e invade o espaço ao lado. O terceiro e último item que compõe o ADAS é o ACC



A Scania disponibiliza serviços conectados, manutenção com planos flexíveis, driver services e FleetCare

ou controle de cruzeiro adaptativo que ajuda o condutor a manter um intervalo de distância constante em relação ao veículo à frente por meio do radar localizado no para-choque dianteiro.

A Scania utiliza o conceito de Taylor Made for Application (TMA), que significa aplicações sob medida e tem como foco a rentabilidade da frota. A montadora dispõe de um pacote de serviços, com ferramentas que prometem redução de custos, aumento de rentabilidade, informações relevantes para a tomada de decisões, consultoria da fabricante e apoio da rede de concessionárias. O portfólio da marca engloba serviços conectados, manutenção com planos flexíveis, driver services e o sistema FleetCare.

PRODUTIVIDADE

Ricardo Yada, supervisor de marketing do produto da Volkswagen caminhões e ônibus, informa que as maiores inovações da marca nessa área são as transmissões automatizadas em aplicações urbanas com caminhões do segmento leve. “Os itens de série são o airbag para o Express e o sistema de suspensão independente. Outros itens são oferecidos como opcionais, como leitor de faixa e alerta de fre-

nagem. Em geral, essas inovações foram desenvolvidas para atender às necessidades dos clientes ou aplicações específicas de mercado”, afirma.

O gerenciamento de controle de carga por eixo, que foi solicitado pelo segmento de coleta urbana de resíduos, segundo Yada. O sistema de suspensão pneumática do Compactor permite controlar a distribuição de carga nos eixos e fazer a aferição da coleta, além de melhorar a dirigibilidade do veículo e seu conforto. Isso por meio da tecnologia ELC (Electronic Leveling Control) ou controle de nivelamento eletrônico, que faz a parametrização da suspensão e permite monitorar a carga nos coletores, distribuir essa carga nos eixos e controlar seu peso via computador de bordo. Com isso, é possível ampliar a durabilidade do sistema de suspensão e pneus, realizar controles precisos de sobrecarga ou subcarga, tornando a frota mais produtiva.

Yada destaca também o Delivery Express, que foi lançado para entregas urbanas e conta com motor Cummins ISF de 2,8 litros com tecnologia EGR, alcança 150 cv e um torque máximo de 360 Nm numa ampla faixa de rotações para garantir retomadas rápidas e agilidade nas entregas urbanas.



AGRALE S.A.
Rodovia BR 116, km 145, 15.104
CEP 95059-520 - Caixas do Sul - RS
Tel: 54 3238-8000
contatos@agrle.com.br
www.agrale.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Hugo Domingos Zattera (Presidente),
Rogério Vacari (Dir. Executivo), Edson
Martins (Dir. Comercial), Cleiton
Galindo (Dir. de Suprimentos), Ércio
Lutkemeyer (Dir. Técnico Industrial)

N° de funcionários: 996
N° de fábricas: 4
Área da empresa:

	Total	Construída
Unidade 1	102.000 m ²	36.940 m ²
Unidade 2	196.983 m ²	33.140 m ²
Unidade 3	90.120 m ²	17.181 m ²
Agrale Argentina	200.000 m ²	11.900 m ²

A7500



APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.860
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 152 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	443 Nm / 1.100 a 1.900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	7.500
PBTC (kg):	9.000
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

A8700

APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500 4.200
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1.300 a 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	8.700
PBTC (kg):	11.000
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km



8700 S



APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500 4.200
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1.300 a 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	8.700
PBTC (kg):	11.000
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

	2015	2016	2017	2018
Produção	309	213	83	61
Vendas ao mercado interno	232	134	93	46
Exportações	51	105	120	12

8700 TR/CFC

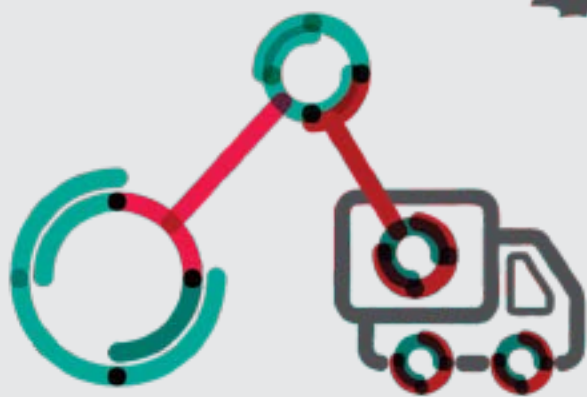


APLICAÇÕES:	Autoescola
ENTRE-EIXOS (mm):	2.920
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1.300 a 1.700 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	8.700
PBTC (kg):	11.000
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

transporte & FENATRAN

Todos os modais MODERNO

WORKSHOP TRANSPORTE MODERNO



CONECTIVIDADE E GESTÃO DE TRANSPORTE

A **OTM EDITORA** realizará a segunda edição da série de Workshops “Transporte Moderno & Fenatran”, nos dias 15 e 16 de outubro de 2019, das 9h00 às 13h00, com a participação de empresários e executivos do setor de transporte, com o objetivo de abordar os principais avanços e inovações na área de tecnologia em suas áreas de atuação.

Serão abordados temas como:

- Sistemas veiculares embarcados;
- Gestão de custos e produtividade
- Software de gestão;
- Conectividade;
- Tecnologia embarcada.

Maiores informações: eventos@otmeditora.com
(11) 5096-8104

APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750 4.350
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 162 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm / 1300 a 1700 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	10.000
PBTC (kg):	15.500
GARANTIA:	Um ano + um ano de power train limitado a 200.000 km

A10000



10000 S



APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750 4.350
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISF 3.8 – 162 cv a 2.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	600 Nm a 1300 a 1700 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos
PBT (kg):	10.000
PBTC (kg):	15.500
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560 4.800
MOTOR (pot. rpm):	CUMMINS ISB 4.5L
TORQUE (nm rpm):	760 Nm / 1400 a 1800 rpm 207cv (152 kw) a 2300rpm
TRANSMISSÃO:	EATON FS 5406 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas progressivas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz
PBT (kg):	14.000
PBTC (kg):	27.200
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

14000 S

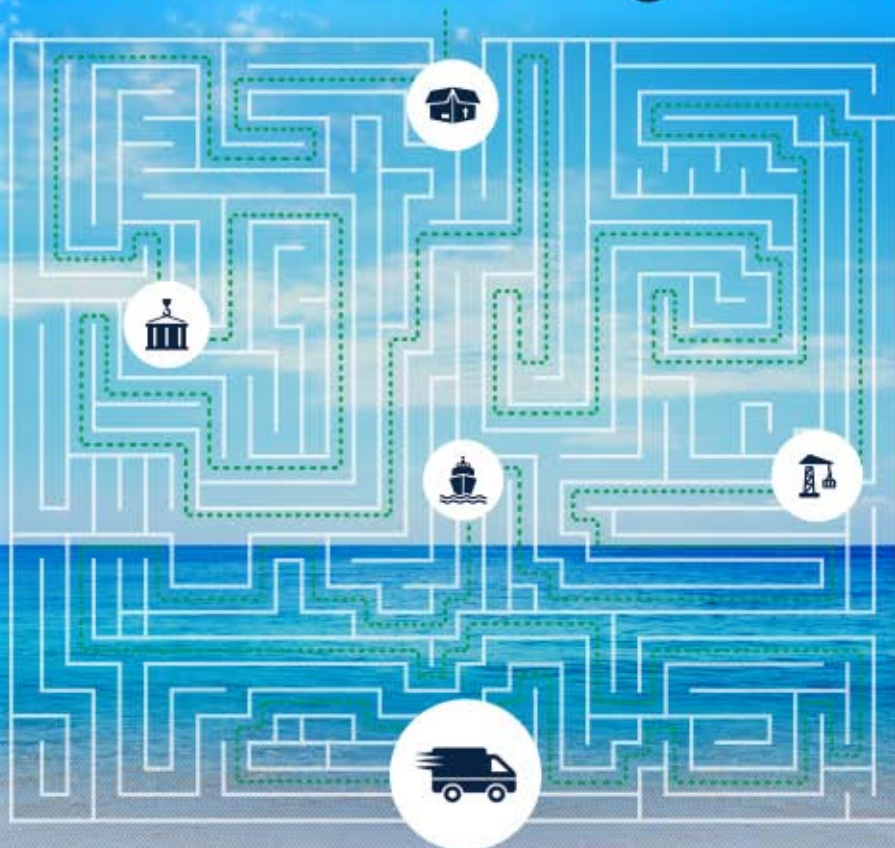


APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.784 6.024
MOTOR (pot. rpm):	CUMMINS ISB 4.5L
TORQUE (nm rpm):	760 Nm / 1400 a 1800 rpm 207cv (152 kw) a 2300rpm
TRANSMISSÃO:	EATON FS 5406 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas progressivas e amortecedores telescópicos
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Balancim
PBT (kg):	22.000
PBTC (kg):	27.200
GARANTIA:	1 ano + 1 ano para o Powertrain limitados a 200 mil km

14000 6X2



Você tem problemas para saber onde sua carga está?

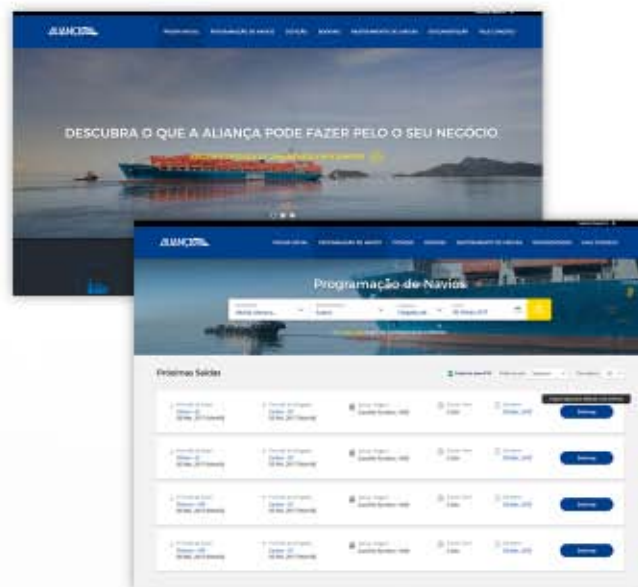


Com a Aliança sua mercadoria entra na direção certa!

Monitore sua carga de qualquer lugar. Basta ter um computador, tablet ou celular.

Agora você pode:

- ✓ Rastrear cargas
- ✓ Fazer agendamentos
- ✓ Controlar toda a documentação
- ✓ Tirar dúvidas de forma rápida e eficaz
- ✓ Emitir NF



Acesse o nosso site. É rápido, fácil e seguro
www.portalcabotagem.com.br



DAF CAMINHÕES DO BRASIL

Av. Senador Flávio Carvalho Guimarães, 6000
Ponta Grossa - PR - CEP 84072-190
Tel: 55 42 3122-8400
www.dafcaminhoes.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Carlos Ayala (Presidente); Luis Antonio Gambim (Diretor Comercial); Antenor Frasson Jr. (Diretor de Vendas); Adley Souza (Diretor de Desenvolvimento de Concessionárias); Carlos Presente (Diretor de Finanças); Dietmar Janzen (Diretor de Operações); Jeanette Jacinto (Diretora de Recursos Humanos); João Petry (Diretor Geral da PACCAR Financeira); Gabriel Fernandes (Diretor de Compras); Lairton Maziero (Diretor de Produção); Ricardo Coelho (Diretor de Desenvolvimento de Produto); Ulisses Chaves (Diretor Jurídico)

XF105 460



APLICAÇÕES:	Transporte de carga rodoviário de longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (4x2) / 3.200/3.600 (6x2) / 3.300/3.500 (6x4)
MOTOR (pot rpm):	Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. em linha, 460 cv de 1.500 a 1.900 rpm
TORQUE (Nm rpm):	234,5 mkgf de 1.050 a 1.410 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF-AS Tronic Direct Drive, automatizada de 12 velocidades a frente, e duas a ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas (4x2) / trapezoidais (6x2) / parabólicas (6x4)
PBT (kg):	18.100 (4x2) / 27.100 (6x2) / 28.100 (6x4)
PBTC (kg):	53.000 (4x2) / 56.900 (6x2) / 74.000 (6x4)

XF105 510

APLICAÇÕES:	Transporte de carga rodoviário de longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (4x2) / 3.200 / 3.600 (6x2) / 3.300 / 3.500 (6x4)
MOTOR (pot rpm):	Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. em linha, 510 cv de 1.500 a 1.900 rpm
TORQUE (Nm rpm):	2.500 Nm de 1.050 a 1.410 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF-AS Tronic Direct Drive, automatizada de 12 velocidades a frente, e duas a ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas (4x2) / trapezoidais (6x2) / parabólicas (6x4)
PBT (kg):	18.100 (4x2) / 27.100 (6x2) / 28.100 (6x4)
PBTC (kg):	53.000 (4x2) / 56.900 (6x2) / 74.000 (6x4)



XF105 520 OFF ROAD



APLICAÇÕES:	Transporte de carga rodoviário de longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200 / 3.500 (6x4)
MOTOR (pot rpm):	Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. em linha, 520 cv de 1.500 a 1.900 rpm
TORQUE (Nm rpm):	2.500 Nm de 1.050 a 1.410 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF-AS Tronic Overdrive, automatizada de 16 velocidades a frente, e duas a ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	4 lâminas de molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	9 lâminas trapezoidais, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	33.500
PBTC (kg):	91.000

Nº de funcionários: 429

Nº de fábricas:

1 em Ponta Grossa (PR)

Área da empresa:

2,3 milhões de m²

Complexo industrial:

270.000 m²

Área coberta:

31.000m²

	2015	2016	2017	2018
Produção	336	721	1.055	–
Vendas ao mercado interno	443	672	1.048	2.344
Exportações	–	–	–	–

CF85 360 E 410



APLICAÇÕES:	Transporte de carga rodoviário de longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (4x2) / 3.200 / 3.600 (6x2)
MOTOR (pot rpm):	Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. linha, 360 cv de 1.500 a 1.900 rpm Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. linha, 410 cv de 1.500 a 1.900 rpm
TORQUE (Nm rpm):	1.755 Nm de 1.050 a 1.410 rpm 2.000 Nm de 1.050 a 1.410 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF-AS Tronic Direct Drive, automatizada de 12 velocidades a frente, e duas a ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas com amortecedores hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas (4x2) / trapezoidais (6x2)
PBT (kg):	18.100 (4x2) / 27.100 (6x2)
PBTC (kg):	53.000 (4x2) / 56.900 (6x2)

CF85 460 OFF ROAD

APLICAÇÕES:	Transporte de carga rodoviário de pequenas e médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200 / 3.500
MOTOR (pot rpm):	Paccar MX 13, de 12,9 litros, 6 cil. linha, 460 cv de 1.500 a 1.900 rpm
TORQUE (Nm rpm):	2.300 Nm de 1.050 a 1.410 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF-AS Tronic Overdrive, automatizada de 16 velocidades a frente, e duas a ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	4 lâminas de molas parabólicas, amortecedores hidráulicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	9 lâminas trapezoidais, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	33.500
PBTC (kg):	74.000



transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



11-5096.8104



FCA - FIAT CHRYSLER AUTOMÓVEIS BRASIL LTDA

Av. Eng.º Luiz Carlos Berrini, 105 - 6º andar,
Ed. Berrini One – São Paulo-SP – CEP04571-010
Tel: (11) 4949-3900
www.fiat.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Antonio Filosa (Presidente para América Latina); Breno Kamei (Diretor de de Portfólio, Pesquisa e Inteligência Competitiva); Herlander Zola (Diretor do Brand Fiat e Operações Comerciais Brasil); Márcio Tonani (Diretor de Desenvolvimento de Produto); Geraldo Barra (Diretor de Qualidade)

Nº de funcionários: 22.000

Nº de fábricas: 2 de veículos (Betim/MG e Goiana/PE) + 1 de motores (Campo Largo/PR)

Área da empresa:

Área total: 2,25 milhões m² (Betim) | 11 milhões m² (Goiana)
Área construída: 701.696 m² (Betim) | 530.000 m² (Goiana)

FIORINO 1.4 FLEX



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.717
MOTOR (pot. rpm):	85 cv 5.750 rpm (gasolina) 88 cv 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	11,4 kgfm 2.500 rpm (gasolina) 11,6 kgfm 2.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	1767
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

FIORINO HARD WORKING 1.4 FLEX

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.717
MOTOR (pot. rpm):	85 cv / 5.750 rpm (gas.) / 88cv / 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	11,4 kgfm 2.500 rpm (gasolina) 11,6 kgfm 2.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	1.767
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



STRADA WORKING



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85 cv / 5.750 rpm (gas.) / 86 cv / 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) – 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	1.789
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

	2015	2016	2017	2018
Produção	146.238	157.058	167.645	164.236
Vendas ao mercado interno	123.061	114.874	118.986	142.399
Exportações	31.461	17.798	35.139	21.625

STRADA HARD WORKING 1.4 FLEX CS



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85 cv / 5.750 rpm (gas.) / 86 cv / 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) – 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	1.789
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

STRADA HARD WORKING 1.4 FLEX CE

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85 cv / 5.750 rpm (gas.) / 88 cv / 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) – 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas parabólicas longitudinais
PBT (kg):	1.812
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



STRADA HARD WORKING 1.4 FLEX CD



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85 cv / 5.750 rpm (gas.) / 88 cv / 5.750 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 3.500 rpm (gasolina) – 12,5 kgfm 3.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas parabólicas longitudinais
PBT (kg):	1.795
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.753
MOTOR (pot. rpm):	130 cv / 5.250 rpm (gas.) / 132 cv / 5.250 rpm (etanol)
TORQUE (nm rpm):	18,4 kgfm 4.500 rpm (gasolina) – 18,9 kgfm 4.500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Manual 5 marchas - Dianteira
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais, com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	1.903
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

**STRADA ADVENTURE 1.8
16V FLEX CD**

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85,0 cv 62,6 kW @ 5750 rpm(gas.) / 88,0 cv 64,8 kW @ 5750 rpm(etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 121,5 Nm @ 3500 rpm(gasolina) / 12,5 kgfm 122,5 Nm @ 3500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Dianteira com 5 marchas com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais com barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos, telescópico de duplo efeito, tipo WET e mola helicoidal
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Com eixo rígido e amortecedores hidráulicos, telescópicos de duplo efeito e mola parabólica longitudinal
PBT (kg):	1.824
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



**STRADA FREEDOM CD 1.4 8V
EVO FLEX EE**



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	85,0 cv 62,6 kW @ 5750 rpm(gas.) / 88,0 cv 64,8 kW @ 5750 rpm(etanol)
TORQUE (nm rpm):	12,4 kgfm 121,5 Nm @ 3500 rpm(gasolina) / 12,5 kgfm 122,5 Nm @ 3500 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Dianteira com 5 marchas com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores transversais com barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos, telescópico de duplo efeito, tipo WET e mola helicoidal
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Com eixo rígido e amortecedores hidráulicos, telescópicos de duplo efeito e mola parabólica longitudinal
PBT (kg):	1.824
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

**STRADA FREEDOM CS 1.4 8V
EVO FLEX EE**

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.718
MOTOR (pot. rpm):	130,0 CV 95,6 kW @ 3600 rpm
TORQUE (nm rpm):	32,63 kgfm 320,0 Nm @ 1800 rpm
TRANSMISSÃO:	Dianteira com 6 marchas com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores a geometria triangular e barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos, telescópicos de dupla ação com fixação elástica na carroceria
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Com eixo rígido tubular e amortecedores hidráulicos, telescópicos de dupla ação e mola longitudinal
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	4.250
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



**DUCATO CHASSIS CAB L4H1
2.3 MULTIJET 127CV**

DUCATO CARGO CURTO



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot. rpm):	130 cv / 3.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	32,7 kgfm 1.800 rpm (diesel)
TRANSMISSÃO:	Manual 6 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	3.450
MOTOR (pot. rpm):	130 cv / 3.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	32,7 kgfm 1.800 rpm (diesel)
TRANSMISSÃO:	Manual 6 marchas - Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

DUCATO CARGO MÉDIO



DUCATO MAXICARGO

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	4.035
MOTOR (pot. rpm):	130 cv / 3.600 rpm
TORQUE (nm rpm):	32.7 kgfm a 1.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual 6 marchas. Dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	McPherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores, a geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido com molas longitudinais
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot rpm):	1.8 E-TorQ EVO VIS FLEX MT5 135 cv (gasolina); 139 cv (etanol) a 5.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	184 Nm (gasolina); 189 Nm (etanol) a 3.750 rpm
TRANSMISSÃO:	5 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.156
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



FIAT TORO ENDURANCE 1.8 FLEX

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	1.8 E-TorQ EVO VIS FLEX AT6 135 cv (gasolina); 139 cv (etanol) a 5.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	184 Nm (gasolina); 189 Nm (etanol) a 3.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.284
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.0 Mjet 170cv 948TE 170cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	350 Nm a @ 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração integral
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.837
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	1.8 E-TorQ EVO VIS FLEX AT6 135 cv (gasolina); 139 cv (etanol) a 5.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	184 Nm (gasolina); 189 Nm (etanol) a 3.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 6 marchas – Tração dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.301
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.0 Mjet 170cv 948TE 170cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	350 Nm a @ 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração integral
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.871
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.0 Mjet 170cv 948TE 170 cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	350 Nm a @ 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração integral
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.871
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.4 TigerShark FLEX AT9 174 cv (gasolina); 186 cv (etanol) a 6.250 rpm
TORQUE (nm rpm):	230,5 Nm @ 4000 rpm (gasolina) 137 KW @ 6250 rpm (etanol)
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração dianteira com juntas homocinéticas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.484
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.0 Mjet 170cv 948TE 170 cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	350 Nm @ 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração integral
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.898
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Transporte de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.990
MOTOR (pot. rpm):	2.0 Mjet 170cv 948TE 170 cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	350 Nm a @ 1750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 9 marchas – Tração integral
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Mc Pherson com rodas independentes, braços oscilantes inferiores com geometria triangular e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Multi-link com rodas independentes, links transversais/longitudinais e barra estabilizadora
PBT (kg):	2.931
PBTC (kg):	–
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



FORD MOTOR COMPANY BRASIL LTDA.

Av. do Taboão, 899
CEP 09655-900 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4174-8855
Fax: (11) 4174-9484

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Lyle Watters (Presidente América do Sul)

Nº de funcionários: 10.000

Nº de fábricas: 3 (1 de caminhões)

Área da empresa:

Área total: 7.825.000 m²

Área construída: 806.000 m²

F350



APLICAÇÕES:	Transporte urbano de carga e mercadorias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.581
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF2.8L 150 P7 150 cv / 3.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	360 / 1.800 - 2.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / FSO 4505 D
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Twin-I-Beam com barra estabilizadora, molas helicoidais, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	4.500
CMT (kg):	5.700
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

F4000 4X2

APLICAÇÕES:	Uso misto urbano/rural, manutenção de serviços públicos
ENTRE-EIXOS (mm):	4.181
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF2.8L 150 P7 150 cv / 3.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	360 / 1.800 - 2.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / FSO 4505 D
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas principal semi-elípticas e auxiliar parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	6.800
CMT (kg):	10.400
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial



F4000 4X4



APLICAÇÕES:	Uso misto urbano/rural, manutenção de serviços públicos
ENTRE-EIXOS (mm):	4.181
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF2.8L 150 P7 150 cv / 3.200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	360 / 1.800 - 2.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / FSO 4505 D
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido tubular com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas principal semi-elípticas e auxiliar parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	6.800
CMT (kg):	10.400
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/ limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

	2015	2016	2017	2018
Produção	13.991	9.932	12.097	-
Vendas Mercado Interno	12.922	7.756	7.810	9.314
Exportações	4.004	3.874	4.955	-

CARGO 816



APLICAÇÕES:	Transporte urbano de carga e mercadorias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 / 3.900 / 4.300
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB4.5 160 P7 162 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	56,1 (550) / 1.100 - 2.000
TRANSMISSÃO:	Eaton / FSO 4505 C
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	8.250
CMT (kg):	11.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO 1119

APLICAÇÕES:	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.900 / 4.300
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB4.5 186 P7 189 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	61,2 (600) / 1.100 - 1.900
TRANSMISSÃO:	Eaton / FSO 4505 D
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	10.510
CMT (kg):	12.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial



CARGO 1419



APLICAÇÕES:	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB4.5 186 P7 189 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	61,2 (600) / 1.100 - 2.100
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS 5406 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal e parabólicas(auxiliar), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	14.500
CMT(kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Urbanas, com mudanças, transporte de bebidas, material de construção, coleta milk-run e transporte rodoviário de curta distância
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB4.5 186 P7 189 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	61,2 (600) / 1.100 - 2.100
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS 5406 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	15.000
CMT (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO 1519



APLICAÇÕES:	Mistas, urbanas e rodoviárias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560/4.800
MOTOR (pot. rpm):	Eletrônico Cummins ISB 4.5 186 P7- 189 cv a 2300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	61,2 (600) / 1.100 - 2.100
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, Feixe de molas parabólicas, amortecedores Telescópicos, hidráulicos de dupla ação Traseira: Eixo rígido em aço estampado, com barra estabilizadora, Feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedores Telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO 1719

CARGO 1723

APLICAÇÕES:	Entrega fracionada, tanque, milk run, carga seca, bebidas, gás, basculante, caçamba tipo brooks, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico e coletor compactador de resíduos
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 226 P7 230 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	83,7 (821) / 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS 6306 A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, Feixe de molas parabólicas, amortecedores Telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, Feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal), amortecedores Telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	32.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Veículo vocacional para o segmento de coleta de resíduos
ENTRE-EIXOS (mm):	4340 / 4800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 226 P7 230 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	83,7 (821) / 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	Eaton / EA-11109LB
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	32.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO 1723 KOLEKTOR TORQSHIFT



CARGO 1723 K

APLICAÇÕES:	Veículo vocacional para o segmento de coleta de resíduos
ENTRE-EIXOS (mm):	4340 / 4800
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 226 P7 230 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	83,7 (821) / 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS 6306 A
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas semi-elípticas progressivas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	32.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Entrega fracionada, carga seca, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico	CARGO POWER 1731R
ENTRE-EIXOS (mm):	4.340 / 4.800	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton ES-11209 Manual Mecânica 9 marchas à frente e 1 à ré	
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
PBT (kg):	16.000	
CMT (kg):	38.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Entrega fracionada, carga seca, furgão de alumínio, furgão lonado, frigorífico	CARGO POWER 1731R TORQSHIFT
ENTRE-EIXOS (mm):	4.340 / 4.800	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton / ES-11109LA	
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
PBT (kg):	16.000	
CMT (kg):	38.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico	CARGO POWER 1731T
ENTRE-EIXOS (mm):	3.760	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton / ES-11209	
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
PBT (kg):	16.000	
CMT (kg):	38.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico	CARGO POWER 1731 T TORQSHIFT
ENTRE-EIXOS (mm):	3.760	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton / ES-11109LA	
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar), amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
PBT (kg):	16.000	
CMT (kg):	38.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Transporte com romeu e julieta	CARGO 1933R
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISL8.9 330 P7 334 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	132,6 (1300) / 1000 - 1500	
TRANSMISSÃO:	Manual mecânica, 9 marchas à frente, 1 à ré	
SUSPENSÃO:	Dianteira: eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora feixe de molas parabólicas, amortecedor telescópicos, hidráulicos de dupla ação. Traseira: eixo rígido em aço estampado, feixe de molas parabólicas (principal e auxiliar)	
PBT (kg):	23.000	
CMT (kg):	45.150	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	



CARGO 1933T TORQSHIFT

APLICAÇÕES:	Transporte com carreta de 3 eixos em viagens de média distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.660
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISL8.9 330 P7 334 cv / 2.100 rpm
TORQUE (Nm rpm):	132,6 (1.300) / 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	EATON 11E316D LSE
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com eixo rígido em aço estampado, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	45.150
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800 / 5.307
MOTOR (pot rpm):	Cummins / ISB6.7 226 P7 230 cv/ 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	83,7 (821) / 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	EATON 11E316D LSE
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas progressivas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com eixo rígido em aço estampado, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	32.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO 2423



CARGO 2429



APLICAÇÕES:	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800 / 5.307
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 286 P7 290 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	96,9 (951) / 1.200 - 2.100
TRANSMISSÃO:	6 marchas Eaton / FS 6306 B
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	35.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES: Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca

CARGO POWER 2431

ENTRE-EIXOS (mm):	4.800 / 5.307
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900
TRANSMISSÃO:	Eaton ES 11209 A 9 marchas à frente, uma à ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semielípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	38.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO POWER 2431 TORQSHIFT



APLICAÇÕES:	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800 / 5.307
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900
TRANSMISSÃO:	Eaton / ES 11109LA
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semielípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	38.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca
ENTRE-EIXOS (mm):	5.307 / 6.304
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900
TRANSMISSÃO:	Eaton ES 11209 A 9 marchas à frente, uma à ré
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	1º eixo: eixo rígido em aço forjado com barra estabilizadora 2º eixo: direcional com suspensor Feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semielípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	29.000
CMT (kg):	38.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

CARGO POWER 3031



APLICAÇÕES:	Basculante, furgão lonado, tanque, baú isotérmico, baú de alumínio, baú frigorífico e carga seca	CARGO POWER 3031 TORQSHIFT
ENTRE-EIXOS (mm):	5.307 / 6.304	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton / ES 11109LA	
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	1º eixo: eixo rígido em aço forjado com barra estabilizadora 2º eixo: direcional com suspensor Feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)	
PBT (kg):	29.000	
CMT (kg):	38.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

CARGO 2623



APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira e canavieiro, madeireiro
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 / 4.580
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 226 P7 230 cv / 2.300 rpm
TORQUE (Nm rpm):	83,7 (821) / 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	Eaton / FTS-16108 LL
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	37.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial

APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira e canavieiro, madeireiro
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 / 4.580
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISB6.7 302 P7 306 cv / 2.100 rpm
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1.100) / 1.100 - 1.900
TRANSMISSÃO:	Eaton / FTS-16108 LL
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas progressivas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas (principal) e parabólicas (auxiliar)
PBT (kg):	23.000
CMT(kg):	42.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial



APLICAÇÕES:	Transporte de cana, madeira e minério
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300
MOTOR (pot. rpm):	FPT 10.3L 420 cv / 2.100 rpm
TORQUE (Nm rpm):	194 (1.900) / 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 12AS1930TD Automatizado
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal) amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal) amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	56.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial



APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, canavieiro e madeireiro	CARGO POWER 3131
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 / 4.580	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISB6.7 302 P7 306 cv @ 2100	
TORQUE (Nm rpm):	112,2 (1100) @ 1100 - 1900	
TRANSMISSÃO:	Eaton / FTS-16108 LL	
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tandem com eixo rígido, feixe de molas semi-elípticas de duplo estágio progressivo	
PBT (kg):	23.000	
CMT (kg):	42.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, canavieiro e madeireiro	CARGO 3133
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 / 4.580	
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISL8.9 330 P7 334 cv / 2.100 rpm	
TORQUE (Nm rpm):	132,6 (1.300 Nm) / 1.000 - 1.500 rpm	
TRANSMISSÃO:	Eaton / FTS-16108 LL	
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, com barra estabilizadora, feixe de molas semi-elípticas progressivas, amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação	
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas semi-elípticas de duplo estágio progressivo	
PBT (kg):	23.000	
CMT (kg):	63.000	
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial	

APLICAÇÕES:	Transporte de cana, madeira e minério
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600
MOTOR (pot. rpm):	FPT 10.3L 420 cv / 2.100 rpm
TORQUE (Nm rpm):	194 (1.900 Nm) / 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 12AS1930TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo rígido em aço forjado, feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido em aço estampado, feixe de molas parabólicas (auxiliar e principal), amortecedores telescópicos, hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	49.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem, dois anos s/limite de quilometragem para motor, câmbio e diferencial



Acervo Digital OTM

www.acervodigitalotm.com.br

1963

2019





CAOA MONTADORA DE VEÍCULOS S.A.

Rua Onze, s/n
CEP: 75133-600 – Anápolis/GO
Tel/Fax: 62 3098-9100
presidencia@caoa.com.br
www.caoa.com.br

Ramo de atividade:

Indústria automobilística

Diretoria:

Carlos Alberto de Oliveira Andrade (Presidente do Conselho da CAO A); Mauro Correia (Presidente da CAO A); Anselmo Borgheti (Diretor Executivo Comercial da CAO A); Jack Nunes (Diretor Executivo Comercial da CAO A); Marcello Braga (Diretor de Marketing da CAO A)

Nº de funcionários: + de 7.000

Nº de fábricas: 2

Área da empresa:

Área total: 1.500.000 m²

Área construída: 174.000 m²

	2015	2016	2017	2018
Produção	-	-	-	-
Vendas ao mercado interno	7.094	4.362	4.055	4.331
Exportações	-	-	-	-

HYUNDAI HR



APLICAÇÕES:	Transporte de cargas no grandes centros urbanos
ENTRE-EIXOS (mm):	2.430
MOTOR (pot rpm):	130 cv a 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	26 kgf.m (255 N.m) a 1.500 – 3.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 velocidades
SUSPENSÃO:	Dianteira: braços triangulares com barra de torção e amortecedores hidráulicos de dupla ação Traseira: eixo rígido com feixe de molas semielíptica e amortecedores hidráulicos
PBT (kg):	3.400
PBTC (kg):	–

HYUNDAI HD80

APLICAÇÕES:	Transporte de cargas no grandes centros urbanos
ENTRE-EIXOS (mm):	3.735
MOTOR (pot rpm):	170 cv a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	40,8 kgf.m (400 N.m) a 1.500 - 2.200 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 5 velocidades
SUSPENSÃO:	Dianteira: feixe de mola trapezoidal, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos de dupla ação Traseira: feixe de mola trapezoidal, barra estabilizadora e amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	8.000
PBTC (kg):	–



Inteligência que liga você com as **MELHORES SOLUÇÕES**

Os quase 10 anos de experiência no mercado fazem da Brado referência na solução de logística de contêineres no Brasil. A empresa conta com um time de ponta, profissionais altamente capacitados para entregar projetos personalizados com foco **no mercado interno, exportação e importação.**



A inovação está no DNA da empresa e exemplo disso são as operações em vagões Double Stack, realizadas pela primeira vez no País pela Brado. Em 2019, ela dá um novo passo na história ao iniciar as operações na ferrovia Norte-Sul, entre Palmas (TO) e Anápolis (GO).

GM MERCOSUL

GM MERCOSUL

Av. Goiás, 1.805
CEP 09550-900 - São Caetano do Sul - SP
www.chevrolet.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Carlos H. Zarlenga (President & Managing Director GM South America); Marcos Munhoz (GMSA/ Mercosul VP Government Relations & Communications); Fabiola Galera Rogano (Vice President - GM International Vehicle Engineering · GMI Engineering)

Nº de funcionários:

18.000

Nº de fábricas:

6

Área da empresa:

Área total:
15.586.552 m²
Área construída:
1.132.257 m²

S10 CABINE DUPLA 2.5



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.096
MOTOR (pot rpm):	Motor - 2.5 FlexPower Gasolina: 197 cv (145 kW / 194 hp) @ 6300 rpm Etanol: 206 cv (152 kW / 203 hp) @ 6000 rpm
TORQUE (nm rpm):	Gasolina: 26,3 mkgf (258 Nm) @ 4400 rpm Etanol: 27,3 mkgf (268 Nm) @ 4400 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)
SUSPENSÃO:	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados
PBT (kg):	2.750
PBTC (kg):	4.800

S10 CABINE SIMPLES CHASSI

APLICAÇÕES:	Transporte de carga leve
ENTRE-EIXOS (mm):	3.096
MOTOR (pot rpm):	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm
TORQUE (nm rpm):	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)
SUSPENSÃO:	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados
PBT (kg):	3.150
PBTC (kg):	6.000



S10 CABINE SIMPLES



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.096
MOTOR (pot rpm):	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm
TORQUE (nm rpm):	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)
SUSPENSÃO:	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados
PBT (kg):	3.150
PBTC (kg):	6.000

	2015	2016	2017	2018
Produção	165.018	41.322	61.684	–
Vendas ao mercado interno	56.993	62.152	45.320	44.899
Exportações	34.669	31.606	24.818	–

S10 CABINE DUPLA



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.096
MOTOR (pot rpm):	Chevrolet 2.8 Turbo Diesel 200 cv (147 kW / 197 hp) @ 3600 rpm
TORQUE (nm rpm):	Manual: 44,9 mkgf (440 Nm) @ 2000 rpm Automático: 51,0 mkgf (500 Nm) @ 2000 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 velocidades Automática de 6 velocidades com active select (opcional)
SUSPENSÃO:	Dianteira: Independente com braços articulados, molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telesc. hidráulicos pressurizados. Traseira: Feixe de molas semi-elípticas de 2 estágios e amortecedores telescópicos hidráulicos pressurizados
PBT (kg):	3.150
PBTC (kg):	6.000



MOBILITAS



mobilitas.lat

A PLATAFORMA DIGITAL **DA MOBILIDADE URBANA** LATINOAMERICANA



IVECO

IVECO LATIN AMERICA LTDA.
Av. Senador Milton Campos, 175 - 2º andar
CEP 34000-000 - Nova Lima - MG
Tel: 0800 704 8326 / (31) 2133 4004
www.iveco.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Vilmar Fistarol (Presidente da CNH Industrial para a América do Sul); Marco Borba (Vice-presidente da IVECO para a América do Sul); Ricardo Barion (Diretor de Vendas IVECO); Thiago Carlucci (Diretor de Marketing IVECO).

Nº de funcionários: 1.700
1700 colaboradores no Complexo Industrial da IVECO em Sete Lagoas (MG)
Nº de fábricas: 1
Área da empresa:
Área total: 2.350.000 m²
Área construída: 120.000 m²

DAILY 35S14



APLICAÇÕES:	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, ou carroceria aberta (carga seca)
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750
MOTOR (pot rpm):	FPT FIC WG 146 cv (3.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	350 Nm (1.400 - 2.900 rpm)
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 - Sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	6.500
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

DAILY CITY 30S13

APLICAÇÕES:	Missão light duty, Distribuição urbana, carga fracionada (foco no e commerce, varejinho), carga de volume, para clientes que não precisam de sobre carga
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750
MOTOR (pot rpm):	FPT F1A WG 130 cv (3.600 rpm)
TORQUE (nm rpm):	320 Nm (1.800 – 2.500 rpm)
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 – Transmissão mecânica, acionamento manual a cabo, 6 machas sincronizadas a frente + 1 ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: suspensão independente do tipo dupla A, com mola transversal parabólica Traseira: mola parabólica assimétrica
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	5.500
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



DAILY 40S14



APLICAÇÕES:	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, ou carroceria aberta (carga seca)
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750
MOTOR (pot rpm):	FPT FIC WG 146 cv (3.500 Nm)
TORQUE (nm rpm):	350 Nm (1.290 - 2.900 rpm)
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 - Sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	3.850
PBTC (kg):	6.500
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

	2015	2016	2017	2018
Produção	-	-	-	-
Vendas ao mercado interno	4.492	2.562	1.924	2.784
Exportações	-	-	-	-

DAILY 55C17



APLICAÇÕES:	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis, ou carroceria aberta (carga seca).
ENTRE-EIXOS (mm):	3.750
MOTOR (pot rpm):	FPT FIC DS 170 cv (3.500 Nm)
TORQUE (nm rpm):	400 Nm (1.250 - 2.900 rpm)
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480 - Sincronizado acionamento manual 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	5.300
PBTC (kg):	8.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

DAILY 70S17

APLICAÇÕES:	Transporte e distribuição de todo tipo de mercadoria: alimentos, bebidas, materiais de construção, móveis etc, ou carroceria aberta (carga seca)
ENTRE-EIXOS (mm):	4.350
MOTOR (pot rpm):	FPT FIC DS 170 cv (3.500 Nm)
TORQUE (nm rpm):	450 Nm (1.250 - 2.900 rpm)
TRANSMISSÃO:	ZF 6S 480
SUSPENSÃO:	Dianteira: barras de torção, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	7.000
PBTC (kg):	9.500
Garantia:	24 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 9-190 (4X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.900 / 4.455
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 4 ID / 190 cv 138 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	610 Nm @ 1.350 a 2.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton 6106 B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas parabólicas de duplo estágio / Barra estabilizadora
PBT (kg):	8.600
PBTC (kg):	11.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 11-190 (4X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.900;4.455
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 4 ID / 190 cv 138 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	610 Nm @ 1.350 a 2.100 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton 6206 B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas parabólicas de duplo estágio / Barra estabilizadora
PBT (kg):	10.600
PBTC (kg):	13.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 17-280 (4X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.690;4.185;4.815;5.175;5.670
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 / 280 cv 206 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	950 Nm @ 1.250
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas / Barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	33.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 17-300 AUTO-SHIFT (4X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	4.185;4.815;5.175
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 / 300 cv 220 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1.050 Nm @ 1.250 a 1.900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton Ultrashift Plus 10 marchas à frente automatizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas / Barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	36.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 17-300T AUTO-SHIFT (4X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.690
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 / 300 cv 220 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1.050 Nm @ 1.250 a 1.900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton Ultrashift Plus 10 marchas à frente automatizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas / Barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	36.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 24-280 (6X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.690;4.185;4.815;5.175;5.670
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 / 280 cv 206 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	950 Nm @ 1.250 a 1.850 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: Mecânica tipo balancim, com molas semielípticas assimétricas, simples estágio com elevação pneumática do 3º eixo.
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	33.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 24-300 AUTO-SHIFT (6X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.175;5.670
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 ID / 300 cv 220 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1.050 Nm @ 1.250 a 1.900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton Ultrashift Plus 10 marchas à frente automatizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: Mecânica tipo balancim, com molas semielípticas assimétricas, simples estágio com elevação pneumática do 3º eixo.
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	36.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 31-280 (8X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.175
MOTOR (pot rpm):	FPT N60 & N67 / 280 cv 206 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	950 Nm @ 1.250rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 6406B Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: Mecânica tipo balancim, molas semielípticas assimétricas simples estágio com elevação pneumática do 3º eixo.
PBT (kg):	29.000
CMT (kg):	36.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 31-300 AUTO-SHIFT (8X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	5.175;5.670
MOTOR (pot rpm):	FPT N67 / 300 cv 220 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1.050 Nm @ 1.250 a 1.900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton Ultrashift Plus 10 marchas à frente automatizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora com elevação pneumática do 2º eixo direcional Traseira: Mecânica tipo balancim, com molas semielípticas assimétricas, simples estágio com elevação pneumática do 3º eixo.
PBT (kg):	29.000
CMT (kg):	36.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 170E21 (4X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3690 / 4185 / 4815
MOTOR (pot rpm):	FPT N45 206 cv 2.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	720 Nm (1.350 a 2.100 rpm)
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: molas semielípticas
PBT (kg):	16.000
CMT (kg):	33.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

TECTOR 150E21 (4X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3610 / 4100 / 4735 / 5095
MOTOR (pot rpm):	FPT N45 206 cv 2500 rpm
TORQUE (nm rpm):	720 Nm @ 1.350 a 2100 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FS 5406A Manual Mecânica 6 marchas à frente sincronizadas e 1 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas, amortecedores hidráulicos, barra estabilizadora Traseira: molas parabólicas, amortecedores de duplo estágio, barra estabilizadora
PBT (kg):	15.000
CMT (kg):	27.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



TECTOR 260E30 (6X4)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.690;4.815
MOTOR (pot rpm):	FPT NEF 6 ID / 300 cv 220 kW (2.500 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1050 Nm @ 1250 - 1900 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FTS 16108 LL Manual Mecânica 10 marchas à frente sincronizadas e 3 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas / Amortecedores hidráulicos / Barra estabilizadora Traseira: Mecânica tipo Cantilever, com molas semielípticas assimétricas, simples estágio
PBT (kg):	23.000
CMT (kg):	42.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI ROAD 460S36T (4X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 9 / 360 cv 265 kW (2.000 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1500 Nm @ 1.200 – 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2030 TD Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio. Amortecedores hidráulicos. Barra estabilizadora.
PBTC (kg):	46.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-ROAD 490S40T (4X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 400 cv 302 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1000 - 1300 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio. Amortecedores hidráulicos. Barra estabilizadora
PBTC (kg):	46.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-ROAD 490S44T (4X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1900 Nm @ 1.000 – 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio. Amortecedores hidráulicos. Barra estabilizadora
PBTC (kg):	46.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-ROAD 600S40T (6X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 400 cv 302 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	1900 Nm @ 1.000 – 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semielípticas assimétricas de simples estágio. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo auxiliar
PBTC (kg):	53.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-ROAD 600S44T (6X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1.000 – 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semielípticas assimétricas de simples estágio. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo auxiliar
PBTC (kg):	53.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-ROAD 800S44TZ (6X4)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1.000 – 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Mecânica tipo "Cantilever", com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.
PBTC (kg):	74.000
CMT (kg):	80.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-WAY 490S44T



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1.000 – 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: Molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Molas semielípticas de duplo estágio. Amortecedores hidráulicos. Com barra estabilizadora.
PBTC (kg):	46.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-WAY 600S44TZ (6X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1.000 – 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semielípticas assimétricas de simples estágio. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo auxiliar
PBTC (kg):	53.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-WAY 600S48TZ (6X2)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 480 cv 353 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2400 Nm @ 1.000 – 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semielípticas assimétricas de simples estágio. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo auxiliar
PBTC (kg):	53.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-WAY 600S56T (6X2)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 560 cv 412 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2500 Nm @ 1.000 – 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Sistema balancim, com molas semielípticas assimétricas de simples estágio. Dispositivo pneumático para elevação do terceiro eixo auxiliar
PBTC (kg):	53.000
CMT (kg):	60.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-WAY 800S44TZ (6X4)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 440 cv 324 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2250 Nm @ 1.000 – 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Mecânica tipo "Cantilever", com molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora
PBTC (kg):	74.000
CMT (kg):	80.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



HI-WAY 800S48TZ (6X4)



APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 480 cv 353 kW (1.900 rpm)
TORQUE (nm rpm):	2400 Nm @ 1.000 – 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Em tandem com molas parabólicas. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Com barra estabilizadora
PBTC (kg):	74.000
CMT (kg):	80.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem

HI-WAY 800S56TZ (6X4)

APLICAÇÕES:	Transporte urbano e rodoviário
ENTRE-EIXOS (mm):	3.200;3.500
MOTOR (pot rpm):	FPT Cursor 13 / 560cv 412 Kw (1.900rpm)
TORQUE (nm rpm):	2501 Nm @ 1000 - 1600 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16AS 2630 TO Automatizada 16 marchas à frente e 2 à ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas simples estágio. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Barra estabilizadora. Traseira: Em tandem com molas parabólicas. Amortecedores hidráulicos telescópicos. Com barra estabilizadora
PBTC (kg):	74.000
CMT (kg):	80.000
Garantia:	12 meses sem limite de quilometragem



24 · 25 · 26 SET 2019



congresso brasileiro de
mobilidade urbana 2019

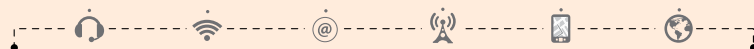
Transamérica Expo Center
Pavilhão C

SP



ROBERTO
RSGANZERLA
ESPECIALISTA EM MARKETING EM TRANSPORTES





FÓRUM DE GESTÃO E CONECTIVIDADE DE FROTAS

ÔNIBUS | CAMINHÕES | VANS | UTILITÁRIOS | AUTOMÓVEIS | MOBILIDADE



**Dias 25 e 26 de
setembro de 2019**

Transamérica Expo Center | SP

zação:



Organização:



Apoio editorial:



FORUM DE
Gestão & conectividade de frotas





MERCEDES-BENZ DO BRASIL LTDA.

Av. Alfred Jurzykowski, 562
CEP 09680-900 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4173-6611
www.mercedes-benz.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Philipp Schiemer (Presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina), Roberto Leoncini (Vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões e Ônibus), Kathrin Pfeffer (Vice-presidente de Financeiro e Controlling América Latina), Fernando Garcia (Vice-

presidente de Recursos Humanos América Latina), Carlos Santiago (Vice-presidente de Operações).

Nº de funcionários: 10.500
Nº de fábricas: 4

SPRINTER 313 CDI STREET



APLICAÇÕES:	Urbano / Rodoviário / Implementação para chassi
ENTRE-EIXOS (mm):	3.665 / 4.325 + 3.250
MOTOR (pot. rpm):	OM 651CDI Biturbo 129 cv / 95 a 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	305@1.200 - 2.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Caixa de câmbio manual de 6 marchas ZF - 6S 450
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	5.500
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

SPRINTER 415 CDI

APLICAÇÕES:	Urbano / Rodoviário / Implementação para chassi
ENTRE-EIXOS (mm):	3.250/ 3.665/ 4.325
MOTOR (pot. rpm):	OM 651CDI Biturbo 146 cv / 110 a 3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	330@1.200 - 2.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Caixa de câmbio manual de 6 marchas ZF - 6S 450
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
PBT (kg):	3.880
PBTC (kg):	5.500
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



SPRINTER 515 CDI



APLICAÇÕES:	Urbano
ENTRE-EIXOS (mm):	3.665/4.325
MOTOR (pot. rpm):	OM 651CDI Biturbo 146 cv / 110 @3.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	330 a 1.200 -2.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Caixa de câmbio manual de 6 marchas ZF - 6S 450
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com conjunto de molas transversais parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Rígido com molas parabólicas, com amortecedores hidráulicos de duplo efeito e barra estabilizadora
PBT (kg):	5.000
PBTC (kg):	7.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

Área da empresa:

Total:	Construída:
SBC: 1.000.000 de m ²	514.000 m ²
Campinas: 250.000 m ²	90.000 m ²
Juiz de Fora: 2.800.000 m ²	182.000 m ²
Itacemápolis: 2.500.000 m ²	90.000 m ²

	2015	2016	2017	2018
Produção	-	-	-	-
Vendas ao mercado interno	33.279	25.172	25.633*	35.734*
Exportações	10.555	12.909	14.315**	11.474**

*Caminhões, ônibus e comerciais leves; **Caminhões e ônibus

ACCELO 815



APLICAÇÕES:	Urbano e misto para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.100 / 3.900 / 4.600
MOTOR (pot. rpm):	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	62 kgfm (610 Nm) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505A e versão automatizada Eaton 6106A
SUSPENSÃO:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	8.300
PBTC (kg):	11.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Urbano e misto para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.100 / 3.900 / 4.600
MOTOR (pot. rpm):	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	62 kgfm (610 Nm) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton FSO 4505HDA e versão automatizada Eaton 6206A
SUSPENSÃO :	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	9.600
PBTC (kg):	11.000 / 13.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



ACCELO 1016

ACCELO 1316



APLICAÇÕES:	Urbano para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.900 e 4.600
MOTOR (pot rpm):	OM 924 LA BlueTec5 de 156 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	62 kgfm (610 Nm) @1.200-1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 56-6 e versão automatizada Eaton 6206A
SUSPENSÃO	Dianteira: Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora Traseira: Tipo balancim com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
PBT (kg):	13.000
PBTC (kg):	13.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Urbano e misto para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.571/ 4.796/ 5.409
MOTOR (pot. rpm):	OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2200 rpm
TORQUE (nm rpm):	71 kgfm (700 Nm) a 1200 - 1600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-60, MB G-85; - manual 6 marchas sincronizadas MB G 140-8K (opcional)
SUSPENSÃO	Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	14.300
PBTC (kg):	23.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



ATEGO 1419

APLICAÇÕES:	Urbano, distribuição de bebidas, coleta de lixo e rodoviário de curtas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.571/ 4.796/ 5.409
MOTOR (pot. rpm):	OM 924 LA BlueTec5 de 185 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	71 kgfm (700 Nm) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-60, MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas MB G 140-8K (câmbio opcional. Não é válido para versão lixeiro)
SUSPENSÃO:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora, opcional feixe de molas semielípticas 1.200 mm
PBT (kg):	16.000 / 17.100
PBTC (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Urbano, coleta de lixo e rodoviário de curtas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3 571 / 4 796 / 5 409 / 4x4 - 4 160
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	92 kgfm (900 Nm) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas MB G 140-8K (câmbio opcional. Não é válido para versão 4x4 e lixeiro)
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas, amortecedores telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 17.100
PBTC (kg):	4x2 33.000 4x4 30.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

ATEGO 1726 4X2 E 4X4

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de curtas e médias distâncias, cegonheiros
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560
MOTOR (pot rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	127 kgfm (1.250 Nm) @1.100 - 1.200 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-131 - 9 - manual 9 marchas sincronizadas
SUSPENSÃO:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 17.100
PBTC (kg):	36.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



ATEGO 1730



APLICAÇÕES:	Coletor compactador
ENTRE-EIXOS (mm):	4.796
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	127,5 kgfm (1.250 Nm) a 1.100 - 1.200 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas e Allison Série 3000* automática
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas curtas semielípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 17.100
PBTC (kg):	33.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

ATEGO 1729 COLETOR DE LIXO



ATEGO 2426



APLICAÇÕES:	Urbano e rodoviário para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.550+1.250 4.775+1.250 5.388+1.250
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	92 kgfm (900 Nm) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-85- manual 6 marchas sincronizadas e versão automatizada Mercedes PowerShift G140-8K de 8 marchas MB G 140-8K (opcional)
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar
PBT (kg):	23.000 / 24.100
PBTC (kg):	33.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Rodoviário para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	3.550+1.250 4.775+1.250 5.388+1.250
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2200 rpm
TORQUE (nm rpm):	127,5 kgfm (1250 Nm) a 1100 - 1200 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas MB G 211-12 Mercedes PowerShift - automatizada e sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar
PBT (kg):	23.000 / 24.100
PBTC (kg):	36.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



ATEGO 2430

ATEGO 2730



APLICAÇÕES:	Construção civil, agropecuária e apoio
ENTRE-EIXOS (mm):	4.778+1350/ 3.552+1.350/ 3.550+1.350
MOTOR (pot rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.120 Nm (114 mkgf) a 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 181-9 manual 8+1 super reduzida
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 26.600
PBTC (kg):	45.100
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Baú carga geral, bombeiro, carga seca, rollon rolloff, tanque, tanque aço inox
ENTRE-EIXOS (mm):	2.350+2.425+1.250/ 2.350+3.037+1.250
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 256 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	900 Nm (92 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 85-6 manual 6 marchas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	33.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem



ATEGO 3026

ATEGO 3030



APLICAÇÕES:	Rodoviário para distribuição em geral
ENTRE-EIXOS (mm):	2.350+2.425+1.250/ 2.350+3.037+1.250
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 286 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	127,5 kgfm (1250 Nm) a 1.100 - 1200 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G-131 - 9- manual 9 marchas sincronizadas MB G 211 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tipo balancim, com molas trapezoidais e suspensor pneumático do eixo auxiliar
PBT (kg):	29.000/30.200
PBTC (kg):	36.000
GARANTIA:	Um ano para todo o veículo sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Cavalo-mecânico rodoviário de médias e longas distâncias, para transporte de areia, contêineres
ENTRE-EIXOS (mm):	4.500
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 345 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	148 kgfm (1450 Nm) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	ZF 16S-1650, manual, 16 marchas sincronizadas
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas semielípticas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas semielípticas com contra-feixe, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	15.000 / 17.300
PBTC (kg):	50.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



ATRON 1635

ACTROS 2546



APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário, longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300+1.350
MOTOR (pot rpm):	OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.300 Nm (234 mkgf) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 281-12 Mercedes Powershift Automatizada sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática, 4 bolsas por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 26.100
PBTC (kg):	60.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, carga seca, granelero, guindaste, rollon rolloff, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300+1.350/ 3.600+1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 460 LA BlueTec5 de 460 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.300 Nm (234,4 mkgf) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 330-12 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	E.E 33 : pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora E.E 36: molas parabólicas com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 26.100
PBTC (kg):	80.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



ACTROS 2646



ACTROS 2651

APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, bomba p/ concreto, carga seca, guindaste, rollon rolloff, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300+1.350 3.600+1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 460 LA BlueTec5 de 510 cv a 1.800 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.400 Nm (244,7 mkgf) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 330-12 Powershift automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	E.E 33 : pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora E.E 36: molas parabólicas com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 26.100
PBTC (kg):	80.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

APLICAÇÕES:	Báscula para construção civil e mineração
ENTRE-EIXOS (mm):	1.700 + 2.800 + 1.450
MOTOR (pot rpm):	OM 501 LA BlueTec5 de 435 cv a 1800 rpm
TORQUE (nm rpm):	214 kgfm (2100 Nm) a 1080 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 330-12 Powershift 2 automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora mais barra compensadora de carga entre os eixos dianteiros
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas parabólicas tipo boogie com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	29.000 / 48.000
PBTC (kg):	123.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



ACTROS 4844

AXOR 1933



APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de curtas e médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600
MOTOR (pot. rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 326 cv a 2200 rpm
TORQUE (nm rpm):	132 kgfm (1300 Nm) a 1200 - 1600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 241 Powershift automatizada, 16 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 18.600
PBTC (kg):	48.300
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de médias e longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm
TORQUE (nm rpm):	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. / Pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 20.100
PBTC (kg):	46.000 / 50.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



AXOR 2036

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de médias e longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 401 cv a 1900 rpm
TORQUE (nm rpm):	204 kgfm (2.000 Nm) a 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 281-12 Powershift, automatizada, 12 marchas sem anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. / Pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	16.000 / 20.100
PBTC (kg):	46.000 / 50.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



APLICAÇÕES:	Transporte rodoviário de cargas em médias e longas distância
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800+1.290/ 4.800+1.350
MOTOR (pot rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 326 cv a 2.200 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.300 Nm (132 mkgf) @ 1.200 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 241 - 16 Mercedes PowerShift - 16 marchas sem anel sincronizador, automatizado sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. / Pneumática com 4 bolsões, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000/30.100 - 23.000/26.100
PBTC (kg):	48.300
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de curtas e médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 + 1.290 / 3.100 + 1.350 / 3.600 + 1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 360 cv a 1900 rpm
TORQUE (nm rpm):	189 kgfm (1850 Nm) a 1100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador MB G 281-12 Mercedes Powershift, Automatizada, sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tandem, tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. / Pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
PBT (kg):	23.000/30.100 - 23.000/26.100 - 23.000/26.100
PBTC (kg):	60.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de médias e longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 + 1.290 / 3.100 + 1.350 / 3.600 + 1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	224 kgfm (2.200 Nm) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador MB G 281-12 Mercedes Powershift, Automatizada, sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Tipo balancim com molas semi-elípticas e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel. / Pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora e suspensor pneumático do eixo auxiliar com acionamento pelo painel
PBT (kg):	23.000/30.100 - 23.000/26.100 - 23.000/26.100
PBTC (kg):	60.000 - 80.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



APLICAÇÕES:	Cavalo mecânico rodoviário de médias e longas distâncias e multicomposições
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300+1.350/ 3.600+1.350/ 3.300+1.350/ 3.600+1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	224 kgfm (2.200 Nm) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 280-16 Powershift, automatizado, 16 marchas sem anel sincronizador MB G 281-12 Mercedes Powershift Automatizada, sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólicas, amortecedores telescópicos dupla ação e barra estabilizadora. / Pneumática com 4 bolsões por eixo, amortecedores telescópicos de dupla ação / barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 26.100
PBTC (kg):	80.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



AXOR 3131



APLICAÇÕES:	Báscula para construção civil, mineração e betoneira
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 + 1.350 / 4.800 + 1.350
MOTOR (pot rpm):	OM 926 LA BlueTec5 de 310cv a 2200 rpm
TORQUE (nm rpm):	122 kgfm (1200 Nm) a 1200 - 1600 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 211-16 ComfortShift semiautomatizada, 16 marchas com anel sincronizador
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 31.500
PBTC (kg):	63.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força

APLICAÇÕES:	Agronegócio , mineração e construção civil
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 +1.350 / 4.800 + 1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1900 rpm
TORQUE (nm rpm):	224 kgfm (2.200 Nm) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador MB G 330-12 Mercedes Powershift, automatizada, sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	23.000 / 33.500
PBTC (kg):	74.000 / 123.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



APLICAÇÕES:	Báscula para construção civil e mineração
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 +1.350
MOTOR (pot. rpm):	OM 457 LA BlueTec5 de 439 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	224 kgfm (2.200 Nm) @ 1.100 rpm
TRANSMISSÃO:	MB G 240-16 ComfortShift semi automatizada, 16 marchas com anel sincronizador MB G 330-12 Mercedes Powershift, automatizada, sem pedal de embreagem
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas parabólicas com amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas trapezoidais com amortecedores telescópicos de dupla ação com barra estabilizadora
PBT (kg):	23.1000 / 41.000
PBTC (kg):	70.238 / 123.000
GARANTIA:	Sem limites: 1 ano para todo o veículo e 1 ano adicional para o trem de força



**MITSUBISHI
HPE AUTOMOTORES DO BRASIL LTDA**

Av. Pres. Juscelino Kubitschek, 1400 - 3º andar
Itaim Bibi - São Paulo - SP - Cep 04543-000
Tel: 0800 702 0404
sac@hpeautos.com.br
www.mitsubishimotors.com.br

Diretoria:

Alfredo Sestini (Presidente); Robert Rittscher (Diretor Operacional); Julio Fiorin (Diretor Comercial); Fernando Julianelli (Diretor de Marketing); Fernando Matarazzo (Diretor de Engenharia e Industrial); Reinaldo Muratori (Diretor de Planejamento)

Nº de funcionários: 3.000

Nº de fábricas: 1 Catalão (GO)

Área da empresa:

Área total: 694.831,31 m²
Área construída: 312.065,39 m²

L200 TRITON SPORT HPE-S



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot rpm):	Diesel 2.4 L, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, DOHC Mivec, 190 cv a 3.500 rpm
TORQUE (Nm rpm):	43,9 kgf.m
TRANSMISSÃO:	Automática de 5 velocidades
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semielípticas, amortecedores hidráulicos defasados
PBT (kg):	2.950
PBTC (kg):	–

L200 TRITON SPORT HPE

APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot rpm):	Diesel 2.4 L, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, DOHC Mivec, 190 cv a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	43,9 kgf.m
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semielípticas, amortecedores hidráulicos defasados
PBT (kg):	2.950
PBTC (kg):	–



	2015*	2016*	2017*	2018*
Produção	13.643	10.458	9.670	12.071
Vendas ao mercado interno	14.505	9.944	9.951	10.767
Exportações	329	364	100	—

*Dados referentes a comerciais leves
Fonte: Anfavea

L200 TRITON SPORT GLX



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot rpm):	Diesel 2.4 L, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, DOHC Mivec, 190 cv a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	43,9 kgf.m
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
PBT (kg):	2.950
PBTC (kg):	—

L200 TRITON SPORT GLS



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot rpm):	Diesel 2.4 L, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, DOHC Mivec, 190 cv a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	43,9 kgf.m
TRANSMISSÃO:	Automática de 5 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, com braços triangulares duplos, amortecedores hidráulicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semi-elípticas, amortecedores hidráulicos defasados
PBT (kg):	2.950
PBTC (kg):	—



Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104



NISSAN DO BRASIL AUTOMÓVEIS

Av. Barão de Tefé, 27 - 7º Andar - Saúde -
Rio de Janeiro / RJ - Brasil – 20220-460
Telefone: 21 2134-9201
www.nissan.com.br

	2015	2016	*2017	2018
Produção	5.549	3.606	–	–
Vendas ao mercado interno	5.778	3.209	**4.159	6.300
Exportações	–	–	–	–

*A Nissan deixou de produzir a picape no Brasil; ** Vendas - nacionais e importados

Ramo de atividade:

Indústria automobilística

Diretoria:

Marco Silva (Presidente);
José Carlos Macedo (Diretor de Vendas);
Frederico Carvalho (Diretor Financeiro);
Rogério Louro (Diretor de Comunicação Corporativa);
Gabriela Hernandes (Diretora de RH).

Nº de funcionários: 2.400

Nº de fábricas: 1 (Resende, RJ)

Área da empresa:

Área total: 3.000.000 m²

Área construída: –

FRONTIER LE 4X4 (Única versão vendida atualmente)



APLICAÇÕES:	Transporte de carga e uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150
MOTOR (pot rpm):	Bi-turbo diesel 2.3 TD, 16V, 190 cv a 3.750 rpm
TORQUE (nm rpm):	45,9 kgfm @ 1.500 ~2.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática de 7 marchas com modo sequencial
SUSPENSÃO:	Dianteira: braço duplo com barra estabilizadora. Traseira: 5-Link com molas helicoidais e eixo rígido, barra estabilizadora
PBT (kg):	3.035
PBTC (kg):	–



RENAULT
RENAULT DO BRASIL S.A.

Complexo Ayrton Senna
Avenida Renault, nº 1.300 - CEP 83070-900
São José dos Pinhais - PR
www.renault.com.br
sacbrasil@renault.com.br
twitter.com/renaultBrasil

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:
Luiz Pedrucci (Presidente da Renault América Latina); Ricardo Gondo (Presidente da Renault do Brasil); Alejandro Botero (Vice-presidente Comercial da Renault do Brasil); Federico Goyret (Diretor de Marketing da Renault do Brasil); Douglas Pereira (Diretora de Recursos Humanos da Aliança Renault-Nissan); Alexandre Oliveira (Diretora de Vendas e Rede da Renault do Brasil); Alexandre Dias (Diretor de Vendas Empresas da Renault do Brasil); Marcus Vinicius Aguiar (Diretor de Relações

Institucionais e Governamentais da Renault do Brasil); Caique Ferreira (Diretor de Comunicação da Renault do Brasil e Vice-Presidente do Instituto Renault).

Nº de funcionários: 7.300

Nº de fábricas: 4
Área da empresa:
Área total: 2.500.000 m²
Área construída: n. i.

	2015	2016	2017	2018
Produção	14.963	40.567	37.140	51.181
Vendas ao mercado interno	15.147	20.586	17.725	20.507
Exportações	2.341	23.248	18.982	28.713

OROCH



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros e de carga
ENTRE-EIXOS (mm):	2.829
MOTOR (pot rpm):	1.6 16v Hi-flex, 118 cv (gasolina), 120 cv (etanol) a 5.500 rpm. 2.0 16v hi-flex 143 cv (gasolina), 148 cv (etanol) a 5.750 rpm.
TORQUE (nm rpm):	16,2 (gasolina) / 16,2 (etanol) kgfm a 4.000 rpm/ 20,2kgfm (gasolina) / 20,9 kgfm (etanol) a 4.000 rpm.
TRANSMISSÃO:	Manual de 5 velocidades/ Manual de 6 velocidades
SUSPENSÃO:	Dianteira: Tipo MacPherson, triângulos inferiores, amortecedores hidráulicos telescópicos, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: Multilink independente e MacPherson, amortecedores hidráulicos telescópicos e barra estabilizadora.
PBT (kg):	1.296 / 1.346

APLICAÇÕES:	Transporte de carga e adaptações específicas (disponível em três tamanhos: L1H1, L2H2, L3H2)
ENTRE-EIXOS (mm):	3.182 (L1H1), 3.682 (L2H2) e 4.332 (L3H2)
MOTOR (pot rpm):	2.3 16V TurboDiesel, 130 cv (diesel) a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	31,7 kgfm @ 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: tipo McPherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas de aço, barra estabilizadora (somente na versão L3H2) e amortecedores hidráulicos telescópicos
PBT (kg):	3.500

MASTER



MINIBUS



APLICAÇÕES:	Transporte de passageiros e adaptações específicas
ENTRE-EIXOS (mm):	4.332
MOTOR (pot rpm):	2.3 16V TurboDiesel, 130 cv (diesel) a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	31,7 kgfm @ 1.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço, barra estabilizadoras e amortecedores hidráulicos telescópicos
PBT (kg):	3.750

APLICAÇÕES:	Transporte de carga e adaptações específicas
ENTRE-EIXOS (mm):	3.466
MOTOR (pot rpm):	2.3 16V TurboDiesel, 130 cv (diesel) a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	31,7 kgfm @ 1500 rpm
TRANSMISSÃO:	Mecânica, 6 velocidades à frente + marcha ré
SUSPENSÃO:	Dianteira: tipo Mac Pherson, com braço inferior retangular, barra estabilizadora. Molas helicoidais e amortecedores hidráulicos telescópicos. Traseira: eixo rígido com travessas longitudinais semielípticas de lâminas em aço e amortecedores hidráulicos telescópicos
CAPAC. MÁX. (kg):	Baú: 18 m ³ , Caçamba: 8 m ³

CHASSI CABINE





SCANIA LATIN AMERICA LTDA.

Av. José Odorizzi, 151
CEP 09810-902 - S. B. do Campo - SP
Tel: (11) 4344-9333
Fax: (11) 4344-9036
marketing.br@scania.com.br

Ramo de atividade:

Indústria automobilística

Diretoria:

Christopher Podgorski (Presidente & CEO da Scania Latin America), Kenneth Cehlin (Vice-presidente & CFO da Scania Latin America), Celso Torii (Vice-presidente

de Vendas e Marketing da Scania Latin America), Mats Gunnarsson (Presidente da Scania Commercial Operations Américas), – Brasil: Roberto Barral (Vice-presidente das Operações Comerciais), Sílvio Munhoz (Diretor Comercial), Fábio Souza (Diretor de Serviços).

Nota da redação: A nova geração de caminhões da Scania, que chegou no final de 2018, mudou completamente o modo da marca vender produtos e serviços no Brasil. Agora as cabines podem ser usadas com diversas configurações.

O sistema TMA (Tailor Made for Application) da montadora permite,

a partir das informações da operação (são 36 opções pré-definidas, como transporte geral de carga, graneleiro, carga frigorífica), configurar o modelo para chegar na solução ideal para o cliente.

Abaixo estão apenas alguns exemplos das mais de 500 opções possíveis:

P280 B6X2



APLICAÇÕES:	Urbanas e Regionais / Médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	de 3.150 até 6.350
MOTOR (pot rpm):	DC07 110 280 hp de 6 cilindros 280 cv (206) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.200 Nm entre 1.050 - 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS895 - 12 velocidades Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	44.000

APLICAÇÕES:	Urbanas e Regionais / Médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	de 4.550 até 6.350
MOTOR (pot rpm):	DC09 124 320 hp de 5 cilindros 320 cv (235) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.600 Nm entre 1.050 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	33.200
PBTC (kg):	56.000

P320 B8X2



P360 A4X2

APLICAÇÕES:	Regionais e médias / longa distância
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	Scania DC09 132 360 hp de 5 cilindros 360 hp (265) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.700 Nm entre 1.050 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999

Nº de funcionários: 3.200

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 414.481 m²

Área construída: 146.250 m²

	2015	2016	2017	2018
Produção	10.557	9.832	-	-
Vendas ao mercado interno	5.222	4.245	6.267	8.643
Exportações	6.274	6.159	-	-

P360 B6X2



APLICAÇÕES:	Urbanas e Regionais / Médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	de 3.350 até 4.650
MOTOR (pot rpm):	DC09 132 360 hp de 5 cilindros 360 hp (265) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.700 Nm entre 1.050 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999

G360 A4X2

APLICAÇÕES:	Regionais e médias distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC09 132 360 hp de 5 cilindros com 360 hp (265) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.700 Nm entre 1.050 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999



S450 A6X2



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.950
MOTOR (pot. rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999

G410 A4X2



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 139 410 hp de 6 cilindros 410 hp (302) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.150 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999

G410 A6X2

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.950
MOTOR (pot rpm):	DC13 139 410 hp de 6 cilindros 410 hp (302) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.150 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999



G450 A6X4



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905R - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: molas parabólicas 2x38 + 2x45 ou a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	28.100
PBTC (kg):	78.000

R410 A6X2

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.950
MOTOR (pot rpm):	DC13 139 410 hp de 6 cilindros 410 hp (302) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.150 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: Molas parabólicas 2x32 Traseira: A ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999



R 450 6X4



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 139 410 hp de 6 cilindros 410 hp (302) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.150 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos ou molas 2x38 + 2x45, parabólica
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999

R450 A4X2

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: Molas parabólicas 2x32 Traseira: A ar, com 2 bolsões pneumáticos ou mola, 3x24 + 1x41, parabólica
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999



R500 A6X4



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 146 500 hp 6 cilindros 500 hp (368) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.550 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905R - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: molas parabólicas 2x38 + 2x45 ou a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	28.100
PBTC (kg):	74.000

R450 A4X2

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos ou mola, 3x24 + 1x41, parabólica
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999



S540 A4X2

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.350, 3.600 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 172 540 hp de 6 cilindros 540 hp (397) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.700 Nm entre 1.000 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos ou mola, 3x24 + 1x41, parabólica
PBT (kg):	20.100
PBTC (kg):	56.999



S540 A6X2



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.950
MOTOR (pot rpm):	DC13 172 540 hp 540 cv a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.700 Nm entre 1.000 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905R Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999

R540 A6X4

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 172 540 hp de 6 cilindros, 540 hp (397) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.700 Nm entre 1.000 - 1.350 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905R - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: molas parabólicas 2x38 + 2x45 ou ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	74.000



R620 A6X2



APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150
MOTOR (pot rpm):	DC16 115 620 hp, 8 cilindros, 620 hp (456) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	3.000 Nm entre 950 - 1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905 - 14 velocidades (2 superlentas e 1 overdrive) - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: a ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	56.999

R500 A6X4

APLICAÇÕES:	Longas distâncias
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 146 500 hp de 6 cilindros 500 hp (368) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.550 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRS905R - 14 velocidades (2 superlentas), Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 2x32 Traseira: molas parabólicas 2x38 + 2x45 ou ar, com 2 bolsões pneumáticos
PBT (kg):	26.100
PBTC (kg):	74.000



G450 A6X4 XT



APLICAÇÕES:	Fora de Estrada / Misto
ENTRE-EIXOS (mm):	3.150, 3.350, 3.550 e 3.750
MOTOR (pot rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRSO905 - 14 velocidades (2 superlentas e 1 overdrive) - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 4x28 Traseira: molas trapezoidais 12x20/90 ou 4x41, parabólica
PBT (kg):	35.000
PBTC (kg):	74.000

G500 B8X4 XT

APLICAÇÕES:	Fora de Estrada / Misto
ENTRE-EIXOS (mm):	de 4.150 até 6.550
MOTOR (pot rpm):	DC13 146 500 hp de 6 cilindros 500 hp (368) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.550 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRSO935R - 14 velocidades (2 superlentas e 1 overdrive) - Opticruise
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 5x27 Traseira: molas parabólicas 5x48/100
PBT (kg):	58.000
PBTC (kg):	74.000



G450 B8X4 XT



APLICAÇÕES:	Fora de Estrada / Misto
ENTRE-EIXOS (mm):	de 4.150 até 6.550
MOTOR (pot rpm):	DC13 143 450 hp de 6 cilindros 450 hp (331) kW a 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.350 Nm entre 1.000 - 1.300 rpm
TRANSMISSÃO:	GRSO905
SUSPENSÃO:	Dianteira: molas parabólicas 3x29 Traseira: molas parabólicas 5x48/90
PBT (kg):	50.000
PBTC (kg):	74.000



TOYOTA DO BRASIL LTDA.

Max Mangels Senior, 1024 – Bairro Planalto Cep: 09895-510 – São Bernardo do Campo – São Paulo
Telefone: 4390-5100
www.toyota.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Masahiro Inoue (CEO da Toyota para América Latina e Caribe); Rafael Chang (Presidente da Toyota do Brasil); Miguel Fonseca (Regional Officer Comercial e Mobilidade da Toyota do Brasil); Viviane Mansi (Regional Officer de Comunicação e Sustentabilidade da Toyota do Brasil).

Nº de funcionários: 6.610

Nº de fábricas: 4
Sorocaba, Indaiatuba, Porto Feliz e São Bernardo do Campo

Área da empresa:

Área total: n. i.
Área construída: n. i.

	2015	2016	2017	2018
Produção	–	–	–	–
Vendas ao mercado interno	32.961	33.969	34.354	39.280
Exportações	–	–	–	–

HILUX SRX 4X4 DIESEL



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.085
MOTOR (pot rpm):	Toyota Diesel D-4D 2.8L 16V Turbo
TORQUE (nm rpm):	36,7 kgfm a 1.400-3.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 6 velocidades sequencial
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semielípticas de duplo estágio
PBT (kg):	3.090
PBTC (kg):	–

HILUX SRV 4X4 FLEX

APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000
MOTOR (pot rpm):	Toyota Dual VVT-I Flex 2.7L 16V DOHC
TORQUE (nm rpm):	25 kgfm a 3.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Automática 6 velocidades sequencial
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente, braços duplos triangulares, molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido, molas semielípticas de duplo estágio
PBT (kg):	2.800
PBTC (kg):	–





Solística



Solística, parceira estratégica em soluções logísticas integrais 3PL, da América Latina para o mundo.

Nossa capacidade de nos adaptarmos a evolução de nossos clientes, somada a nossa expertise, flexibilidade e inovação nos permite desenvolvermos a solução ideal para cada segmento de indústria.

NOSSAS SOLUÇÕES



Armazenagem



Transporte (FTL)



Distribuição (LTL)



Serviços multimodal



Serviços de Valor Agregado



Logística internacional



Manutenção veicular

Somos a união de

FEMSA LOGÍSTICA - EXPRESSO JUNDIAI - ZIMAG - ATLAS - OPEN MARKET

Uma empresa **FEMSA**

solistica.com

[/solistica](https://www.linkedin.com/company/solistica)



**VOLKSWAGEN CAMINHÕES
E ÔNIBUS LTDA.**

Rua Volkswagen, 100
CEP 27537-803 - Resende - RJ
Tel: (11) 5582-5122
Fax: (11) 5582-5556
marketing.co@volkswagen.com.br
www.man-la.com

Ramo de atividade:

Montadora de caminhões e ônibus

Diretoria:

Roberto Cortes (Presidente e CEO); Paulo Barbosa (Vice-presidente de Finanças, Tecnologia da Informação e Jurídico); J. Ricardo Alouche (Vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-vendas); Adilson Dezoto (Vice-presidente de Produção e Logística); Lineu Takayama (Vice-

DELIVERY EXPRESS



APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, inspeção de redes aéreas
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 3.600
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 2.8l 150 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (Nm rpm):	360 Nm @ 1.500 a 2.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 4106
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com molas helicoidais e amortecedores, hidráulicos telescópicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	3.500
PBTC (kg):	5.000
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

DELIVERY 4.150

APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, plataforma auto socorro
ENTRE-EIXOS (mm):	3.000 3.600
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 2.8l 150 cv @ 3.500 rpm
TORQUE (Nm rpm):	360 Nm @ 1.500 a 2.800 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 4106
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com molas helicoidais e amortecedores, hidráulicos telescópicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	3.850
PBTC (kg):	5.350
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem



DELIVERY 6.160



APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma auto socorro
ENTRE-EIXOS (mm):	3.400 4.000
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 2.8l 156 (115)@ 3200 rpm
TORQUE (Nm rpm):	430 Nm @ 1.500 - 2.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 4206
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Independente com molas helicoidais e amortecedores, hidráulicos telescópicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	5.800
PBTC (kg):	6.900
GARANTIA:	Um ano sem limite de quilometragem

Nº de funcionários: 3.500

presidente de Recursos Humanos); Luiz Alvarez (Vice-presidente de Suprimentos); Rodrigo Chaves (Vice-presidente de Engenharia); Leandro Siqueira (Vice-presidente de Produto, Estratégia Corporativa e Digitalização)

Nº de fábricas: 1 em Resende (Brasil) e 1 em Querétaro (México)

Área da empresa:

Área total: 1.000.000 m²

Área construída: 135.000 m²

	2015	2016	2017	2018
Produção	18.816	14.923	–	–
Vendas ao mercado interno	19.543	13.686	14.207	20.242
Exportações	3.767	4.028	–	–

DELIVERY 9.170



APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma auto socorro, baú lonado
ENTRE-EIXOS (mm):	3.400 / 4.000 / 4.400 / 4.600
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 3.8l 165 / (123) @ 2.600
TORQUE (Nm rpm):	600 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 6106
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	8.500
PBTC (kg):	11.500
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

DELIVERY 11.180

APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, transporte de bebidas, transporte de gás, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.400 / 4.000 / 4.400 / 4.600
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 3.8l 175 / (130) @ 2.600
TORQUE (Nm rpm):	600 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 6106
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido, molas parabólicas com duplo estagio, amortecedores hidráulicos de dupla ação
PBT (kg):	10.700
PBTC (kg):	10.700
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



DELIVERY 13.180



APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, baú frigorífico, plataforma auto socorro, baú lonado
ENTRE-EIXOS (mm):	3.305/963
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISF 3.8l - 175 cv (130 kw) @ 2.600 rpm
TORQUE (Nm rpm):	600 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	Eaton / ESO 6206A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Eixo Rígido, Molas Parabólicas com amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, batente de borracha. Barra estabilizadora.
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo Motriz e Auxiliar, tag-tanden, pneumático com suspensor eletropneumático para eixo auxiliar, molas parabólicas (eixo motriz) / Mola Z + Bolsa pneumática (eixo auxiliar)
PBT (kg):	13.200
PBTC (kg):	13.200
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 13.190



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, guindaste, plataforma hidráulica, poliguindaste
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot rpm):	MAN D08 34 190 186 cv @ 2.400 rpm
TORQUE (nm rpm):	700 @ 1.100 - 1.600
TRANSMISSÃO:	EATON / FS 5406-A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	13.200
PBTC (kg):	23.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, poliguindaste, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	4.340 / 4.800 / 5.207
MOTOR (pot. rpm):	MAN D08 34 190 186 cv @ 2.400 rpm
TORQUE (nm rpm):	700 @ 1100 - 1600
TRANSMISSÃO:	EATON / FS 5406-A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	15.000
PBTC (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 15.190



CONSTELLATION 17.190



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, transporte de bebidas rebaixada
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560 / 4.800 / 5.207
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 34 190 186 cv @ 2.400 rpm
TORQUE (nm rpm):	700 @ 1100 - 1600
TRANSMISSÃO:	EATON / FS 5406-A ZF / 6AS 1000 TO
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3560 mm)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneleiro, poliguindaste, tanque aço inox, transporte de bebidas rebaixada
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 34 230 226 cv @ 2.400 rpm
TORQUE (nm rpm):	850 @ 1.100 - 1.600
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS-6406A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Feixe de molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação (opcional (série para EE 3.560 mm)), barra estabilizadora (opcional) (não disponível para EE 3.560 mm)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 17.230



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, coletor compactador, graneliro, políguindaste, tanque aço inox, transporte de bebidas rebaixada
ENTRE-EIXOS (mm):	4.800
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 36 260 - 256 cv (188 kw) @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	900 @ 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	EATON / FS-6406A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	35.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bombeiro, carga seca, coletor compactador, políguindaste, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560 / 4.340 / 4.800 / 5.207
MOTOR (pot rpm):	MAN / D08 36 280 277 cv @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	1050 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	ZF / 9S 1110 TD ZF / 6AS 1000 TO
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	35.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Baú carga geral, bombeiro, carga seca, roll-on roll-off, tanque, tanque aço inox
ENTRE-EIXOS (mm):	4.340 / 4.800 / 5.207
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISL 330 334 cv @ 2.100 rpm
TORQUE (nm rpm):	1450 @ 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 16S 1585 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, barra estabilizadora (opcional)
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	45.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, carga seca, graneliro, guindaste, roll-on roll-off, tanque aço carbono, transporte de bebidas rebaixada
ENTRE-EIXOS (mm):	Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º) 3.560 (4.784) / 4.800 (6.024) / 5.207 (6.431)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 34 230 226 cv @ 2.400 rpm
TORQUE (nm rpm):	850 @ 1.100 - 1.600
TRANSMISSÃO:	Eaton / FS-6406A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Feixe de molas semielípticas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	27.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 24.260



APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, bomba p/ concreto, carga seca, guindaste, roll-on roll-off, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	5.207 do 1º ao 2º (6.431 do 1º ao 3º)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 36 260 256cv (188 kw) @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	900 @ 1.100 - 1.800
TRANSMISSÃO:	EATON / FS-6406A
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	35.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES: Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, roll-on roll-off, tanque

ENTRE-EIXOS (mm): Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º)
3.560 (4.784) / 4.800 (6.024) / 5.207 (6.431)

MOTOR (pot. rpm): MAN / D08 36 280 277 cv @ 2.300 rpm

TORQUE (nm rpm): 1.050 @ 1.100 - 1.700

TRANSMISSÃO: ZF/ 9S 1110 TD | ZF/ 6AS 1000 TO

SUSPENSÃO DIANTEIRA: Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora

SUSPENSÃO TRASEIRA: Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais

PBT (kg): 23.000

PBTC (kg): 35.000

GARANTIA: Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 24.280



CONSTELLATION 24.330



APLICAÇÕES: Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, graneleiro, rollon rolloff, silo, transporte de animais

ENTRE-EIXOS (mm): 4.800 (6.024) | 5.207 (6.431)

MOTOR (pot rpm): Cummins / ISL 330 334cv @ 2100

TORQUE (nm rpm): 1450 @ 1000 - 1500

TRANSMISSÃO: ZF / 16S 1585 TD | ZF / 12AS 1420 TD

SUSPENSÃO DIANTEIRA: Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora

SUSPENSÃO TRASEIRA: Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais

PBT (kg): 23.000

PBTC (kg): 45.000 | 36.000

GARANTIA: Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES: Basculante, betoneira, bomba p/ concreto, carga seca, guindaste, roll-on roll-off, tanque

ENTRE-EIXOS (mm): Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º)
3440 (4800) / 4580 (5940)

MOTOR (pot. rpm): MAN D08 36 280 277 cv @ 2.300 rpm

TORQUE (nm rpm): 1.050 @ 1.100 - 1.700

TRANSMISSÃO: ZF / 16S 1455 TD

SUSPENSÃO DIANTEIRA: Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora

SUSPENSÃO TRASEIRA: Eixos rígidos motrizes, em tandem - Randon (tipo Bogie), molas semielípticas invertidas, com ação progressiva

PBT (kg): 23.000

PBTC (kg): 42.000

GARANTIA: Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 26.280



APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, carga seca, graneleiro, guindaste, roll-on roll-off, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º) 5.207 (6.431) / 6.100 (7.324) / 6.500 (7.724)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D08 36 280 - 277cv (204 kw) @ 2300 rpm
TORQUE (nm rpm):	1050 @ 1100 - 1700
TRANSMISSÃO:	ZF/ 9S 1110 TD / ZF/ 6AS 1000 TO
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semi-elípticas assimétricas trapezoidais
PBT (kg):	29.000
PBTC (kg):	36.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem


CONSTELLATION 30.280
CONSTELLATION 31.280


APLICAÇÕES:	Basculante, betoneira, carga seca, graneleiro, guindaste, roll-on roll-off, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º) 3440 (4800) / 4580 (5940)
MOTOR (pot. rpm):	MAN D08 36 280 277 cv @ 2.300 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.050 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	ZF / 16S 1455 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixos rígidos motrizes, em tandem - Randon (tipo Bogie), molas semielípticas invertidas, com ação progressiva
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	42.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Furgão frigorífico, furgão, tanque, basculante, graneleiro, sider
ENTRE-EIXOS (mm):	5.207 + 1.224 / 6.100 + 1.224 / 6.500 + 1.224
MOTOR (pot rpm):	Cummins / ISL 330 334 cv @ 2.100 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.450 @ 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 12AS 1420 TD (V-Tronic)
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais
PBT (kg):	29.000
PBTC (kg):	36.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem


CONSTELLATION 30.330

CONSTELLATION 31.330

APLICAÇÕES:	Basculante, bomba p/ concreto, cana picada, carga seca, graneleiro, guindaste, roll-on roll-off, tanque, transporte de toras de madeira
ENTRE-EIXOS (mm):	Distância entre-eixos 1º ao 2º (eixos extremos 1º ao 3º) 3440 (4800) / 4580 (5940)
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISL 330 334 cv @ 2.100 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.450 @ 1.000-1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 16S 1585 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixos rígidos em tandem - Randon (tipo Bogie), molas semielípticas com ação progressiva
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	57.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 31.390



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bombeiro, carga seca, coletor compactador, poliguindaste, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 (4.800) / 4.580 (5.940)
MOTOR (pot rpm):	Cummins ISL 400 405cv @ 2.100
TORQUE (nm rpm):	1.700 @ 1.100 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 16S 1685 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixos rígidos em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semielípticas com ação progressiva
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	63.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, tanque, tanque aço inox, basculante, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISL 330 334 cv @ 2.100
TORQUE (nm rpm):	1.450 @ 1.000 - 1.500
TRANSMISSÃO:	ZF / 16S 1585 TD ZF / 16AS 2230 TD (V-Tronic)
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de duplo estágio com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
PBT (kg):	17.100
PBTC (kg):	45.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



CONSTELLATION 19.330 TITAN

CONSTELLATION 19.360



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, tanque, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560
MOTOR (pot rpm):	Cummins ISL 360 360cv @ 2100
TORQUE (nm rpm):	1.600 @ 1.200 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas semielípticas de ação progressiva e molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.
PBT (kg):	17.100
PBTC (kg):	45.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, tanque, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560
MOTOR (pot rpm):	MAN / D0836 280 277cv (204) @ 2.300
TORQUE (nm rpm):	1.050 @ 1.100 - 1.700
TRANSMISSÃO:	ZF / 9S 1110 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semi-elípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas principais semi-elípticas de ação progressiva, molas auxiliares parabólicas
PBT (kg):	16.000
PBTC (kg):	35.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 17.280 T



APLICAÇÕES:	Baú carga geral, carga seca, tanque, tanque aço inox, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.560
MOTOR (pot. rpm):	Cummins / ISL 420 - 420 cv @ 2.100
TORQUE (nm rpm):	1.850 @ 1.300
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio com ação progressiva, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz, molas principais semielípticas de duplo estágio com ação progressiva, molas auxiliares parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
PBT (kg):	17.100
PBTC (kg):	48.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 19.420



CONSTELLATION 25.360



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, tanque, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 (4.572)
MOTOR (pot rpm):	Cummins ISL 360 360cv @ 2100
TORQUE (nm rpm):	1.600 @ 1.200 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 1685 TD ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, Tag-Tanden tipo balancim com suspensor pneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais.
PBT (kg):	28.100
PBTC (kg):	48.500
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, tanque, container, graneleiro e sider
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 (4.572)
MOTOR (pot rpm):	Cummins ISL 420 420cv @ 2.100
TORQUE (nm rpm):	1.850 @ 1.300
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixo rígido motriz e eixo auxiliar, tag-tanden tipo balancim com suspensor eletropneumático para o eixo auxiliar, molas semielípticas assimétricas trapezoidais
PBT (kg):	28.100
PBTC (kg):	56.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

CONSTELLATION 25.420



CONSTELLATION 26.420



APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, carga seca, tanque, container, graneleiro, madeireiro e sider.
ENTRE-EIXOS (mm):	3.300 (4.660)
MOTOR (pot rpm):	Cummins ISL 420 420 cv @ 2.100 rpm
TORQUE (nm rpm):	1.850 @ 1.300
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas de duplo estágio, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixos rígidos em tandem - Randon (tipo Bogie), molas parabólicas, amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação
PBT (kg):	26.500
PBTC (kg):	63.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



CONSTELLATION 32.360

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, bombeiro, carga seca, coletor compactador, poliguindaste, tanque
ENTRE-EIXOS (mm):	3.440 (4.800) / 4.580 (5.940)
MOTOR (pot. rpm):	Cummins ISL 360 360cv @ 2.100
TORQUE (nm rpm):	1.600 @ 1.200 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16AS 2230 TD
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas semielípticas com ação progressiva, amorteceadores hidráulicos telescópicos de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Eixos rígidos em tanden - Randon (tipo Bogie), molas semi-elípticas com ação progressiva
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	63.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), carga seca, graneleiro, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de botijões de gás, transporte de veículos, carrega tudo
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (4.850)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D2676 440 440 cv @ 1.500 - 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.200 @ 1.000 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16 AS 2630 TO MAN TipMatic
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	56.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



TGX 28.440



TGX 29.480

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (5.000)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D2676 480 480 cv @ 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.400 @ 1.000 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16 AS 2630 TO MAN TipMatic
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	74.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem

APLICAÇÕES:	Basculante, baú carga geral, baú frigorífico, baú isotérmico, baú lonado (sider), bobinas de aço, carga seca, carrega tudo, graneleiro, guincho, porta container, silo, tanque, transporte de bebidas, transporte de toras de madeira
ENTRE-EIXOS (mm):	3.600 (5.000)
MOTOR (pot. rpm):	MAN / D2676 440 440 cv (324 kw) @ 1.900 rpm
TORQUE (nm rpm):	2.200 @ 1.000 - 1.400
TRANSMISSÃO:	ZF / 16 AS 2630 TO MAN TipMatic
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Molas parabólicas
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas semielípticas
PBT (kg):	23.000
PBTC (kg):	74.000
GARANTIA:	Um ano, sem limite de quilometragem



TGX 29.440

Já estão abertas as inscrições para o 50º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas



acesse www.otmeditora.com, consulte o regulamento e faça já sua inscrição.





VOLKSWAGEN DO BRASIL LTDA.

Via Anchieta, km 23,5
CEP 09823-901 - S. B. do Campo - SP
Tel.: (11) 4347-2355
www.volkswagen.com.br

Ramo de atividade:
Indústria automobilística

Diretoria:

Pablo Di Si (Presidente e CEO da Volkswagen América Latina); Marcellus Puig (Vice-presidente de Recursos Humanos da Volkswagen do Brasil e Região SAM); Stefan Mecha (Vice-presidente de Vendas e Marketing da Região SAM); Markus Kleimann (Vice-presidente de Desenvolvimento do Produto, Baureihe e Estratégia da Volkswagen do Brasil e Região

SAM); Gustavo Schmidt (Vice-presidente de Vendas e Marketing da Volkswagen do Brasil); Antônio Pires (Vice-presidente de Operações da Volkswagen do Brasil e Região SAM); Ciro Possobom (Vice-presidente de Finanças da Volkswagen do Brasil e Região SAM); Martin Fries (Vice-presidente de Compras da Volkswagen do Brasil e Região SAM); Jorge Paulo (Diretor de Qualidade Assegurada da Volkswa-

SAVEIRO CABINE SIMPLES



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	2.752
MOTOR (pot rpm):	101 cv / 5.250 rpm (gas.) 104 cv / 5.250 rpm (álc.)
TORQUE (nm rpm):	151 Nm / 2.500 (gas.) 153 Nm / 2.500 rpm (álc.)
TRANSMISSÃO:	Manual de 5 marchas
SUSPENSÃO:	Independente tipo McPherson com molas helicoidais e barra estabilizadora Traseira: interdependente com braços longitudinais e molas helicoidais
PBT (kg):	1.740
PBTC (kg):	–

SAVEIRO CABINE DUPLA

APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	2.752
MOTOR (pot rpm):	120 cv / 5.750 rpm (gas.) 124 cv / 5.750 rpm (álc.)
TORQUE (nm rpm):	155 Nm / 4.000 (gas.) 165 Nm / 4.000 rpm (álc.)
TRANSMISSÃO:	Manual de 5 marchas
SUSPENSÃO:	Independente tipo McPherson com molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: interdependente com braços longitudinais e molas helicoidais
PBT (kg):	1.740
PBTC (kg):	–



AMAROK S CABINE SIMPLES



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.095
MOTOR (pot rpm):	140 cv a 3.500 rpm
TORQUE (nm rpm):	340 Nm a 1.600 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual de 6 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente tipo duplo A com molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com molas de lâminas
PBT (kg):	3.040
PBTC (kg):	–

gen do Brasil e Região SAM); Priscilla Cortezze (Diretora de Assuntos Corporativos e Relações com a Imprensa da Volkswagen do Brasil e Região SAM); Antonio Megale (Diretor de Assuntos Governamentais da Volkswagen do Brasil); Daniela de Avilez Demôro (Diretora de Assuntos Jurídicos da Volkswagen do Brasil)

Nº de funcionários: 15.365

Nº de fábricas: 4

Área da empresa:

Área total: n. i.

Área construída: n. i.

	2015	2016	2017	2018
Produção*	–	47.460	66.431	59.234
Vendas ao mercado interno**	68.921	43.126	54.410	64.691
Exportações*	19.883	12.443	24.234	18.617

* Apenas Saveiro | ** Amarok + Saveiro

AMAROK SE 2.0L TDI

APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.097
MOTOR (pot rpm):	180 cv a 4.000 rpm
TORQUE (Nm rpm):	420 Nm a 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automático de 8 marchas
SUSPENSÃO:	Dianteira: independente tipo duplo A com molas helicoidais e barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com molas de lâminas
PBT (kg):	3.170
PBTC (kg):	–



AMAROK CONFORTLINE 2.0L TDI AUTOMÁTICO



APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.097
MOTOR (pot rpm):	180 cv / 4.000 rpm
TORQUE (Nm rpm):	420 Nm / 1.750 rpm
TRANSMISSÃO:	Automático, oito marchas à frente
SUSPENSÃO:	Dianteira: suspensão independente tipo duplo A, molas helicoidais, barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com molas de lâminas
PBT (kg):	3.170
PBTC (kg):	–

AMAROK HIGHLINE 3.0L TDI V6 AUTOMÁTICO

APLICAÇÕES:	Transporte de carga ou uso particular
ENTRE-EIXOS (mm):	3.097
MOTOR (pot rpm):	225 cv / 4.000 rpm
TORQUE (Nm rpm):	550 Nm / 1.500-2.500 rpm
TRANSMISSÃO:	Automático, oito marchas à frente
SUSPENSÃO:	Dianteira: suspensão independente tipo duplo A, molas helicoidais, barra estabilizadora. Traseira: eixo rígido com molas de lâminas
PBT (kg):	3.290
PBTC (kg):	–





VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA.

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2.600
CEP 81260-900 - Curitiba - PR
Tel: (41) 3317- 8111
Fax: (41) 3317- 8601
www.volvo.com

Ramo de atividade:

Indústria automobilística

Diretoria: Wilson Lirmann (Presidente), Alcides Cavalcanti (Diretor Comercial de Caminhões), Clóvis Lopes (Gerente de Comercial de Caminhões), Carlos Banzzatto (Gerente Comercial de Pós-venda)

Nº de funcionários: 3.700

Nº de fábricas: 1

Área da empresa:

Área total: 1.3 milhão m²
Área construída: 337 mil m²

VM 4X2R



APLICAÇÕES:	
ENTRE-EIXOS (mm):	3.650/3.950/4.550/4.800/5.150
MOTOR (pot. rpm):	220/270/330 cv
TORQUE (nm rpm):	220 cv - 760 Nm (75 kgfm) (1.200 - 1600 rpm) 270 cv - 950 Nm (97 kgfm) (1.200-1.600 rpm) 330 cv - 1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Tipo parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica ou semielíptica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	16.800 / 17.500
CMT (kg):	25.000 / 35.000 / 45.000
GARANTIA:	—

VM 4X2T

ENTRE-EIXOS (mm):	3.650
MOTOR (pot. rpm):	330 cv
TORQUE (nm rpm):	1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Tipo parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática ou parabólica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	17.500
CMT (kg):	45.000
GARANTIA:	—



VM 6X2R



ENTRE-EIXOS (mm):	3.650/3.950/4.550/4.800/5.150/5.900
MOTOR (pot. rpm):	220/270/330 cv
TORQUE (nm rpm):	220 cv - 760 Nm (75 kgfm) (1.200 - 1.600 rpm) 270 cv - 950 Nm (97 kgfm) (1.200-1.600 rpm) 330 cv - 1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Tipo parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Semielíptica
PBT (kg):	24.000 / 24.700
CMT (kg):	25.000 / 35.000 / 45.000
GARANTIA:	—

	2015	2016	2017	2018
Produção	7.745	8.439	nd	nd
Vendas ao mercado interno	8.349	5.614	5.953	10.642
Exportações	2.695	3.614	4.414	3.962

VM 6X4R



ENTRE-EIXOS (mm):	3.650/4.550/4.800/5.150
MOTOR (pot. rpm):	270/330 cv
TORQUE (nm rpm):	270 cv - 950 Nm (97 kgfm) (1.200-1.600 rpm) 330 cv - 1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica / semielíptica com amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
PBT (kg):	26.700
CMT (kg):	270 cv - 40.000 /47.000* 330 cv - 63.000**/57.000***
GARANTIA:	–

*Com eixo RTS2163 (canavieiro); **Com caixa manual e qualquer relação de diferencial e também caixa I-Shift e relação de diferencial 5,63 (consultar a engenharia de vendas)

***Com caixa I-Shift e relações de diferencial 4,10 e 4,56

VM 6X4R (32 TON)

ENTRE-EIXOS (mm):	3.650/4.800
MOTOR (pot. rpm):	330 cv
TORQUE (nm rpm):	1300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Automatizada
SUSPENSÃO:	Dianteira: parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora semielíptica Traseira: semielíptica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
PBT (kg):	32.000
CMT (kg):	57.000 / 63.000*
GARANTIA:	–



*Com diferencial 5.41:1

VM 8X2R



ENTRE-EIXOS (mm):	4.800/5.150/5.900/6.700
MOTOR (pot. rpm):	270/330 cv
TORQUE (nm rpm):	270 cv - 950 Nm (97 kgfm) (1.200-1.600 rpm) 330 cv - 1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO :	Dianteira: parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora Traseira: semielíptica
PBT (kg):	31.400
CMT (kg):	35.000 / 45.000
GARANTIA:	–



VM 8X4R

ENTRE-EIXOS (mm):	4.550/4.800/5.150
MOTOR (pot rpm):	270/330 cv
TORQUE (nm rpm):	270 cv - 950 Nm (97 kgfm) (1.200-1.600 rpm) 330 cv - 1.300 Nm (133 kgfm) (1.200-1.600 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica/semi-elíptica com amortecedores, barra estabilizadora
PBT (kg):	33.400
CMT (kg):	270 cv - 40.000 330 cv - 63.000 (caixa manual) / 57.000 (caixa I-shift)*
GARANTIA:	-

*Com caixa I-Shift e relação de diferencial 5,63 consulte engenharia de vendas

ENTRE-EIXOS (mm):	3.700/4.300/4.600/4.900
MOTOR (pot. rpm):	380 cv
TORQUE (nm rpm):	1900 Nm 194 kgfm (1.000-1.400 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO	Molas parabólicas
PBT (kg):	21.000/22.000
CMT (kg):	65.000
GARANTIA:	-



FMX 4X4R



ENTRE-EIXOS (mm):	3.400/3.700/4.300/4.600/4.900/5.200/5.600
MOTOR (pot. rpm):	380/420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	380 cv - 1.900 Nm (194 kgfm) @1.000-1.400 rpm 420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265kgfm) @1.050-1.400 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO:	Dianteira: parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora Traseira: semi-elíptica com amortecedores, barra estabilizadora
PBT (kg):	33.500 a 42.000
CMT (kg):	100.000 a 150.000**
GARANTIA:	-

** 130/150 toneladas com RAT4.12 ou mais curto

ENTRE-EIXOS (mm):	3.000/3.200/3.600
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @ 1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO:	Dianteira: parabólica com dois amortecedores Traseira: semi-elíptica com dois amortecedores
PBT (kg):	33.500 a 42.000
CMT (kg):	100.000 a 150.000
GARANTIA:	-



FMX 6X4T

** 130/150 toneladas com RAT4.12 ou mais curto



ENTRE-EIXOS (mm):	37.00/4.300/4.600
MOTOR (pot rpm):	380/420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	380 cv - 1900 Nm (194 kgfm) @1.000-1.400 rpm 420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500Nm (255 kgfm) @1.050-1400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @ 1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO:	Dianteira: Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora Traseira: Semi-elíptica com amortecedores
PBT (kg):	34.000/35.000/40.000/41.000
CMT (kg):	100.000*
GARANTIA:	-

* 130.000 (RTH3210F) ou 150.000 (RTH3312) com RAT4.12 ou mais curto

FMX 6X6T

ENTRE-EIXOS (mm):	3.600
MOTOR (pot. rpm):	380/420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	380 cv - 1.900 Nm (194 kgfm) @1.000-1.400 rpm 420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @ 1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2600Nm (265 kgfm) @ 1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com dois amortecedores de dupla ação
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Semi-elíptica com dois amortecedores
PBT (kg):	34.000/35.000/40.000/41.000
CMT (kg):	100.000*
GARANTIA:	—



* 130.000 (RTH3210F) ou 150.000 (RTH3312) com RAT4.12 ou mais curto

FMX 8X4R



ENTRE-EIXOS (mm):	4.350/4.600/4.900/5.100/5.600
MOTOR (pot. rpm):	380/420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	380 cv - 1.900 Nm (194 kgfm) @1.000-1.400 rpm 420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2300Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @ 1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com dois amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica / Semi-elíptica, dois amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	36.000 a 52.000
CMT (kg):	80.000 a 100.000*
GARANTIA:	—

* 130.000 (RTH3210F) ou 150.000 (RTH3312) com RAT4.12 ou mais curto

ENTRE-EIXOS (mm):	3.500/3.700
MOTOR (pot. rpm):	380 cv
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm 194 kgfm (1.000 -1.400 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com dois amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas / Pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	20.500
CMT (kg):	56.000 a 70.000
GARANTIA:	—

FM 4X2T



FM 6X2T



ENTRE-EIXOS (mm):	3.000/3.200/3.500/3.700
MOTOR (pot rpm):	380 cv
TORQUE (nm rpm):	1900 Nm - 194 kgfm (1.000 -1.400 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com dois amortecedores de dupla ação e barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas / Pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	27.500/28.000
CMT (kg):	60.000
GARANTIA:	—

ENTRE-EIXOS (mm):	4.350/4.600/4.900/5.100/5.600/6.000
MOTOR (pot. rpm):	380 cv
TORQUE (nm rpm):	1.900 Nm - 194 kgfm (1.000 -1.400 rpm)
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas / pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	36.000/36.500
CMT (kg):	60.000 a 70.000
GARANTIA:	—



FM 8X2R



FH 4X2T

ENTRE-EIXOS (mm):	3.500/3.700
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Molas parabólicas / pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	20.500
CMT (kg):	60.000 / 70.000
GARANTIA:	—

ENTRE-EIXOS (mm):	3.000/3.200/3.500/3.700
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	28.000
CMT (kg):	60.000 / 70.000
GARANTIA:	—



FH 6X2 T



FH 6X4R

ENTRE-EIXOS (mm):	4.300/4.600/4.900/5.200/5.600
MOTOR (pot rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica / semielíptica com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	27.500/33.500
CMT (kg):	80.000 a 100.000*
GARANTIA:	—

ENTRE-EIXOS (mm):	3.000/3.200/3.600
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica / semielíptica / pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	27.500 a 42.000
CMT (kg):	80.000 a 150.000
GARANTIA:	—



FH 8X2R



ENTRE-EIXOS (mm):	4.350/4.600/4.900/5.100/5.600/6.000
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1000-1400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Parabólica / pneumática com amortecedores de dupla ação
PBT (kg):	36.000/36.500
CMT (kg):	60.000 a 70.000
GARANTIA:	—

ENTRE-EIXOS (mm):	3.900/4.300
MOTOR (pot. rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2.100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com amortecedores e barra estabilizadora
PBT (kg):	35.500
CMT (kg):	60.000 a 70.000
GARANTIA:	—



FH 8X4T



ENTRE-EIXOS (mm):	3.900/4.300
MOTOR (pot rpm):	420/460/500/540 cv
TORQUE (nm rpm):	420 cv - 2100 Nm (214 kgfm) @1.000-1.400 rpm 460 cv - 2.300 Nm (235 kgfm) @1.000-1.400 rpm 500 cv - 2.500 Nm (255 kgfm) @1.050-1.400 rpm 540 cv - 2.600 Nm (265 kgfm) @1.050-1.450 rpm
TRANSMISSÃO:	Manual / Automatizada
SUSPENSÃO DIANTEIRA:	Parabólica com amortecedores de dupla ação, barra estabilizadora
SUSPENSÃO TRASEIRA:	Pneumática com barra estabilizadora
PBT (kg):	44.000
CMT (kg):	100.000
GARANTIA:	—



Fabricantes revisam estratégias para se fortalecerem após a crise

Além de atualizar o portfólio de produtos, as empresa de autopeças mudam a forma de atuar no mercado e passam a investir também em soluções digitais

Sonia Moraes

Depois de enfrentar a mais longa crise no Brasil, a indústria de autopeças revisa suas estratégias para se adaptar a um novo cenário dominado pela tecnologia. Além de atualizar o portfólio de produtos e mudar a forma de comercializar os seus componentes, as empresas estão inovando para melhorar o relacionamento com seus clientes.

A MWM, fabricante de motores diesel, teve que repensar a forma de atuar durante a crise e agir rápido para acompanhar a transformação do país, que tem agora mais facilidade às infor-

mações por meio do WhatsApp.

Os seus produtos, que antes eram apresentados em catálogos de papel, agora chegam à rede de distribuidores em tempo real, por meio do WhatsApp Business, linha específica que a empresa contratou para a área de reposição. "Tivemos que rever nossas estratégias porque as mudanças no mercado têm sido muito rápidas", afirma Thomas Püschel, diretor da unidade de negócios de peças de reposição e marketing da MWM Motores e Geradores.

Para melhorar a eficiência na distribuição dos seus produtos, a MWM transferiu em 2015 o seu centro de

distribuição de Canoas, no Rio Grande do Sul, para Jundiaí, no interior de São Paulo. "Com a mudança, 99% dos pedidos passaram a ser atendidos em 24 horas", diz Püschel.

As peças passaram a ser vendidas via internet por meio da plataforma marketplace, loja virtual aberta inicialmente para o Estado de São Paulo com 1.200 peças, de um total de 16 mil itens que a empresa fornece para a reposição. "Começamos a atender o Estado de São Paulo porque instalamos o centro de distribuição em Jundiaí. Mas, a partir de julho, ampliamos o serviço para todo o território nacional com um portfólio



Thomas Püschel: "Meta é crescer 15% na reposição"

mais abrangente e um número maior de peças", explica Püschel.

Neste novo formato de vendas o cliente faz o pedido na plataforma virtual da MWM e a rede de distribuidores, composta por mais de 540 pontos de vendas no Brasil, faz a entrega dos produtos.

As várias ações, como o foco em novos produtos – com o lançamento de 590 itens de peças nos últimos 24 meses –, a revitalização das embalagens, os investimentos em campanhas de marketing, além da retomada do mercado brasileiro, ajudaram a MWM a crescer 15% na reposição do mercado brasileiro em 2018 e 16% na exportação. "Para este ano, estimamos repetir o crescimento de 15% na reposição", diz Püschel.

A MWM também investiu na indústria 4.0 para melhorar a eficiência operacional e a produtividade da companhia. "Mudamos todo o processo de manufatura, o que significa investir não somente na automação, mas tornar a produção mais enxuta. Por isso, preparamos a fábrica com todas as ações do sistema lean manufacturing, o que envolveu a realização de mais de 80 workshops de revisão de fluxo de processo interno, com a retirada de peças da linha e a criação do modelo de supermercado para facilitar o abastecimento da área de montagem", explica Püschel.

Em sua avaliação sobre a condição

atual da companhia, Püschel afirma que a MWM saiu mais fortalecida da crise do que entrou. "Houve uma transformação interna nos últimos quatro anos em todas as áreas, o que refletiu no aumento da eficiência na produção e na logística; no desenvolvimento de novos produtos e processos, e no investimento em treinamento e capacitação."

Ele comenta que, após a queda de quase 70% em 2011, o mercado de caminhões iniciou a retomada em 2018 e este ano está melhor, puxado pelo segmento de pesados e médios. "Esperamos crescer 10% na produção de motores para as montadoras", diz o diretor da MWM.

Cummins

A Cummins, que também produz motores diesel, encontrou em outras áreas a forma de manter o crescimento dos seus negócios no país. Além de investir em novos produtos, a empresa traz para o mercado brasileiro o Connected Diagnostics, solução digital que monitora o funcionamento do motor. Por meio da telemática o sistema faz o diagnóstico imediato e fornece em tempo real informações sobre alertas de falhas, além de



Antonio Almeida: "Solução digital ajuda programar a manutenção do veículo"



Sergio Carvalho: "Estamos olhando para 2019 com otimismo"

realizar intervenções preventivas.

O Connected Diagnostics, que foi lançado em 2014 nos mercados da América do Norte, abrange todos os motores eletrônicos Cummins em aplicações rodoviárias e é compatível com os principais provedores de telemática, que necessitam da certificação Cummins para se integrarem ao sistema. A ferramenta já está disponível e pronta para entrar em operação no Brasil.

"A solução digital ajuda o usuário ou o frotista a programar a manutenção do veículo. O sistema identifica a falha e transmite imediatamente ao cliente, indicando se é possível a continuidade da operação ou se há necessidade de um serviço imediato", explica Antonio Almeida, diretor da Cummins Filtros para América Latina. "Desta forma, é possível evitar danos maior ao motor."

Randon

A Randon aproveitou o momento de instabilidade do mercado brasileiro para lançar novas linhas de produtos. "Isso permitiu um crescimento de 48% no ano passado, um momento histórico e muito além da recuperação do mercado", afirma Sérgio Carvalho, COO das empresas Randon.

Das três divisões que a Randon con- ➔

Faturamento das autopeças crescerá 8% em 2019

Em 2019, o cenário mostra-se positivo para a indústria de autopeças. O faturamento nominal, que em 2018 aumentou 14,2%, de R\$ 86,6 bilhões para R\$ 98,8 bilhões, crescerá 8% neste ano para R\$ 106,5 bilhões, segundo estimativa do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

As vendas diretas para as montadoras deverão contribuir com 63,2% ao faturamento previsto pelas autopeças para 2019. O mercado de reposição participará com 16,7%, a exportação com 14,2% e as negociações intrasetorial com 5,9%.

Sobre o desempenho das operações externas, a estimativa do Sindipeças é que as exportações, que em 2018 avançaram 6,5% para US\$ 7,89 bilhões na comparação com os US\$ 7,41 bilhões registrados em 2017, cresçam 0,5% em 2019, chegando a US\$ 7,93 bilhões. E as importações diminuíam 12,3%, de US\$ 13,52 bilhões em 2018 para US\$ 11,86 bilhões neste ano, reduzindo

o déficit do setor de US\$ 5,6 bilhões em 2018 para US\$ 3,93 bilhões neste ano.

O Sindipeças atribui a redução na importação de componentes prevista para 2019 à queda na produção de veículos esperada para o ano, devido crise na Argentina, que é um dos principais mercados compradores da indústria automobilística.

Os números apresentados pelo Sindipeças mostram que a perda do setor de autopeças vem reduzindo. De US\$ 3,2 bilhões registrados no primeiro semestre de 2018, o déficit caiu 38,7% no mesmo período de 2019 para US\$ 1,9 bilhão.

Este resultado é decorrente da movimentação das importações, que no primeiro semestre totalizaram US\$ 5,6 bilhões, 19,9% abaixo dos US\$ 7,1 bilhões registrados nos seis meses de 2018.

As exportações alcançaram US\$ 3,7 bilhões no acumulado de janeiro a junho de 2019, valor 4,3% inferiores aos US\$ 3,8 bilhões contabilizados nos seis meses de

2018. Os Estados Unidos foram os maiores compradores de autopeças brasileiras, com US\$ 795,5 milhões, aumento de 16,5% sobre o primeiro semestre de 2018 e 21,5% de participação. A Argentina, segundo destino de embarques, compraram US\$ 777,8 milhões em componentes, 32,7% a menos que nos seis meses de 2018 e a representatividade foi de 21%. Em terceiro lugar está posicionado o México, que comprou US\$ 471,1 milhões de autopeças no primeiro semestre, 9,4% a mais que no mesmo período de 2018 e a sua fatia foi de 12,7%, segundo o Sindipeças.

Na sequência aparece a Alemanha para onde foram enviados US\$ 260,7 milhões de componentes, 3,2% a menos que no primeiro semestre de 2018. A Holanda comprou US\$ 250,8 milhões, 60,6% a mais que no ano passado; o Chile adquiriu 16% a mais, totalizando US\$ 140,6 milhões em peças, e a Colômbia elevou em 38,5% as compras de peças brasileiras, para US\$ 116,5 milhões.

O Sindipeças destaca que no movimento das importações houve uma retração ge-

→ trola, a de autopeças, composta por várias empresas, é a maior do grupo, sendo responsável por 60% da receita de toda a companhia. "Na divisão de autopeças a demanda continua forte. Fizemos investimentos nas áreas necessárias para tirar os gargalos e aumentar a capacidade produtiva de várias unidades. Além da Castertech, que faz cubos de rodas e tambor, investimos na Controil (área de usinagem) e na Fras-le (área de manufatura).

Na divisão de implementos, a Randon aumentou a capacidade produtiva a partir de maio deste ano devido à alta demanda do mercado. "Esta divisão está crescendo e investindo para remover os gargalos", afirma Carvalho.

Por conta do crescimento alcançado pelas montadoras no primeiro trimestre deste ano, a Randon tem em sua car-

teira pedidos para sete meses de produção. "Mas existe uma preocupação com o cenário político. Principalmente na linha pesada, o que traz incerteza e insegurança".

A Randon está bem em todos os segmentos em que atua, segundo Carvalho. "Nosso crescimento veio porque o mercado se recuperou um pouco, compramos empresas, mas também ganhamos negócios novos e aumentamos a participação no mercado."

O que ajudou a Randon a manter-se firme durante o período de instabilidade do Brasil foi o seu modelo de negócio diversificado. "Durante o momento mais difícil do mercado de carretas por causa da queda do segmento de caminhões, a divisão de autopeças ajudou a compensar a baixa da divisão de implementos. Com esta forma de atuação,

a empresa enfrentou a crise de forma menos intensa", afirma Carvalho. Dentro das autopeças 50% da receita é proveniente das montadoras, 25% da reposição e 25% da exportação ou produção fora do país.

Agora a divisão de implementos está bem. "Estamos olhando para 2019 com otimismo. Tivemos um primeiro trimestre alinhado com as nossas expectativas de crescimento e podemos dizer que já superamos boa parte da crise", diz Carvalho. "A Randon continua com o seu plano estratégico, investindo em adequação, modernização nas diversas operações e explorando as oportunidades não orgânicas."

BorgWarner

A BorgWarner, fabricante de turbo-

neralizada da demanda pelos fabricantes, distribuidores e varejistas de autopeças no primeiro semestre de 2019 e os principais mercados para a aquisição de autopeças foram a China, que enviou US\$ 840,2 milhões de peças para o Brasil no primeiro semestre, 5,1% a menos que no mesmo período de 2018 e garantiu 14,8% de participação, seguida pela Alemanha, que vendeu US\$ 729,6 milhões, 12,5% abaixo do ano anterior, e os Estados Unidos que forneceram US\$ 553,5 milhões em peças, 30,1% a menos que nos seis meses de 2018.

Somente as importações provenientes do Paraguai, da Indonésia e da Holanda, cujas inexpressivas participações oscilam ao redor de 2%, escaparam da queda geral do primeiro semestre do ano, segundo o Sindipeças.

O mais recente superávit registrado pelas autopeças foi em 2006, quando o setor exportou US\$ 8,8 bilhões e importou US\$ 6,9 bilhões, garantindo um saldo positivo de US\$ 1,8 bilhão. E o mais alto déficit foi em 2013, quando as exportações atingiram US\$ 9,8 bilhões e as importações

totalizaram US\$ 19,7 bilhões, segundo o Sindipeças.

Com relação aos investimentos da indústria de autopeças, que em 2018 aumentaram 33,5% sobre 2017 (R\$ 1,85 bilhão) para R\$ 2,47 bilhões, o Sindipeças projeta uma redução de 1,2% este ano, totalizando R\$ 2,44 bilhões, segundo a previsão fechada em junho de 2019. Como as estimativas são revisadas periodicamente, até o fim do ano pode apresentar outro valor, devido ao impacto causado pela situação da Argentina.

Dan Ioschpe, presidente do Sindipeças, afirma que as autopeças têm fôlego para suportar as transformações da indústria automobilística em curto e médio prazo. "A indústria local está constantemente avançando e enfrentando os desafios, como as mudanças tecnológicas e a inserção do Brasil nos mercados internacionais. Também vem demonstrando grande resiliência e seguirá cumprindo sua missão dentro do setor da mobilidade", afirma.

Na avaliação do presidente do Sindipeças, o Rota 2030 é um programa muito bem concebido e estruturante, no sentido



Dan Ioschpe: "Indústria local tem fôlego para suportar as transformações"

de fomentar a pesquisa, desenvolvimento e inovação no Brasil. "É ótimo exemplo de política pública e se assemelha a políticas com o mesmo objetivo, utilizadas por outras nações", acrescenta Ioschpe. O presidente do Sindipeças diz que a indústria local seguirá cumprindo seu papel no desenvolvimento do setor da mobilidade no Brasil, "realizando mais pesquisas e investimentos, aumentando a competitividade e participando mais ativamente do mercado internacional."

compressores, direcionou suas estratégias para o aftermarket, que representa em torno de 20% do seu faturamento no Brasil, e vem conseguindo manter um crescimento acima da média do mercado desde 2017. "Houve uma reação importante do mercado a partir de 2017 e a empresa está aproveitando a melhora da economia", afirma Nelson Bastos Junior, head aftermarket América Latina para Turbos e Thermal Systems.

Até o fim de 2019 a BorgWarner concluirá o seu projeto de ampliação de portfólio com o lançamento de 150 novos produtos para o mercado de reposição, numa ação que começou em 2016. Ao longo do ano chegarão ao mercado 13 novos modelos de turbo – oito para veículos pesados, com aplicação em modelos Iveco, Scania e Volvo – e cinco para o segmento de leves e picapes

para os modelos da Kia Motors, Nissan e Toyota.

A empresa também vai lançar sete modelos de embreagens viscosas para caminhões pesados da Volvo e Iveco e as picapes S10, da General Motors; Ranger, da Ford; e Hilux, da Toyota.

"A empresa também está investindo na qualificação da rede de distribuição, na atratividade de parceiros fortes para a rede, que tenha capacidade financeira, capilaridade (capacidade para distribuir os produtos) e boa gestão sobre a cadeia de distribuição", comenta Bastos.

A companhia, que investe 4% do seu faturamento no desenvolvimento de novos produtos e tecnologia, fez a lição de casa para superar a crise. "Na área de distribuição empresa ajustou a linha de remanufaturados e na de mar-



Nelson Bastos: "A empresa está aproveitando a melhora da economia"

keting e comunicação mudou o perfil para apoiar e identificar as ações do aftermarket, seja com compliance, com catálogos e com portais eletrônicos de relacionamento com os clientes", detalha Bastos.

Baixa reação da economia urbana afeta o mercado

Até agosto, o setor acumulou um incremento de 40,6% sobre o mesmo período de 2018, mas a comercialização de carrocerias sobre chassis está abaixo do esperado

Márcia Pinna Raspanti



A Truckvan cresceu 32% no primeiro semestre deste ano

De janeiro a agosto de 2019, foram registradas vendas de 78,4 mil implementos rodoviários, enquanto nos primeiros oito meses do ano passado, o volume foi de 55,8 mil produtos. Do total de unidades comercializadas neste ano, 35,93 mil produtos são do segmento leve (carroceria sobre chassis), enquanto 42,52 mil pertencem ao segmento pesado (reboques e semirreboques). As exportações apresentam uma retração de 4,6% em relação a 2018, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

A expectativa da entidade é de que o mercado tenha uma expansão de 20% no ano. Para Norberto Fabris, presidente da Anfir, a diferença entre os resultados dos dois segmentos, que é de 6,5 mil produtos, é significativa. "Essa situação mostra que devemos manter a cautela quanto à

recuperação de mercado porque a economia nos centros urbanos não reagiu com a força esperada. E já estamos no segundo semestre de 2019", alerta. "Os produtos ligados ao agronegócio são os que mais se destacam, assim como os que transportam insumos para a atividade da construção civil", afirma.

Fabris ressalta que ainda existe incerteza com relação ao mercado urbano, que impulsiona as vendas de produtos leves. "Historicamente, em termos de unidades emplacadas, o setor pesado sempre representou um terço do segmento leve. Este ano, os volumes estão praticamente equivalentes, o que significa que o mercado urbano não está aquecido", comenta. "Esperamos que o segundo semestre traga algum alento para os negócios urbanos que impulsionam as vendas de leves", diz.

A Anfir acredita que a Fenatran, que ocorre em outubro em São Paulo, poderá

reforçar a recuperação da indústria de implementos rodoviários. Fabris lembra que, em 2017, as 21 empresas do setor que participaram do evento informaram ter realizado negócios envolvendo a venda de dois mil reboques e semirreboques e 150 carrocerias sobre chassis. "Na edição 2019, a indústria de implementos rodoviários terá 46 representantes. Com mais que o dobro de associados no evento, somado ao fato que estamos em plena curva positiva de recuperação, é bem provável que as empresas realizem negócios", avalia.

MENOS EUFORIA

Para o COO da divisão montadoras das empresas Randon, Alexandre Gazzi, o cenário positivo do início do ano, que se aproximou da euforia em alguns segmentos, deu lugar a uma maior racionalização no segundo trimestre, mais em linha com a realidade econômica atual. "O PIB foi revisado para baixo, os índices de confiança apresentaram queda, e o desemprego permaneceu em alta. Entretanto, também foram registrados indicadores positivos, como o controle de juros e da inflação, além do desempenho positivo do agronegócio brasileiro", observa.

Gazzi acredita que a Randon continuará em trajetória de crescimento, sempre com o foco em inovação, após uma profunda readequação de processos e de estruturas organizacionais e do investimento em modelos de negócios "robustos e diversificados". "Isso nos permitiu chegar aos 70

anos com a solidez necessária para darmos um bom retorno aos nossos stakeholders”, sublinha.

No primeiro semestre, a receita líquida consolidada das empresas Randon foi de R\$ 2,4 bilhões, o que representou um incremento de 25,5% sobre igual período de 2018. “O mercado brasileiro de semirreboques chegou a 46 mil equipamentos emplacados em 2018. Para este ano, houve reversão de expectativa para próximo de 55 mil unidades. Talvez um pouco mais. E a marca Randon tem mantido a liderança variando entre 35% e 40% de participação”, afirma Gazzì.

A cadeia do agronegócio é um dos setores que puxaram as vendas da marca, seguido de equipamentos ligados à indústria e ao varejo. “É a construção civil começa a dar sinais favoráveis, ainda que tímidos”, comenta Gazzì. “O mercado brasileiro é bastante diversificado, e os equipamentos são bastante customizados para cada aplicação, seja pelo uso ou pelas possibilidades de combinações que a legislação permite. Em uma análise geral, mais da metade da demanda de implementos rodoviários recai sobre três famílias de produtos: semirreboques graneleiros, basculantes e tanques.”

Alinhada com as projeções da Anfir, a Randon espera uma expansão superior



Alexandre Gazzì: expectativas do mercado ficaram mais realistas no segundo trimestre



Marcos Noma: "Esperamos que 2020 seja mais estável e com boas mudanças"

a 20% nos volumes da linha pesadas de implementos rodoviários emplacados no país. “Também temos expectativas positivas em relação às exportações, especialmente para a América do Sul, mas também para os demais mercados onde marcamos presença, em cada um dos continentes”, informa o executivo.

Marcos Noma, CEO da Noma, acredita que 2019 apresenta um cenário muito mais consistente que o ano de 2018, e por isso, a empresa enxerga a possibilidade de um crescimento substancial em relação ao ano passado. “A questão política exerceu marcante influência na retomada do nosso segmento. A Noma vem em uma forte recuperação de mercado, apostando muito nesta retomada com o lançamento da Geração Titanium. O setor agrícola hoje é a sustentação base da empresa, mas observamos também uma significativa reação de alguns setores industriais”, afirma.

Os graneleiros e basculantes lideram as vendas da empresa atualmente. “Esperamos que o ano de 2020 seja mais estável e com boas mudanças. Percebemos que melhoras estão acontecendo no cenário econômico, ainda que de forma lenta. Estamos descobrindo muitas potencialidades no nosso país, além da agricultura, e isso nos incentiva a apostar e investir cada dia mais”, afirma Noma.

BOAS PERSPECTIVAS

Rafael Bett, diretor comercial da Librelato, conta que a empresa acompanhou o crescimento do mercado de implementos. “Vários fatores contribuíram para esse resultado. Havia uma demanda reprimida, pois, em anos anteriores, as vendas de caminhões e semirreboques foram muito abaixo do esperado, forçando o envelhecimento da frota. Atualmente, a tabela de fretes e a melhora de margens de lucro para os operadores logísticos se tornaram fatores importantes para esse aumento do mercado, superando as expectativas dos analistas.”

Na opinião de Bett, a inflação controlada e os juros em queda também motivam os empresários e autônomos a investir em atualização das frotas. “Novos caminhões e implementos trazem sempre novidades que proporcionam redução em emissão de poluentes e de combustível, além de menos peso e maior aerodinâmica. O resultado é o melhor desempenho do implemento, reduzindo o TCO (custo total de propriedade) e gerando maiores ganhos operacionais com a frota”, diz.

O semirreboque graneleiro e o basculante são os maiores destaques na linha de produtos da Librelato em 2019. “Acreditamos que o mercado chegará a 58 mil unidades nas vendas internas. A expectativa é de atingirmos 15% de market share até o final do ano”, espera Bett.

A Truckvan cresceu 32% no primeiro semestre deste ano, em comparação com o mesmo período de 2018. “Os segmentos que representaram as maiores demandas foram carrocerias e semirreboques para transporte de bebidas, além de furgões e siders. A Truckvan vendeu 536 implementos rodoviários até junho. No ano passado, a companhia comercializou 365 produtos no primeiro semestre. A nossa intenção é atingir um crescimento de 30% a 40% em 2019, pois ainda estamos ampliando nossa capacidade produtiva”, informa o diretor comercial da Truckvan, Luiz Carlos Cunha Júnior.

Prevenir ainda é o melhor caminho

Com a ajuda das empresas de monitoramento e rastreamento, os transportadores e embarcadores têm conseguido mitigar os prejuízos com roubos e acidentes

Márcia Pinna Raspanti

Segundo a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), em 2018, foram registrados mais de 22 mil roubos de cargas nas rodovias brasileiras, o que significou uma queda de 15%, em relação ao ano anterior. Mesmo com essa redução no número de ocorrências, os prejuízos foram calculados em R\$ 1,47 bilhão. Outra fonte de preocupação e perdas – humanas e materiais – são os acidentes, cujos prejuízos são até doze vezes maiores que os dos assaltos. E, com os custos de operação cada vez mais altos, as empresas do setor precisam ter certeza de que a sua frota tem a maior produtividade possível e a disponibilidade necessária.

Nesse cenário preocupante, o mercado de sistemas monitoramento e rastreamento de cargas e de veículos é um dos poucos que não é afetado pela crise econômica. “Mesmo com o baixo

crescimento da frota no Brasil, estamos fornecendo soluções que melhoram a eficiência operacional do transportador, por meio da telemática e do monitoramento, proporcionamos mais produtividade, menos acidentes, melhor gestão de custos e mais segurança no transporte de cargas. A gestão eficiente da frota é indispensável para o transportador”, afirma Bruno Portnoi, diretor de marketing da Sascar.

De acordo com o executivo, a Sascar mantém um crescimento de receitas ano após ano. “Como destaque, nossa solução de prevenção de acidentes e controle de custos por meio da telemetria CAN, que atingiu seis mil caminhões conectados em 2018, passando para 12 mil em junho de 2019, ou seja, dobramos a base em seis meses.”

“Cada vez mais o mercado busca formas de evitar acidentes, reduzir custos e aumentar a produtividade. No Brasil, as

grandes frotas já têm uma conexão para gerenciar a segurança do veículo e da carga, agora as transportadoras querem mais. Por que não fornecer mais benefícios por meio de uma mesma conexão, tirar mais vantagens do hardware instalado no veículo? Atender essa demanda do transportador é a principal tendência de mercado observada pela Sascar. Além disso, o transportador não tem tempo para analisar dados. Então a tecnologia precisa fornecer informações.”

A Sascar disponibiliza uma solução de telemetria CAN que transforma os dados coletados em informação relevante para a tomada de decisão por meio de Smart Report. Ter um portfólio completo, mas com flexibilidade para o cliente, também é primordial, na opinião de Portnoi. “Especificamente para prevenir acidentes ainda oferecemos módulos opcionais como o rotograma falado, que alerta o motorista com mensagens de voz sobre



riscos de acidentes e dá orientações de como fazer uma condução segura; e o Black Box, que atua no diagnóstico de

acidentes ou em situações de risco, permitindo relatório detalhado em caso de sinistros. Funciona como numa caixa preta de um avião.”

Entre as inovações tecnológicas mais marcantes em 2019, o maior destaque, na avaliação da empresa, são as câmeras inteligentes. “A Sascar desenvolveu e já comercializa a câmera de fadiga e desatenção, que faz a leitura do rosto do motorista em tempo real e envia alertas quando detecta sono ou outros comportamentos de risco. Já o gestor conta com uma plataforma online em tempo real para acompanhar o estado de fadiga do motorista, atuando num modelo de torre de controle”, conta.

No caso específico dos roubos, Portnoi acredita que a tecnologia possibilita ao transportador ter as informações

relevantes e atuar de forma rápida, o que ajuda a evitar roubos ou a recuperar uma carga roubada em tempo hábil. “Mas nosso diferencial é o serviço: nossa capilaridade técnica para atender o cliente rapidamente. A Sascar investiu e tem uma central de inteligência preparada para auxiliar o cliente em casos de roubo e furto.”

INTEGRAÇÃO TECNOLÓGICA

Bruno Santos, diretor da MiX Telematics, explica que a prevenção dos acidentes é resultado da melhora no desempenho dos veículos e motoristas, trazendo benefícios adicionais, além dos custos de seguro. “A demanda vem pelo embarcador que terceirizou a sua frota e precisa garantir que os seus contratados sigam as políticas de segurança da matriz. A MiX vem trabalhando junto aos embar-



Bruno Portnoi: “A Sascar desenvolveu e já comercializa a câmera de fadiga e desatenção”

→ cados em planos de prevenção de acidentes e melhorias na condução. Os resultados são muito positivos e beneficiam as transportadoras e os embarcadores.”

Santos conta que o foco do mercado de gerenciamento de risco está migrando do roubo de carga para a prevenção de acidentes. “Hoje, em torno de 60% dos prêmios de seguros pagos são por conta de acidentes.” A MiX Telematics se estabeleceu no Brasil em 2013. “A empresa tem crescido a uma média de 40% anualmente. Mesmo durante a crise não paramos de crescer. Com o aquecimento do mercado em 2019, estamos ampliando ainda mais os nossos negócios, focando em determinados segmentos, para atender os clientes, de acordo com as necessidades de cada um.”

Santos destaca que a grande tendência do setor é a integração. “A telemetria não é mais suficiente. Os clientes querem juntar os dados da telemetria com as suas soluções de gestão (ERP), manutenção, logística e folha de pagamento. Ao agregar funcionalidades, o cliente percebe muito mais valor na telemetria. A MiX Telematics provê a solução que ajuda a melhorar a gestão das frotas, reduzindo riscos de acidentes, custos operacionais, custos de manutenção e impacto ecológico. A ferramenta monitora o comportamento dos motoristas e dá retorno na cabine ajudando assim a garantir que os veículos são dirigidos da forma mais econômica e segura possível. A plataforma web é facilmente integrável.”

Santos observa que o roubo de carga se profissionalizou, e os sistemas de segurança ficaram vulneráveis a diversos equipamentos tais como o jammer, um dispositivo que embaralha os sinais dos rastreadores. “As novas tecnologias usam inteligência artificial, planejamento e gestão de risco para identificar e evitar situações que podem indicar o roubo da carga. Além disso, câmeras com monitoramento online dentro da cabine e entorno do veículo ajudam a coibir o roubo dos veículos.”

No que se refere a acidentes, as ino-

vações disponíveis no mercado brasileiro têm se mostrado eficiente. “Usando a telemetria, os nossos clientes vêm reduzindo o número e a intensidade dos acidentes de forma expressiva. A maior parte conseguiu reduzir a zero o número de óbitos, e os acidentes em mais de 80%. A estratégia é reduzir os comportamentos de risco”, comenta Santos.

EVOLUÇÃO

Fábio Barbosa, diretor comercial da Omnalink, lembra que, no Brasil, os rastreadores são itens obrigatórios em virtude de uma requisição das seguradoras e gestoras de riscos, devido aos altos índices de roubos de cargas. “O mercado, de forma geral, está investido em cada vez mais inovações em internet das coisas (IoT) para reduzir este número. Um exemplo é o modelo SigFox, além das ferramentas imunes ao jammer, como o Lora. Para o mercado de telemetria temos um crescimento substancial, pois a solução permite funcionalidades que são indispensáveis para operação dos embarcadores e transportadores.”

Barbosa cita as principais metas das empresas de transporte de cargas: identificar o comportamento e direção inadequada e consequentemente aumentar os níveis de segurança; reduzir custos com manutenções desnecessárias e combustíveis, com incremento da rentabilidade; além de preservação do meio ambiente. A Omnalink alcançou um resultado positivo, em 2018, com crescimento de 44%. “Em 2019, também estamos nos expandindo, pois superamos o resultado do ano anterior e este



Fábio Barbosa: “O mercado está investido em inovações na internet das coisas (IoT)”

período em 30%”, conta Barbosa.

Com a evolução da computação em nuvem e do Big Data, os veículos passaram a coletar e processar um grande volume de dados, agregando informações relacionadas à dirigibilidade e ao comportamento dos motoristas. “Oferecemos ferramentas de rastreamento de veículo de carga e telemetria voltadas para prevenção de acidentes, redução de custos e conformidades. Os algoritmos podem recomendar medidas preventivas visando minimizar os riscos de acidentes, além de diminuir o consumo de combustível e custos com manutenção”, diz Barbosa.

O portfólio da empresa é amplo. “Temos diversos produtos que contribuem para a redução de acidentes: radiofrequência que possibilita a cobertura em áreas de difícil acesso; GPS (Global Positioning System) formado por uma grande rede de satélite; SigFox, no qual as estações fazem parte da mesma rede e consequentemente os dispositivos se comunicam em longas distâncias de forma confiável, mesmo com possíveis interferências ou ruídos; e o Lora em que os rastreadores estão imunes ao jammer utilizado por assaltantes”, enumera Barbosa.

Cyro Buonavoglia: O Brasil está entre os países mais perigosos para transporte de cargas”



GESTÃO DE RISCOS

Cyro Buonavoglia, presidente do Grupo Buonny, comenta que há vários estudos que apontam o Brasil entre os países mais perigosos do mundo para o transporte de cargas. "Acompanhamos, diariamente, índices que assustam o mercado de transporte e logística. Justamente por isso, as empresas despertaram para a importância da prevenção e do investimento em tecnologia para evitar perdas de cargas e de vidas também. Dessa forma, o setor está evoluindo a passos largos", diz.

A procura por sistemas de segurança está se expandindo também em outros países da América Latina. "Em 2018 inauguramos uma filial em Santiago do Chile. A unidade tem uma posição estratégica, pois é uma importante ponte para o escoamento da produção da América do Sul que precisa seguir para o mercado asiático. Além disso, 95% do transporte de cargas chileno é rodoviário, o que demonstra a importância de uma logística monitorada e com mais segurança, por meio do conceito pioneiro de inteligência embarcada no país", afirma Buonavoglia.

Neste ano, a Buonny abriu uma filial em Goiânia, que está focada em toda a

região centro-oeste. "O mercado está cada vez mais atento à importância da prevenção e, dessa forma, temos muito espaço para crescer e, assim, investir sempre em novas maneiras de acompanhar as necessidades dos mais diversos segmentos", acredita o executivo.

Buonavoglia destaca o uso do Big Data, que permite mapeamento estratégico de áreas de risco; a confecção de rotogramas; a normatização das regras de gerenciamento de riscos, além da capacitação e da gestão de pessoas, como avanços importantes para o setor. "Criamos a plataforma Web Guardian, desenvolvida internamente com o uso de inteligência artificial. Uma ferramenta rápida que identifica e prioriza eventos críticos, o que auxilia o operador na comunicação e acionamento dos órgãos de segurança pública e das equipes de pronta resposta em situações de emergência para o resgate, em caso de acidentes, desvios ou roubos de cargas", observa.

A Buonny também oferece o aumento do controle da frota e gestão das entregas, por meio de um aplicativo de monitoramento de carga via mobile, para veículos que não possuem equipamento de rastreamento instalado. "Nessa etapa, a tecnologia é fundamental, como o uso de softwares próprios, porém, a inteligência e capacitação do colaborador envolvido também são importantes", comenta Buonavoglia.

No roubo de cargas, vários aspectos devem ser levados em conta. "Embora os ladrões também usem tecnologia para roubos e furtos, o que preocupa é o fato de pessoas se infiltrarem nas empresas de transportes e embarcadores e, dessa forma, se envolverem nos roubos de cargas. Isso requer toda a inteligência do trabalho de gerenciamento de riscos, que envolve investigações, monitoramento e conhecimento sobre essas práticas", diz Buonavoglia. Segundo a Buonny, as soluções tecnológicas da empresa têm 99,97% de índice de sucesso na recuperação de bens roubados.



Bruno Santos: o mercado de gerenciamento está com foco nos acidentes

ELBER

GELADEIRAS

A serviço do seu conforto

NOVA GRAND GELADEIRA 85 LITROS - CAMINHÃO

2020



CONGELA
MAIS RÁPIDO
ATÉ
-15° Graus

RC85
BIG



AR-CONDICIONADO



GELADEIRAS PORTÁTEIS



ELBER INDÚSTRIA DE REFRIGERAÇÃO LTDA.
Rua Progresso, 150 - Agrônômica / SC - 89188-000
Fone: +55 47 3542.3000
WhatsApp: +55 47 3542.3000
elber@elber.ind.br - www.elber.ind.br
facebook.com/elbergeladeiras

XXV Fórum
Internacional
Supply Chain
Expo.Logística 2019



23, 24 e 25
SETEMBRO

HOTEL TIVOLI MOFARREJ | SÃO PAULO

Inscreva-se com até **27% de desconto** em lote promocional

25
ANOS

como o principal
encontro de executivos
do setor no Brasil

+20

expositores em
ambiente propício
para negócios

+40

sessões com
temas atuais

5

Tracks
Temáticos

23.09

- Execução de Estratégias de Omnichannel
- Startups: Empreendedorismo e Inovação em Logística e Supply Chain

24.09

- Transportes de Cargas e Infraestrutura no Brasil
- Planejamento da Demanda

25.09

- Jornada de Transformação Digital do Supply Chain

03

salas
simultâneas

+100

Palestrantes
e painelistas

ALGUNS
DESTAQUES



*Mani Janakiram, Diretor
Intel Corporation*



*Frank Straube, Professor Logística
Berlin University of Technology*



*Dale Rogers, Professor Logística
Arizona State University*

PATROCINADORES:



REALIZAÇÃO:



APOIO:





Sete anos em defesa dos operadores logísticos

A parceria entre a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos e a OTM Editora é recente, mas nasceu com a fundação certa para ser longeva. Foi por conta das variadas afinidades que existem entre as duas casas que, aproveitando o aniversário de sete anos da entidade, criamos este suplemento que registra a história e os feitos da associação e de seus associados.

Parte indissociável da engrenagem, os operadores logísticos são reconhecidos como tal no mundo inteiro à exceção do Brasil, onde essas empresas ainda estão em uma espécie de “limbo jurídico”, que as obriga a adotar várias identidades na ausência de uma própria.

Mas a atuação da ABOL vem mudando esse cenário, abrindo espaço para o reconhecimento da figura jurídica, da atividade, das responsabilidades e dos deveres dos operadores logísticos no mercado brasileiro.

E essa interferência positiva da associação vem em muito boa hora, pois as tão conhecidas particularidades brasileiras no que se refere à realidade fiscal e tributária, de infraestrutura, de matriz de transporte exigem cada vez mais expertise, profissionalismo e produtividade da cadeia de distribuição, seja ela dedicada a qualquer tipo de vertente da economia. É aí que os operadores logísticos fazem toda a diferença.

Conversamos com vários associados da ABOL, que contaram como driblam as dificuldades em seus segmentos de atuação, mantendo o foco no futuro e investindo em desenvolvimento para não perder o ritmo e o espaço conquistado no cenário da logística. Entre todos os executivos, um ponto em comum: o reconhecimento da importância da atuação da ABOL ao longo dos anos e o mérito dela em pleitear uma definição clara para a figura e atuação dos operadores logísticos.

Boa leitura.
Marcelo Fontana

Essencial a qualquer atividade econômica

Associação Brasileira dos Operadores Logísticos completa sete anos consolidada como o principal representante das empresas do setor. O diretor-presidente da entidade, Cesar Meireles, pontua em entrevista um pouco da história, as metas e os objetivos da entidade

[VALERIA BURSZTEIN]

Sete anos atrás, um grupo de empresários do setor da logística reuniu-se ao redor de uma mesa e começou a esboçar as bases do que viria a ser a associação que encabeçaria o projeto de formalizar, reconhecer, regulamentar e consolidar a figura do operador logístico no Brasil. Até então, esta classificação perdia-se entre outras associadas ao transporte e movimentação de cargas. Transportador, armazenador, integrador, contratador, prestador de serviços logísticos...

Não estavam claras as fronteiras de atuação entre as atividades.

À frente da ABOL – Associação Brasileira dos Operadores Logísticos desde a sua fundação, Cesar Meireles, diretor presidente da entidade, afirma que o operador logístico faz parte de um setor que vem se consolidando há quase 30 anos. “Nesse processo de três décadas, fixo um ponto de início muito claro, épico, que foi o fim da Guerra Fria e a abertura dos mercados. Só existe a necessidade de um prestador de serviço logístico estruturado, completo e apto a atender às demandas sofisticadas e pluralizadas dos embarcadores quando se ganha escala comercial, quando se tem mo-



vimento efetivo de cargas e em todas as cadeias produtivas. Antes tinha-se muita movimentação, mas de commodities minerais e agrícolas, sendo as demais movimentações de natureza doméstica, preponderantemente. A partir do momento em que se pluraliza o comércio, as soluções são particularizadas. Cada segmento, cada cadeia produtiva tem seu conjunto de problemas e necessidades de soluções e é nesse momento que a atuação de um operador logístico faz toda a diferença”.

No Brasil, Meireles entende que o ponto de real inflexão acontece em 1994, com o controle da inflação. A desvalorização incessante e a esca-

lada de preços pressionava os empresários a focar em soluções financeiras para controlar o impacto do processo inflacionário nos negócios. Em muitos casos, não havia foco na busca por excelência. “Quando se encerra o ciclo da inflação, em 1994, emergem as ineficiências”, conta o diretor presidente da ABOL, que acrescenta: “É, então, a partir do momento que se exige mais sofisticação do mercado, buscando um prestador de serviço que compreenda esse processo

de forma integral e não só de atividades isoladas, aí sim estamos falando do operador logístico, ou do Third Party Logistics Provider (3PL), como conhecido em todo o mundo.”

UMA DÉCADA DE MUDANÇAS

Na década de 90, o país passou por inúmeras transformações estruturais, especialmente no que se refere à infraestrutura e ao comércio exterior. A modernização dos portos, a regulamentação dos terminais retroportuários, as privatizações, permitiram ao Brasil tracionar uma dinâmica de crescimento que marcou as décadas futuras e criou uma nova estrutura logís-

tica. “Existe nessa década uma série de avanços importantíssimos, como a abertura para empresas internacionais e a incorporação da terminologia do Prestador de Serviço Logístico (PSL), buscando-se desenvolver, ainda, uma nova figura que viesse a atuar como operador de transporte multimodal. Naquele instante ainda não se falava em operador logístico. Entendo, portanto, que ao falarmos naquele instante do PSL, do integrador logístico, estávamos falando do precursor do operador logístico”, conta.

Foi a entrada das grandes empresas multinacionais de logística no mercado brasileiro que permitiu às companhias locais estruturarem-se para vi-rem a atuar como operador logístico.

Essas empresas, entretanto, tinham como precedente a experiência internacional. É aí que entra o Brasil e suas tantas peculiaridades. “Uma coisa é ser um operador logístico nos Estados Unidos, na Espanha, na Alemanha, na Holanda; outra bem diferente é explorar essa atividade no Brasil, onde temos um problema gravíssimo que é o construto das leis e da incidência de impostos. Um operador logístico não atende uma única atividade; é uma pessoa jurídica, capacitada a prestar serviços através de um ou mais contratos, por meios próprios ou por intermédio de terceiros, os serviços de transporte, em qualquer modal, armazenagem, em qualquer condição física ou regime fiscal e gestão de estoque, utilizando tecnologia e sistemas adequados. Ora, temos várias atividades e, quando abalizamos esse cenário no contexto fiscal, cada atividade dispõe de uma classificação econômica, uma CNAE diferente. Este é o imbróglcio do Brasil. Por que existe no Brasil e não em outros países do mundo? Uma das razões é o fato de terem o IVA, um

“ O operador logístico ou Third Party Logistics Provider (3PL), como é conhecido mundo afora, consolidou-se como atividade essencial para o desenvolvimento econômico e, assim, ampliar a segurança jurídica do setor é essencial para fortalecer o ambiente de negócio. A ABOL objetiva tramitar Projeto de Lei (PL) que visa reconhecer o OL e atualizar o Decreto no. 1.102 da armazenagem geral, de 1903

imposto único sobre valor agregado, ou seja, uma modelagem tributária diferente, simplificada, com menos obrigações acessórias”, explica Meireles.

ESPAÇO NEBULOSO E IMPRECISO

“Quando percebemos que existia um espaço nebuloso e impreciso de compreensão, por volta de 2012, alguns empresários, à época 16, começaram a se reunir e discutir esse assunto sem ainda terem respostas. Foi o início da ABOL. Quem liderou o processo de fundação da ABOL foi o Luis Augusto Ópice, então presidente do Grupo Ecoporto e Elog, tendo como parceiros à época, o Paulo Sarti, presidente da Penske, o Paulo Guedes, ex- presidente da Veloce, o

Luís Chamadoiro, vice-presidente do TPC, o Américo Filho, então presidente da Rapidão Cometa, adquirida pela FedEx, o Celso Delle Donne Luchiari, presidente da TA Logística, o Thomas Rittscher, ex-presidente da Wilson Sons Logística, Eduardo Nogueira, diretor de Legal & Compliance da DHL, Gennaro Oddone, da Tegma, integrando, aos poucos, outros empresários do setor, como o Vasco Carvalho de Oliveira Neto, então presidente da AGV, Oswaldo Dias de Castro Jr., diretor geral da Golden Cargo, entre outros”, conta.

Antes disso, essas empresas estavam representadas por outras associações ligadas ao transporte, ou armazenagem alfandegada. “E continuam, aliás, todos os associados da ABOL estão presentes em quase todas as outras associações. Por isso, dizemos e afirmamos que o operador logístico não fere, não se opõe, não conflita com nenhum outro setor. Aquele setor que disser que o operador logístico o fere, está convidado para conhecer, efetivamente, o que faz um operador logístico ou um Third Party Logistics Provider (3PL). O operador logístico representa um setor que trabalha em prol e conjuntamente com os outros setores, contratando e sendo contratado para que toda a operação dos embarcadores funcione perfeitamente”, afirma Meireles.

CERTIDÃO DE NASCIMENTO

Em 2013, a ABOL assumia a primeira grande missão: construir um termo de referência para o operador logístico, que acabou sendo o primeiro estudo formal do setor, produzido por um consórcio formado pela KPMG Consulting, o escritório de advocacia Mattos Filhos e

a Fundação Dom Cabral (FDC). “É aí que começa a estruturação do setor, porque esse estudo foi a certidão de nascimento do operador logístico no Brasil, quando de fato foi mapeada a atividade do operador logístico na sua plena extensão e profundidade, cotejando-a com mais de 16 nações. Não queríamos reinventar a roda, queríamos repetir aqui no Brasil o êxito das nações desenvolvidas, melhor ranqueadas nos estudos de produtividade e competitividade logística”, diz Meireles.

Concomitantemente, a associação desenvolve e publica um estudo organizado em três volumes que contextualiza e caracteriza o operador logístico, analisa os marcos regulatórios que envolvem a atividade logística no Brasil e no mundo, e discorre sobre a questão de certificações, das boas práticas, entre outros assuntos. “A cada dois anos fazemos uma atualização do estudo para (re)dimensionar o setor e seus players. Em 2018 fizemos com a Fundação Dom Cabral (FDC) um estudo bem mais robusto, com pesquisa que envolveu todos os associados e que traduziu a magnitude da atividade”, detalha.

A primeira fotografia do setor, de 2013/2014, mostrou que o Brasil tinha 159 operadores logísticos, com receita bruta R\$ 44 bilhões, com arrecadação de R\$ 9,2 bilhões em impostos e encargos, e geração de empregos da ordem de 700 diretos e indiretos. “No segundo estudo, feito em 2017/2018, identificamos cerca de 249 empresas, mas isso não quer dizer que o mercado cresceu, e sim que o nosso conhecimento ficou mais apurado. Em 2018, chegamos a um retrato mais

acurado do setor: estamos mais próximos a 269 empresas, com R\$ 81,4 bilhões de faturamento/ano, com arrecadação de R\$ 23 bilhões entre tributos e encargos, identifi-

“ Não podemos aceitar que setores se oponham ao desenvolvimento da nossa atividade, ou a qualquer outra, tanto porque, todo e qualquer player tem o direito de atuar no mercado, logo, todos são muito bem-vindos ”

cando, surpreendentemente, o engajamento de mais de 1,4 milhão de brasileiros empregados direta e indiretamente no setor. E novamente não é que o mercado dobrou, o que aumentou foi o nosso conhecimento, os critérios de classificação ficaram mais assertivos”, diz Meireles.

Hoje a ABOL concentra um grupo de 31 empresas, as mais representativas empresas do setor estão na ABOL, com receita bruta de R\$ 20 bilhões, ou seja, 24,7% do setor do setor. “Somos um grupo que, mesmo diante da crise, investiu 7,96% da receita bruta; gerou 138,8 mil empregos entre diretos e indiretos e arrecadou R\$ 3,8 bilhões em impostos e encargos, o que significa 16,45% de tudo o que os operadores logísticos arrecadam no Brasil. Então, veja o peso desse setor. E dedicado a todas as cadeias pro-

dutivas e a todos os serviços que fazem parte do escopo do operador logístico, atuando nos centros industriais, agroindustriais, no comércio em geral, e até nos rincões mais distantes do país”, comenta o diretor presidente da ABOL.

SEM CNAE PRÓPRIA

Meireles diz que o estudo sinalizou que uma CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas) específica para o operador logístico provavelmente traria mais segurança jurídica para as empresas do setor. “Onde está o grande desafio da história? Se o operador logístico é um integrador de CNAEs e cada classificação tem o seu componente fiscal, tributário, trabalhista, sindical, ao administrar quatro ou cinco CNAEs, tem-se um composto de abordagem muito mais amplo. E por que não criamos uma CNAE específica? Porque trata-se de uma classificação internacional, então precisaríamos encaminhar essa demanda para a ONU, para uma assembleia específica que trate o tema, na ONU, e isso tem baixa possibilidade de prosperar, dado ser esta uma realidade específica brasileira. Essa complexidade tributária, fiscal, trabalhista, sindical é brasileira. Assim, todo o trabalho que estamos fazendo tem trazido mais segurança jurídica, vem melhorando o ambiente de negócio, sem ter que nos levar à criação de uma CNAE própria”, explica.

PROJETO DE LEI

Para mitigar esse limbo jurídico, a ABOL formulou um Projeto de Lei, que define o que um operador logís-

Somos operadores logísticos

Presidente do Conselho Deliberativo da ABOL reforça discurso da associação e afirma que Projeto de Lei dará segurança jurídica às empresas do setor

À frente da vice-presidência do Grupo TPC, Luis Eduardo Albuquerque Chamadoiro vivencia na pele a realidade dos operadores logísticos e é por isso que tem tão clara a missão estratégica que a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL) tem como entidade representativa das empresas que atuam na logística no Brasil. Presidente do Conselho Deliberativo da entidade, Chamadoiro enumera as dificuldades experimentadas pelos operadores logísticos na atualidade. “O operador logístico nunca se viu representado efetivamente como tal. Além disso, operamos em uma ‘floresta’ de leis, procedimentos e matérias que se sobrepõem e, muitas vezes, se contradizem”, diz.

Para ele, é esta a seara na qual a ABOL forja sua marca, com o objetivo de, por meio de uma denominação formal, forçar o mesmo entendimento do que é um operador logístico em todos os entes que orbitam a operação. “O primeiro grande objetivo da ABOL foi criar taxonomia para que os diversos entes possam nos identificar. Por exemplo, a ANVISA hoje entende o operador logístico como tal e essa é uma das conquistas da ABOL”.

Chamadoiro diz que o Projeto de Lei que a ABOL formulou e apresentou aos parlamentares em Brasília é fundamental para fazer os ajustes



necessários para o reconhecimento da operação, modernizando o marco regulatório e dando segurança jurídica para as empresas. “Precisamos dessa lei, precisamos desse reconhecimento. Pensemos no TPC: estamos em 24 estados brasileiros, com 105 operações. Temos operações em Castanhal, na grande Belém (AM) e em Porto Alegre (RS), por exemplo. Imagine ter fiscais que, diante da mesma lei, têm um entendimento diferente, simplesmente porque não há uma definição clara sobre o que é um operador logístico, deixando o enquadramento sujeito à subjetividade de cada órgão?”, pontua Chamadoiro. Segundo ele, esta realidade exige das empresas

estruturas de controladoria contábil, fiscal, jurídica muito maiores do que o necessário.

É nessa situação que a ABOL vem interferindo, enriquecendo o diálogo para definir um entendimento padrão. “Esse é uma das linhas estratégicas de atuação da ABOL. Temos muitos obstáculos a vencer: burocracia, insegurança jurídica, entre tantos outros. Somos verdadeiros heróis. É por isso que o empresário brasileiro se dá bem em qualquer lugar do mundo, porque está acostumado com o “bizarro”. Além de olhar para o futuro, em busca de inovação e excelência, o empresário brasileiro tem que matar um leão por dia. Espero que o governo atual possa tirar as amarras que tolhem o crescimento e a competitividade”, afirma.

O presidente do conselho da ABOL concorda com aqueles que dizem que a questão da produtividade brasileira é crucial. “Se não atacarmos de frente essa nossa fragilidade para melhorar a competitividade dos nossos produtos, nós nunca vamos ocupar no mundo o lugar que podemos. Não conseguiremos competir. A produtividade requer que possamos comprar maquinário lá fora com impostos de importação condizentes, que possamos ter dentro das empresas qualidade de mão de obra, uma série de fatores. Se atacarmos de frente essas questões, seremos para sempre o país do futuro que nunca chega. O que queremos é, onde quer que seja neste País, que seja conhecido o que um operador logístico é e quais responsabilidades tem”, observa.

tico faz, quais são as fronteiras de responsabilidade, qual é o escopo das atividades e que, tem o condão de também moderniza o centenário

e anacrônico Decreto Lei de Armazenagem Geral no. 1.102, que data de 1903. “O Projeto de Lei para o Operador Logístico, consequente-

mente, visa não só melhor caracterizar o setor, como, principalmente, objetiva beneficiar o país e não só as empresas, porque a armazena-

gem, por exemplo, está presente em todas as cadeias produtivas”, diz Meireles.

Segundo ele, o Projeto de Lei foi apresentado a parlamentares em Brasília, mas vem encontrando certa resistência para dar início à sua tramitação, dado que, alguns setores ainda não compreendem a natureza e extensão do operador logístico. “Alguns desses setores, especificamente o de transporte rodoviário de carga ainda entende que o operador logístico é um concorrente e isto precisa ser desmistificado, porque o operador logístico é um transportador por essência, com ativos próprios ou de terceiros. O operador logístico, portanto, congrega, agrega, integra, jamais concorre. Dentro da nossa própria casa acontece de um operador logístico contratar outro, porque tem flexibilidade para se adaptar à demanda. Não se transfere ativos, pessoas, recursos de uma região para outra com facilidade. O Brasil é, particularmente, idiossincrático, pela variedade cultural, pela diversidade regional, climática, pela sua extensão geográfica. Assim, o operador logístico caracteriza-se por ser um ator com perfil asset light, ou seja, detentor de poucos ativos, dado ser flexível à contratação de outros players, os quais, não são considerados concorrentes e sim, parceiros, como terminais portuários, empresas de transporte rodoviário de carga (ETC), transportadores autônomos de carga (TAC), ferrovias, aeroportos, cabotagem, todos, por isso os nossos associados estão presentes nas outras associações. Ainda que tenhamos a capacidade e competência de podermos operar em todas essas frentes, realizamos

com bastante regularidade, operações com os ativos de terceiros. O que importa é solucionar o problema do cliente embarcador, da economia, por isso argumentamos sermos parceiros de toda a cadeia logística de valor”, argumenta.

Meireles acredita que tal resistência ainda é fruto do desconhecimento e aposta na boa e fluida comunicação para desfazer mitos. “Entendemos que tudo isso faz parte do desconhecimento de alguns, desconhecimento este, cada vez menor. Quem efetivamente resiste ou ainda não aceita nosso proje-

“Precisamos nos dedicar, todos os setores, ao correto, lícito, justo e republicano direito ao lobby técnico, aquele que transparentemente defende melhor os interesses dos setores em harmonia com os demais, dado que, um setor isoladamente não progride

to, s.m.j., é porque não o conhece, ainda que a ABOL tenha difundido exaustivamente este conceito. Fazemos roadshows, constantes, falamos com todos os stakeholders, públicos e privados, fazemos nosso caminhar, nosso périplo, incansável e transparentemente, apostando no crescente entendimento do setor, o que, festejamos, pois vem sendo verificado em muitas frentes, claramente, como a ANVISA, o BNDES,

A SEFAZ-SP, A SES-MG, entre outros”, explica.

HOMOGENEAMENTE HETEROGÊNEOS

O Projeto de Lei da ABOL, assim como é realizado em todo o mundo, não fixa nenhuma barreira de entrada, tampouco especifica a necessidade de classificação ou certificação específica para ser um operador logístico, apenas busca disciplinar a atividade, cumprindo com o escopo que a define, isso é, realizar transporte em qualquer modal, armazenar sob qualquer regime fiscal e/ou condição física, e gerenciar estoques no sentido mais amplo do conceito. “Não definimos nenhuma barreira de entrada porque não pode haver uma, caso contrário criaríamos reserva de mercado! Nosso Projeto de Lei, republicano que é na sua essência, é indutor de desenvolvimento, de pluralidade, de simplificação e maior competitividade operacional, combate, como assim define os valores da associação, qualquer intenção de reserva de mercado. Defendemos como cláusula pétrea da ABOL a livre concorrência, o livre mercado. Não pode haver nada, absolutamente nada, como assim defende a Constituição, que impeça o livre exercício da atividade econômica, no caso, a do operador logístico”, argumenta Meireles.

O diretor presidente da ABOL gosta de usar a expressão, quando fala da característica das empresas do setor, como sendo homogeneamente heterogêneas, argumentando que está na diversidade e na complementaridade a marca registrada das empresas que atuam na logística.

“Se olharmos para dentro da nossa casa, todos os nossos operadores têm pluraís atividades e atuam em todas as cadeias produtivas, fazendo o tripé do transporte multimodal, armazenamento e gestão de estoque. Nossas operações participam, normalmente, de concorrências abertas e que, muitas vezes, resultam em combinações entre outros operadores logísticos que dispõem de ativos ou expertise em outras regiões do país ou do globo”.

Meireles é categórico ao afirmar que há espaços para todos no mercado. E afirma: “não podemos aceitar que setores se oponham ao desenvolvimento da nossa atividade, ou a qualquer outra, tanto porque, todo e qualquer player tem o direito de atuar no mercado, logo, todos

são muito bem-vindos. Nada impede que uma transportadora venha a ser um operador logístico, basta que capacite-se ao escopo diverso e plural da atividade, estruturado no tripé que caracteriza o operador logístico. O setor é livre, a economia é livre. Um setor não pode, de jeito algum, impedir que outro participe, cresça, prospere!”

E como a ABOL está hoje? “Estamos avaliando. Tivemos uma reunião com o ministro de Infraestrutura, Tarcisio Gomes de Freitas, e saímos de lá muito felizes com a visão dele, porque ele teve uma compreensão fantástica do nosso setor e dos nossos desafios e está analisando o nosso Projeto de Lei e, sinceramente, vi nessa direção, uma possibilidade real de avançarmos

positivamente”, aposta Meireles.

“É mister, contudo, registrar que nada impede um operador logístico operar nas condições atuais. É um integrador de atividades logísticas, operando, exatamente igual a qualquer outro player, com as mesmas obrigações e responsabilidades perante as atividades as quais desempenha. Nosso objetivo, com o compromisso que temos diante da pujança e importância do setor, é melhorar o ambiente de negócios, aportando mais segurança jurídica, melhor e maior propositura de geração emprego e renda para as comunidades e setores onde atuamos, proporcionando, de forma mais simplificada, melhor qualidade de arrecadação”, diz.

Na visão do diretor presidente

www.transportemodernoonline.com.br

As notícias do mundo do transporte onde você estiver.



da ABOL, mais dia, menos dia, o Projeto de Lei será adotado e ganhará força, dado ser ele um benefício para a atividade econômica lato sensu. O ‘quando’ não é uma preocupação para ele, até porque, como Meireles diz: “Como estamos, não deixamos de operar, muito pelo contrário. Operamos de forma crescente; o operador logístico tem um grau de compliance elevadíssimo; temos uma rigidez operacional, responsabilidade fiscal, social, ambiental e o operador logístico é demandado por todos os padrões de qualidade do mundo porque operamos para todos os setores, inclusive os mais exigentes e mais regulados. E gostamos disso, porque nos atribuí excelência. Para operar temos que ter todas as certificações, todas as licenças, todos os requisitos. Estamos falando de um setor, que mesmo que tenha esses desafios burocráticos, cresce a dois dígitos por ano. Por que? Porque é essencial a qualquer atividade econômica”.

Se a ausência de uma regulamentação não compromete em nada a atividade, então por que a ABOL se lançou nessa cruzada? Nas palavras de Meireles: “Além de modernizar o Decreto no. 1.102 da armazenagem geral, que completa este ano 116 anos, o Projeto de Lei esclarecerá o que é de fato o operador logístico para todos os stakeholders. O Projeto de Lei visa, reitero, a um melhor ambiente de negócios, com mais segurança jurídica, com mais profissionalismo e transparência, geração de empregos e atividade econômica. Só a própria modernização do decreto de armazenagem vai reduzir consideravelmente a burocracia a todos. Temos atores que

já declararam elevado interesse de investir no Brasil, no setor. Se ampliarmos a segurança jurídica, esses investimentos virão, certamente”.

Meireles acrescenta outro compromisso assumido: o de defender os interesses dos operadores logísticos, mas não da perspectiva da exclusão, mas sim da integração. “Precisamos nos dedicar, todos os setores, ao correto, lícito, justo e republicano direito ao lobby técnico, aquele que transparentemente defende melhor os interesses dos setores em harmonia com os demais, dado que, um setor isoladamente não progride, assim, deve-se olhar a engrenagem como um todo. No entanto, a ABOL é defensora de todos os modais e subsetores da logística, entendendo que há a real, efetiva e imediata necessidade de se estabelecer no Brasil um pacto pela multimodalidade, e que seja de todos e de amplitude nacional. É preciso que todo mundo entenda que isto é uma engrenagem. Temos que romper os interesses setoriais em prol do interesse nacional. A cabotagem, a ferrovia, a hidrovia e navegação interior, a expansão fundamentada das rodovias, os portos, retroportos, os terminais intermodais, todos, são fundamentais e necessários. Há de se ter a concepção de que a logística integrada é pleonasmicamente viciosa. Temos que ter um novo mindset para a construção de uma agenda de um Brasil multimodal”, observa.

E O FUTURO?

Por atuarem com soluções do tipo one stop shopping, ou seja, geradores de soluções em só player, integrando todas as atividades logís-

ticas, os operadores logísticos são usuários demandantes intensivos de tecnologia e capacitação profissional. “Costumo dizer que tecnologia não tem fronteira: estará sempre onde a economia a demandar e que haja a sua correspondente remuneração para fazê-la viável. Com a disrupção e a inovação tecnológica nos atuais estágios, com o cesto vasto de ofertas múltiplas de soluções e plataformas como Blockchain, IoT, Learning Machine, Cloud Computing, Artificial Intelligence, Big Data, além do uso cada vez mais crescente de drones e soluções para atender a first & last mile, como os Smart Logistic Parcel Locker Parcel/Drop Box Small Parcel, Veículos Auto Guiados (AGV – Automatic Guided Vehicle), bem assim a expansão em ritmo crescente dos veículos elétricos, teremos mudanças ainda mais radicais”, aposta Meireles.

“E para finalizar, não há como conceber uma operação logística nos dias atuais, quer seja de transportes, de armazenagem ou gestão de estoques, sem tecnologia avançada. Os WMS (Warehouse Management Systems) ou TMS (Transport Management Systems), passam a ser condições sine qua non para qualquer operação standard. Tenho dito que qualquer negócio ou operação que não puder ser administrada através de um smartphone está ultrapassada. Como essas bases e fundamentos fazem parte da característica do operador logístico, entendemos que estamos aptos a continuar atendendo às sofisticadas e complexas operações dos nossos clientes com ainda mais precisão, presteza e competência técnica”, afirma Meireles.

26ª EDIÇÃO



INTERMODAL 2020 SOUTH AMERICA

17 - 19 | MARÇO | 2020

SÃO PAULO EXPO - SP - BRASIL



**UMA PLATAFORMA
ESTRATÉGICA
PARA NOVOS NEGÓCIOS**

VISITE INTERMODAL.COM.BR

PROMOÇÃO E ORGANIZAÇÃO



SEJA UM EXPOSITOR!

CONTATO@INTERMODAL.COM.BR

+55 (11) 4632 0200

Depoimentos dos associados

Executivos das empresas de logística reforçam a importância da ABOL na defesa dos interesses do setor



Fernando Corrêa

gerente geral Andreani

A ABOL está no caminho correto reunindo os maiores operadores logístico do país. É essencial como um meio de juntar todas as empresas com o pensamento de fortalecer o setor de logística. A associação é muito importante para um dia conseguirmos um índice de reajuste próprio, como ocorre com o setor de logísticas em países vizinhos.



Oswaldo Dias de Castro Júnior

diretor geral da Golden Cargo

A ABOL é essencial para o desenvolvimento sustentado do setor, produzindo e disseminando conhecimento, trazendo segurança jurídica para as empresas e parâmetros de comparação e aprendizado entre os operadores logísticos.



José Manuel Juárez Rodríguez

diretor de operações LTL & WHS

A ABOL reúne os principais players do setor, que atuam em vários países, e que contam com grande experiência, para, em conjunto, debatem dos desafios do setor. É uma associação moderna, sem vínculos políticos e com regras importantes de compliance.



Ronaldo Fernandes da Silva

presidente da FM Logistic do Brasil

Desde bem antes da sua fundação, em 2012, a ABOL faz parte ativamente das discussões que permeiam o setor dos operadores logísticos no Brasil. É uma entidade de fundamental importância e que busca, prioritariamente, discutir questões relativas às normas, leis e diretrizes que regulamentam essa área tão importante da cadeia logística brasileira. A ABOL é o elo central das empresas do setor com os principais órgãos que envolvem as agências reguladoras, secretarias estaduais, municipais e federais. É uma associação que representa com clareza e transparência as principais discussões que permeiam as atividades dos operadores logísticos do Brasil.



André Luis Façanha

diretor presidente Grupo Toniato

Participar da ABOL tem sido valioso, sobretudo ao lado de grandes e importantes empresas, colocando o Grupo Toniato em outro patamar perante o mercado como um todo. A ABOL tem um papel relevante para o setor, porque atende ao interesse do operador logístico e tem participação assertiva no mercado quanto ao papel do operador dentro de uma cadeia produtiva integrada e com serviços diferenciados.



André Prado

presidente BBM

A ABOL é importante uma entidade, que alinha com a realidade do mercado e que tem o objetivo de conseguir o melhor para o setor de logística. A associação tem papel relevante na busca por mais produtividade do setor e no debate de questões como de legislação.



Roberto Vilela

diretor presidente RV Imola

A ABOL tem uma posição de respeito no mercado. Criou força e representatividade para os seus associados, com impacto positivo para as atividades da RV Imola. É uma organização que fala pela classe, discutindo todos os assuntos importantes para o desenvolvimento do setor e contribuindo para as atividades dos operadores logísticos.

**Ricardo Kallas***diretor comercial da Gafor*

A criação da ABOL, reunindo os principais operadores logísticos do país, foi um marco para o setor de logística brasileiro. A ABOL tem contribuído positivamente para o setor, porém não em um ritmo que gostaríamos. Algumas propostas da ABOL não conseguem encontrar eco no mercado. Mas o principal atributo da associação foi trazer união entre as empresas no mercado, criando uma agenda positiva e construtiva em relação aos problemas do setor. A ABOL é extremamente relevante para o setor de logística.

**Paulo Sarti***presidente da Penske no Brasil*

Participamos ativamente do processo de criação da ABOL e destaco que a associação tem cumprido seu papel de mostrar ao mercado e aos governantes a importância do setor. O crescimento da associação, que hoje conta com os maiores e mais importantes operadores logísticos do Brasil, reforça o entendimento de que estamos no caminho certo.

**Sérgio Faria***vice-presidente da TPC*

O papel da ABOL é fundamental. Precisamos unir forças para enfrentamento dos problemas comuns e, neste sentido, é louvável o desempenho da diretoria da ABOL.

**Marcelo Gonçalves***diretor corporativo da Veloce*

Somos uma das empresas fundadoras e temos orgulho de participar da associação, que surgiu para fortalecer os princípios éticos, alinhados com práticas de mercado.

**Omar Passos***diretor da oivisão de logística da TA*

Sem dúvidas, tem sido um fórum muito produtivo para o setor, que carecia de representatividade estruturada.

**Patrick Daniel Bonaly***diretor geral da Gefco*

A ABOL é essencial para ajudar a criar um contexto que permite aos operadores oferecer melhorias de competitividade às empresas brasileiras.

**Osni Roman***presidente da Coopercarga*

A ABOL tem um papel importantíssimo para os operadores logísticos e, em função disso, nos associamos à entidade, a qual consegue, com muita habilidade, liderar as situações do setor e está em constante busca de soluções para o segmento.

**Adriano Thiele***diretor executivo de operações da JSL*

Com a missão de representar, promover e desenvolver os Operadores Logísticos do Brasil, a ABOL é a entidade que representa os operadores logísticos junto às diversas frentes de defesa do setor, com sua atuação ética e profissional. É fundamental para o desenvolvimento do setor.

**André Sampaio***diretor de operações da TPC*

A ABOL já tem uma história no desenvolvimento do nosso setor. Precisamos manter e cada vez mais reforçar a nossa associação com a entrada de novos associados, que apóiem demandas e vontade de mudarmos o nosso setor.

**Rogério Patrus***presidente da Brado*

O trabalho feito pela ABOL é essencial, pois ainda é preciso que o setor conquiste o reconhecimento e uniformização do marco legal do operador logístico.

Crescimento dos mercados automotivo e eletroeletrônico impõe desafios para operadores logísticos do setor

A produção de veículos vem registrando aumentos sucessivos e o segmento eletroeletrônico projeta uma produção 7% superior ao ano passado

[ALESSANDRO PADIN]



Os operadores logísticos dos segmentos automotivo e de eletroeletrônicos terão grandes desafios pela frente. No primeiro semestre, foram produzidos no país 1,47 milhão de veículos (automóveis, comerciais, caminhões e ônibus), de acordo com dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), um aumento de 2,8% em relação ao mesmo período do ano passado. Já a Abinee (Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica) prevê um crescimento de 8% em 2019, com um faturamento total de R\$ 157,3 bilhões e uma elevação de 7% na produção do setor.

Com dados que apontam para um futuro próximo virtuoso, os operado-

res logísticos estão preparados para atender a demanda? É preciso analisar a conjuntura. O Brasil passa por uma fase de ajustes. Mesmo que de forma



Marcelo Gonçalves: “Se as reformas não acontecerem, ficaremos em compasso de espera. O momento é de cautela e, enquanto o governo não sinalizar com isso, os investimentos não acontecerão”

turbulenta, reformas como a da Previdência estão caminhando e as perspectivas de oxigenação do ambiente econômico aumentam. O cenário é propício para que antigas demandas se transformem em realidade, como, por exemplo, a regulamentação da atividade do Operador Logístico no país, por meio de um Projeto de Lei (PL).

Antiga bandeira da Associação Brasileira de Operações Logísticas (ABOL), a iniciativa proporcionaria maior previsibilidade, estabilidade e crescimento, com governabilidade e compliance para o setor. “O estabelecimento do marco regulatório proposto pela ABOL seria um primeiro passo para equalizar nossas principais pre-



ocupações, desde o ajustamento de aplicações tributárias até equalização de desequilíbrios concorrenciais com os Correios. Outro aspecto é custo do investimento em tecnologia atualmente no Brasil”, aponta o diretor da Divisão de Logística da TA, Omar Passos.

Para diretor Corporativo da Veloce, Marcelo Gonçalves, regulamentação é fator primordial para o desenvolvimento do país e para garantir uma segurança jurídica para as empresas. “Se as reformas não acontecerem, ficaremos em compasso de espera. O momento é de cautela e, enquanto o governo não sinalizar com isso, os investimentos não acontecerão. Temos esperança que no segundo semestre

possa haver mudanças. As empresas brasileiras, incluindo as operadoras logísticas, querem ver o país compe-



Para Omar Passos, o estabelecimento do marco regulatório proposto pela ABOL seria um primeiro passo para equalizar nossas principais preocupações

titivo para crescer ainda mais”, aponta o executivo.

A Lei 13.703 que aprovou a política do frete mínimo e manteve a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) como responsável para indicar os pisos mínimos por quilômetro rodado por eixo carregado refletiu nos custos operacionais do transporte, principalmente nos valores referentes ao óleo diesel e pedágios. “O impacto está diretamente ligado à pressão para aumento do custo. Temos focado nossas atividades e operações nas regiões onde possuímos estrutura própria e parceiros dedicados, com o objetivo de conter tal pressão”, explica Omar Passos, diretor da Divisão de Logística da TA.

Inovação, fator humano e tecnologia para uma operação mais eficiente

Inovação tecnológica é fundamental para a sobrevivência e o crescimento de qualquer empresa que atue na atividade de logística. O diretor de Operações da TPC, André Sampaio, salienta que a busca por inovação é uma constante na TPC. “Desenvolver soluções está no nosso DNA. A nossa estratégia considera a tecnologia como um caminho fundamental para trazer produtividade e, consequentemente, novos caminhos para os desafios que encontramos”, afirma. E continua: “O pilar humano é o que tem a maior importância dentro da sustentação do nosso negócio, somos uma empresa formada por pessoas, crescer e inovar passa indiscutivelmente por capacitar e motivar o nosso time. A nossa área de Gente e Gestão está ligada diretamente ao presidente da

nossa empresa, o que demonstra a importância e principalmente aonde queremos chegar”.

“Nosso foco é a busca constante do desenvolvimento e a melhoria de nossos processos e operações. Para tanto, temos departamentos de melhoria contínua, engenharia logística e TI atuando na pesquisa e na busca de tendências e inovações para o mercado”, afirma o presidente da Penske no Brasil, Paulo Sarti. “Temos muito clara a importância do nosso time e por isso investimos constantemente na formação, capacitação e desenvolvimento de nossos colaboradores. Além das questões de desenvolvimento pessoal, damos importância ao bem-estar dos nossos colaboradores e, por isso, também investimos em benefícios e ações focadas no cotidiano da equipe,

como horários de trabalho mais flexíveis e programas de reconhecimento. O resultado desta estratégia é que temos hoje um dos menores índices de turnover da nossa indústria e conseguimos atrair os melhores talentos do segmento”, completa.

Diretor corporativo da Veloce, Marcelo Gonçalves ressalta que a Veloce possui uma área de TI com gestão própria e está investindo busca por soluções com a participação de startups. “Junto com a tecnologia e inovação, investimentos em um programa interno que faz um mapeamento por área para suporte e capacitação dos funcionários. É a inovação e a capacitação andando em conjunto para o desenvolvimento das operações”.

Gennaro Oddone, diretor presidente da Tegma, está preocupado com a questão da infraestrutura no país, que está em condições precárias e requer investimentos, mas alerta também para a necessidade de capacita-

O diretor de Operações da TPC, André Sampaio, avalia que houve um retrocesso: “Em um mercado aberto, competitivo, estabelecer o frete mínimo pode ser considerado uma estratégia equivocada”. Marcelo Gonçalves, da Veloce, reforça: “Os valores inevitavelmente subiram e impactam as empresas, que podem perder competitividade”.

SISTEMA TRIBUTÁRIO

Qual o impacto do sistema tributário, fiscal, trabalhista e sindical do país nas atividades da empresa? Passos, da TA, destaca que o impacto é fortíssimo: “O que evoluímos recentemente não traz a eficiência e

flexibilidade necessária para o atendimento de nossas atividades em todos os segmentos em que atuamos”.



Para ele, não existe “bala de prata” e a retomada, de forma estruturada, dos investimentos depende de uma série de ações em diversas áreas, não só econômica, mas política também. “Indiscutivelmente a Reforma da Previdência é um primeiro passo importantes neste processo”, avalia.

Gennaro Oddone, diretor presidente da Tegma, ressalta que o sistema tributário no país como um todo é extremamente complexo e para as empresas de logística ainda mais. “Temos que nos adequar às legisla-

André Sampaio: “O mais importante nesse momento é mostrarmos atitude, ação e principalmente vontade política para chegarmos a uma saída efetiva”

ção e inovação: “Do ponto de vista interno das empresas o foco tem que estar no desenvolvimento de pessoas e inovação. Nós precisamos treinar os profissionais e capacitá-los para atender a nova realidade. Realizamos o mapeamento das competências para alinhar a estratégia da companhia, desenvolvendo cursos e projetos de desenvolvimento de lideranças”.

O executivo ressalta, ainda, que o pilar tecnologia é inerente a atividade de logística e, portanto, inovação é fundamental. “Temos investido bastante e, há dois anos, criamos uma aceleradora chamada Tegup, que visa aproximar startups com foco em logística. No período passaram pelo projeto 120 startups”, afirma.

MULTIMODALIDADE

Qual a importância da multimodalidade nas atividades da empresa e qual contribuição oferece para a companhia

ções de cada estado que operamos. Estamos em grande parte do território nacional, atuando com legislações e processos diferentes de acordo com a região. Não temos ainda um reconhecimento do operador logístico que envolva todas as atividades. Então somos obrigados a trabalhar com CNAEs diferentes. Isso aumenta demais a complexidade e, obviamente, os custos”, aponta.

O executivo destaca que há um consenso da sociedade e do congresso da necessidade da Reforma da Previdência: “Espero um impacto positivo no primeiro momento, mas precisamos ter clareza que, por si só, não será o suficiente para resolver os problemas do país. Tão importante quanto é a

no setor da economia em que opera? “Tratando do Brasil, um país com a disponibilidade de costa que temos, consideramos o gate marítimo como uma importante porta de entrada e conseqüentemente o rodoviário para as demais. Infelizmente o ferroviário não possibilita a utilização como gostaríamos, visando a integração com os modais citados anteriormente mas esperamos que tenhamos novidades em breve”, ressalta o diretor de Operações da TPC, André Sampaio.

Outro desafio que se apresenta é a necessidade de encontrar soluções para os gargalos de mobilidade urbana em grandes centros, onde cada vez mais se intensificam políticas rígidas para a distribuição de cargas. “Cada vez temos mais restrições nos grandes centros, entendo que esse seja um caminho sem volta, a rotina de carga e descarga não deverá voltar para os patamares do passado. Para o nosso segmento esse é um paradigma porém

Reforma Tributária”.

A reforma trabalhista proporcionou alguns ajustes importantes, minimi-



para o mercado essa é uma dificuldade. Os embarcadores, muitas vezes, não possuem estruturas dedicadas para o recebimento ou coletas em horários alternativos, fundamental que estejam preparados”, afirma Sampaio.

Gennaro Oddone, diretor presidente da Tegma, também alerta para as grandes restrições: “Hoje a realidade do país é que a aplicação de projetos que se tornem viáveis a partir da multimodalidade são muito restritos por conta da infraestrutura deficitária. Hoje temos a predominância do modal rodoviário e, a médio prazo, quando houver investimentos para o desenvolvimento de outros modais haverá uma mudança”.

Gonçalves, da Veloce, alerta que o processo de inovação que ocorre na mobilidade urbana nas áreas urbanas é irreversível. “Muitas empresas estão aproveitando a oportunidade de negócios, com criatividade. Todos precisam ficar atentos”, destaca.

zando distorções que penalizavam sobremaneira o setor empresarial, aponta o vice-presidente da TPC, Sérgio Faria. Ele, porém, destaca: “Entretanto, de certo, há inúmeras outras correções que precisam ser realizadas, não apenas nas regulação trabalhista e sindical, mas, sobretudo, no regulação fiscal e tributária. Precisamos ter um sistema tributário que fomente o desenvolvimento econômico e a geração de novos empregos”.

Para diretor de Operações da TPC, André Sampaio, a nova lei trabalhista

Gennaro Oddone: “Hoje a realidade do país é que a aplicação de projetos que se tornem viáveis a partir da multimodalidade são muito restritos por conta da infraestrutura deficitária”



Para Patrick Daniel, a ABOL é essencial para ajudar a criar um contexto que permite aos operadores oferecer melhorias de competitividade às empresas brasileiras

já trouxe uma evolução: “Temos experimentado alguns modelos de contratação com sucesso. Um deles é o contrato intermitente, possibilitando atender sazonalidades dos nossos clientes”. Sobre a Reforma da Previdência, a expectativa do executivo é grande. “Entendo que isoladamente a previdência não é a solução de todos os nossos problemas, mas uma delas. O mais importante nesse momento é mostrarmos atitude, ação e principalmente vontade política para chegarmos a uma saída efetiva”, salienta.

Patrick Daniel Bonaly, diretor geral da Gefco, a Reforma da Previdência, é o primeiro passo de uma longa lista de reformas que deveriam ter sido feitas há décadas. “O impacto do sistema tributário, fiscal, trabalhista e sindical faz parte do bem conhecido ‘Custo Brasil’ e limita os ganhos de produtividade”.

O NOVO GOVERNO

Faria, da TPC, considera prematuro avaliar o governo, mas ressal-

Players destacam papel estratégico da ABOL

Há quase uma década, a ABOL (Associação Brasileira de Operadores Logísticos) vem se colocando na vanguarda da defesa do setor logístico no país. No período, todos os grandes debates e conquistas que envolveram o segmento tiveram participação da entidade. “Sem dúvidas, tem sido um fórum muito produtivo para o setor, que carecia de representatividade estruturada”, explica o diretor da Divisão de Logística da TA, Omar Passos.

“A ABOL já tem uma história no desenvolvimento do nosso setor. Precisamos manter e cada vez mais reforçar a nossa associação com a entrada de novos associados, que apótem demandas e vontade de mudarmos o nosso setor”, ressalta André Sampaio, diretor de Operações da TPC. Marcelo Gonçalves, diretor Corporativo da Veloce, afirma: “Somos uma das empresas fundadoras e temos orgulho de participar da associação, que surgiu para fortalecer os princípios éticos, alinhados com práticas de mercado”.

Gennaro Oddone, diretor presidente da Tegma, declara: “Nós somos sócios-fundadores da ABOL e encam-

ta que a equipe econômica merece toda a credibilidade. “Estou certo que, passado este momento inicial de expectativa com a aprovação da Reforma da Previdência, teremos, inevitavelmente, a retomada do crescimento econômico”, prevê.

Já Sampaio, também da TPC, destaca que o mercado concedeu um período de “carência” ao governo e os primeiros seis meses foram para avaliar quais seria as reais mudanças. “Com o avanço da Reforma

pamos a ideia desde o início para buscar o reconhecimento do operador logístico. A associação tem feito um trabalho importante e legitimamente buscado criar um ambiente que se discuta eficiência na logística do país. Logística eficiente é economia eficiente. Já temos conquistas importantes nesse pouco período de existência”.

Para o diretor geral da Gefco, Patrick Daniel Bonaly, “a ABOL é essencial para ajudar a criar um contexto que permite aos operadores oferecer melhorias de competitividade às empresas brasileiras”.

E um selo de qualidade, seria um diferencial para o setor logístico? “Atuamos em um segmento que abrange uma diversidade muito grande entre as empresas, um Selo de Qualidade pode ajudar na distinção e principalmente no reconhecimento das empresas que tem um diferencial competitivo”, opina o executivo da TPC. Gonçalves também sinaliza positivamente: “Deveria ter sim e seria um diferencial para contratar as empresas com boas práticas de mercado. Outros segmentos fazem isso e com sucesso”.

da Previdência, sem que tenhamos grandes mudanças no projeto original, devemos experimentar uma nova fase e uma saída efetiva da recessão”, avalia.

Para Gennaro Oddone, é um governo inexperiente que ainda está na fase de tentativa de ajuste: “Há pessoas competentes fazendo um trabalho sério e é preciso dar um voto de confiança para que se alcance a maturidade. Continuamos otimistas”.

14^A 18
OUT | 2019
SÃO PAULO EXPO

FENATRAN
22º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

midiatre.com.br

EVENTO SIMULTÂNEO:



+420 MARCAS
expositoras

+60.000
visitantes vindos de
35 PAÍSES

VOCÊ
NA ROTA
DOS MELHORES
NEGÓCIOS

FENATRAN



WWW.FENATRAN.COM.BR



Iniciativa:



Apoio Institucional:

Organização e Promoção:



Competitividade barrada

Crise econômica não interfere no crescimento do setor, mas a logística de insumos e produtos agrícolas é freada pela infraestrutura defasada do país

[JOÃO MATHIAS]



Ponta de lança da economia brasileira, o agronegócio e a sua cadeia produtiva geradora de riquezas apresentam-se na contramão da recessão econômica, que vem sendo registrada no país nos últimos anos. Nem por isso, contudo, as empresas do setor estão alheias aos efeitos da crise.

Responsáveis pelo transporte e pelos processos de movimentação de insumos agrícolas e de mercadorias oriundas do campo até os clientes, os operadores logísticos especializados passaram a enfrentar um aumento da concorrência, com a entrada de empresas migrantes de outros setores afetados pela retração da demanda.

Companhias como a Golden Cargo, que tem atividades nos segmentos de insumos para o agronegócio e produtos químicos embalados, se decidiu-

se por uma reestruturação nos últimos meses, diminuindo ociosidades e revendo processos internos e de gestão, a fim de reduzir custos, aumentar a produtividade e ganhar mercado. Para sustentar as operações em regiões mais distantes no Centro-oeste, Norte e Nordeste, a empresa se vale da estratégia de realizar parceiras, em especial na oferta de recursos imobiliários, segundo o diretor comercial, Oswaldo Dias de Castro Júnior.

O atual cenário de incertezas do país também provoca apreensão nos operadores logísticos em relação aos próximos anos. “Os investimentos não vêm acontecendo, o que afeta a indústria brasileira e a nós, os operadores logísticos, que fazemos parte dela”, afirma o diretor comercial da Gafor, Ricardo Kallas. “É necessário

que haja uma série de reformas para que o país possa sair deste período em que a economia vem patinando”.

A expectativa positiva do diretor presidente do Grupo Toniato, André Luis Façanha, está na possibilidade da reorganização financeira e administrativa do Brasil, e na superação da inércia do ambiente econômico brasileiro nos últimos anos. “Estou bastante animado com as declarações do ministro dos Transportes (Tarcísio Gomes de Freitas), que é uma pessoa técnica e capacitada”.

A reforma da Previdência é vista por Façanha como um estímulo para as atividades do Grupo Toniato, pois “inclui medidas urgentes para o país reanimar a economia”. Kallas, da Gafor, também acredita que o país volte a crescer com a reforma da Previ-



dência, uma das várias que o Brasil necessita para que o Produto Interno Bruto (PIB) “deixe de registrar o crescimento píffio de 1%, para atingir taxas mais altas”.

Na opinião do presidente da BBM, André Prado, “a reforma da previdência é uma necessidade para a economia do país, que não suporta mais a



carga gerada para os cofres públicos”.

GARGALOS

O sistema tributário brasileiro é alvo de crítica dos executivos de empresas logísticas que cortam o território nacional, levando e trazendo produtos do agronegócio. A “guerra fiscal” entre estados ainda é um problema, segundo Façanha, que afirma esperar pela simplificação dos tributos nos próximos anos. Outro exemplo de gargalo no setor de logística é o excesso de burocracia, de acordo com o diretor comercial da Gafor.

Prado, da BBM, concorda e assinala que a legislação do setor de logística não evoluiu com o mercado. “As empresas atingiram um nível técnico que, hoje, está muito acima da legislação vigente. Isso obriga o setor a ter duas logísticas, sendo uma física e material, e outra documental. É necessário realizar uma revisão e atualização da legislação, o que melhoraria o avanço das operações e o crescimento das empresas, além de aumentar a competitividade dos operadores logísticos”.

A BBM, que teve seu capital aberto no início de 2019, está em um processo de consolidação de expansão. Em 2018, mesmo ano que investiu R\$ 40 milhões no aumento da capacidade produtiva e renovação da frota, comprou por R\$ 44 milhões a Transeich, o que quintuplicou sua receita nos últimos cinco anos. Os planos da BBM, que presta

André Luís Façanha: “A complexidade do mercado doméstico também é fator de preocupação do empresário, devido à deficiente infraestrutura existente, ao excesso de burocracia na prestação de serviços e à outros problemas que formam o Custo Brasil”



Oswaldo D. Castro Jr.: “Todos os processos operacionais precisam de soluções tecnológicas, da gestão da armazenagem até as aplicações no monitoramento da distribuição”

serviços para os mercados “florestal/agronegócios”, como define a empresa, além de outros segmentos da indústria, são de faturar R\$ 1 bilhão em 2022.

Muito antiga, a legislação referente à armazenagem, elo de grande importância na cadeia produtiva do agronegócio, é mais um assunto na pauta dos operadores logísticos. “Não diferente do que ocorre no setor de transporte, a parte tributária (dos armazéns) precisa acompanhar a evolução da indústria e eliminar mais esse gargalo do setor”, diz o presidente da BBM. “Com uma legislação mais alinhada, o setor ganha mais agilidade, gerando mais trabalho e diminuição do Custo Brasil”.

A defasagem do Decreto 1.102 de 1903 expõe o operador logístico a fragilidades, sendo que a principal, segundo Castro, da Golden Cargo, é “a falta de uma regulamentação que reconheça a atividade de transportar, armazenar e realizar serviços logísticos de forma integrada e regulada, sem imprecisões legais ou jurídicas”.



André Prado: “As empresas atingiram um nível técnico que, hoje, está muito acima da legislação vigente”

calcular os custos operacionais do transporte”, diz Façanha do Grupo Toniato. “Os operadores logísticos ficaram ‘achatados’ entre seus subcontratados (transportadores puros) e seus clientes, que não aceitam a regulação tarifária”, afirma Castro da Golden Cargo.

Segundo Kallas, a Gafor respeita integralmente o tabelamento dos fretes, mas o sistema acaba criando uma desvantagem competitiva em relação às empresas que não cumprem a lei. “Sem uma fiscalização, os operadores que trabalham dentro da lei acabam perdendo pela concorrência”.

MULTIMODALIDADE

A complexidade das atividades de logística do agronegócio ainda esbarra na deficiente infraestrutura que há anos persiste no país, resultando em obstáculos às companhias do setor. “O país ainda tem muitos problemas para resolver nos setores rodoviário, aéreo e portuário. Há dificuldade no acesso aos portos, implicando em baixa produtividade”, diz Kallas.

A utilização de diferentes modais é uma solução estratégica para a BBM atender os seus clientes. “Nossa logística de distribuição é concentrada na rota porto-indústria-porto, com transporte intermodal rodoviário e marítimo, especificamente cabotagem, além de uso de barças para o carregamento de madeira em vias fluviais”, diz Prado.

Para rotas marítimas, a BBM tem parcerias com empresas de navegação, prática também utilizada pelo

Grupo Toniato. “De forma pontual, fazemos parceria com empresas de cabotagem e ferroviárias, a fim de utilizar a multimodalidade para rotas longas”, afirma Façanha. Sempre que necessário, o grupo recorre a operações multimodais, mas o modal rodoviário responde por mais de 98% do seus serviços.

Na Gafor, o uso de diferentes modais é realizado de forma tímida, em um percentual menor que Kallas gostaria. O diretor comercial conta que a empresa pretende ampliar a prática da multimodalidade em suas operações de distribuição. “Hoje, estamos concentrado no sistema rodoviário”. Florestal e sucroalcooleiro são os dois principais setores que a Gafor atende, realizando sobretudo operações em áreas confinadas na coleta de matérias-primas em terras de fazendas dos clientes.

A empresa, que tem operações também na Argentina, Chile, Uruguai e Paraguai, além das mais de 40 unidades no Brasil, poderia utilizar a cabotagem se o modal dispusesse de um serviço mais adequado no mercado, com velocidade mais rápida na entrega das cargas, facilidade na reserva de slot (espaço no navio) e maior frequência de viagens, segundo Kallas. “Para usar a multimodalidade, também é necessário estar bem alinhado com os clientes, que, por sua vez, precisam ter um aumento no nível de estoque”. Na distribuição via rodovias, a carga dentro do caminhão é muitas vezes o estoque dos clientes.

Os operadores também conseguem superar as barreiras da infraestrutura nacional obtendo musculatura tecnológica. Atualmente, os processos operacionais precisam de soluções tecnológicas, da gestão

Um novo marco regulatório deve simplificar os processos e reduzir o trabalho de retaguarda, contribuindo para a gestão e controle das operações, na análise de Façanha. A urgente atualização da regulamentação já vem sendo discutido pela Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL), segundo Kallas. “Traria mais segurança para o setor e mais investimentos em armazéns”, diz o diretor comercial da Gafor.

Em 2018, somou-se mais um debate aos operadores logísticos, que são contrários ao tabelamento de frete adotado pelo governo federal, devido à greve dos caminhoneiros que paralisou o país. É na boleia de muitos caminhões terceirizados por empresas de logísticas que cargas agrícolas atravessam o Brasil. Adeptos à livre negociação, os executivos do setor afirmam que a tabela precisa ser tecnicamente adequada, equívocos devem ser reparados e ouvidas todas as partes interessadas.

“Temos de ver outros modelos alternativos. A Esalq-Log está estudando uma nova metodologia para

da armazenagem até as aplicações no monitoramento da distribuição, segundo explica Castro da Golden Cargo.

Na Gafor, a tecnologia está no topo da agenda da companhia, de acordo com Kallas. “Como exemplo de solução, temos o monitoramento em tempo real das operações, mapeamento dos veículos em deslocamento e estamos embarcando tecnologia 4.0”, diz o diretor.

Dada a relevância da tecnologia no setor, o Grupo Toniato resolveu investir em uma empresa do ramo e apartada do modelo de negócio logístico da companhia. A Gera Sinergia é formada por uma equipe de profissionais de tecnologia da informação, que fornece plataformas de software com sistemas de gerenciamento e controle de veículos e cargas, com atualizações por meio de aplicações de tecnologias.

“O investimento na startup foi em um momento vital para operar no mercado com a chegada da indústria 4.0”, afirma Façanha. Além de atender o Grupo Toniato, a Gera Sinergia presta serviços para clientes da indústria em geral, que buscam inovações em supply chain. O grupo, que atende os setores químico e agroquímico, também conta com uma construtora que dispõe de equipe especializada no desenvolvimento de empreendimentos para logística com o conceito built to suit (sob medida).

Se de um lado a tecnologia tornou-se essencial para as operações logísticas, de outro as empresas do setor sabem que a capacitação dos profissionais é primordial para assegurar a qualidade dos serviços. Na BBM, são vultosos os investimentos em treinamentos de pessoal, se-



Ricardo Kallas: “O país ainda tem muitos problemas para resolver nos setores rodoviário, aéreo e portuário”

gundo Prado. O presidente da BBM explica que dentro do departamento de recursos humanos há um programa de avaliação dos funcionários, principalmente dos gestores. “Há uma agenda (de treinamento e avaliação) para cada área da empresa”.

Do alto executivo à equipe operacional, o Grupo Toniato reserva recursos para aprimorar e assegurar a competência dos seus profissionais. Criteriosa na seleção de seus funcionários, a Gafor também oferece cursos de capacitação para melhorar a qualificação dos empregados e garantir a qualidade de seus serviços, segundo Kallas.

CERTIFICAÇÃO

Enquanto o marco legal e a eliminação de barreiras são considerados temas pertinentes para melhorar as atividades dos operadores logísticos tanto do agronegócio quanto de outros mercados, a implementação de um selo de reconhecimento da qualidade dos serviços das em-

presas ainda não é consenso entre os executivos do setor. Apesar de entenderem a importância do certificado, nem todos avaliam que as companhias precisam desse tipo de chancela no momento.

Para Prado da BBM seria excelente qualificar os operadores logísticos no mercado, porém o selo deveria ser concedido a partir de um sistema confiável. “Um selo de qualidade é importante para um setor que tem pouca barreira à entrada”, diz Kallas da Gafor. Façanha do Grupo Toniato vê o próprio prêmio “Melhores Operadores Logísticos OTM” como uma legitimação da qualidade das empresas de logística.

O diretor presidente do Grupo Toniato analisa que a participação na ABOL, ao lado de grandes e importantes empresas, já colocam a companhia em outro patamar perante o mercado. “A ABOL tem participação assertiva no mercado quanto ao papel do operador dentro de uma cadeia produtiva integrada e com serviços diferenciados”.

Segundo o diretor comercial da Golden Cargo, Oswaldo Dias de Castro Júnior, a associação traz segurança jurídica para as empresas. Porém, algumas propostas da ABOL não conseguem encontrar eco no mercado, de acordo com Kallas, para quem a criação da ABOL, reunindo os principais operadores logísticos do país, foi um marco para o setor de logística brasileiro.

Um dos principais atributos da ABOL, segundo o diretor comercial da Gafor, foi trazer união entre as empresas concorrentes no mercado, mas que têm o mesmo desafio, criando uma agenda positiva e construtiva em relação aos problemas do setor.

Multimodalidade em foco

A associada Brado, que já trabalha com os modais ferroviário e rodoviário, planeja atuar no transporte fluvial

[RENATA PASSOS]



A realização do leilão do trecho da Ferrovia Norte-Sul ainda no primeiro trimestre do governo de Jair Bolsonaro demonstra que o Brasil não pode mais ser tão dependente de um único modal. Para conseguir o equilíbrio da matriz de transporte é preciso investir em diferentes meios e apostar na multimodalidade. Essa é uma das estratégias da Brado, que está contribuindo para o crescimento da diversidade de modais no país.

A empresa se especializou no transporte de contêineres por ferrovia e hoje integra dois modais: o

ferroviário, para longas distâncias, e o rodoviário, para as curtas distâncias - de até 200 quilômetros. “A multimodalidade é o core principal do negócio da Brado. Atuamos 100% no modelo multimodal onde o trem vence as longas distâncias, e os caminhões (terceirizados) fazem a chamada last mile, que são as distâncias curtas rodoviárias. Futuramente, agregaremos um novo modal: o fluvial, utilizado principalmente na região Norte do país, onde barcas se interligarão com nossos caminhões e trens”, declara o presidente da Brado, Rogério Patrus.

O executivo diz que a multimodalidade tem se mostrado estratégica no atendimento das necessidades do mercado interno. “O melhor exemplo que temos é na rota ferroviária entre Rondonópolis (MT) e Sumaré (SP): do Centro-Oeste saem cargas refrigeradas (como proteína animal) e no fluxo inverso partem bens de consumo, produtos de limpeza e alimentos”.

Patrus comenta que, para a empresa, a Norte-Sul significa a possibilidade de desenvolver a logística do mercado interno entre São Paulo, Goiás e Tocantins. “A Brado está

preparada para conectar e abastecer novas regiões com produtos que antes só chegavam pelo modal rodoviário. Caminhamos para uma multimodalidade intensa, pois será possível conectar mais regiões com nossos serviços ferroviários, rodoviários e, futuramente, fluviais”.

As principais cargas movimentadas pela Brado são bens de consumo industrializados, materiais de construção, agroquímicos e commodities agrícolas como milho, soja, farelo, feijão e pluma de algodão. “Na Norte-Sul teremos praticamente o mesmo mix de cargas e poderemos crescer em novos segmentos de cargas industrializadas e bens de consumo duráveis da região de Manaus (AM) e no Porto de Seco de Anápolis (GO)”.

CRESCIMENTO

Mesmo com os problemas econômicos que o país tem enfrentado nos últimos anos, a empresa não para de crescer. Em 2018, as mercadorias transportadas pela Brado totalizaram dois milhões de toneladas ou 267 mil TEU, 19% a mais do que os 224 mil TEU de 2017. No primeiro trimestre de 2019, a companhia transportou 69 mil TEU, 30% a mais do que os 53 mil TEU do mesmo período de 2018. Para 2019, a previsão é chegar a 340 mil TEU, o que significará um crescimento de 27% sobre o resultado do ano passado.

Ao mesmo tempo, tem crescido o número de clientes. Em 2017, a Brado tinha pouco mais de 35 clientes. Em 2019 já operamos com 160 clientes e deveremos passar a marca de 200 clientes em 2020. “Esses resultados são frutos do atendimento cada vez mais personaliza-

do que temos em nosso portfólio de serviços. E também pelo fato do próprio mercado estar entendendo os ganhos de se investir na multimodalidade”, explica Patrus.

INVESTIMENTOS

O crescimento também é fruto de investimentos. Em 2018, a Brado investiu R\$ 100 milhões em novas locomotivas e vagões. A mais recente aquisição de material rodante aconteceu em novembro de 2018, quando a empresa adquiriu três novas locomotivas AC44i da GE Transportation. As três novas locomotivas se destinam aos trechos Araraquara-Rondonópolis (mercado interno) e Araraquara-Santos (exportação).

“Ter ativos é bom, mas demanda muito foco operacional e disciplina na gestão de custos. A Brado investiu mais de R\$ 200 milhões em ativos ferroviários nos últimos cinco

anos e, desde então, oferece serviços de qualidade com equipamentos novos e modernos. A preocupação com o correto uso dos ativos é fundamental para que o investimento realizado seja rentabilizado”.

Segundo Patrus, para 2019, o plano é investir mais de R\$ 60 milhões em todos os terminais da empresa (localizados nas regiões Sul e Sudeste) com o objetivo de aumentar a eficiência nas operações.

TECNOLOGIA

O executivo diz que a principal preocupação da empresa é disponibilizar aos clientes não apenas os melhores serviços, mas sim os serviços mais relevantes. “Devido à natureza do transporte ferroviário ter uma maior previsibilidade nos prazos e mais segurança para as mercadorias, temos focado em soluções que melhorem a experiência do nosso cliente. Por isso, a empresa tam-

Para Rogério Patrus, o trabalho feito pela ABOL é essencial, pois ainda é preciso que o setor conquiste o reconhecimento e uniformização do marco legal do operador logístico





bém aposta em ciência e tecnologia. Brado mantém uma área de inovação que busca constantemente soluções operacionais. Lançamos neste ano o aplicativo WeBrado, que disponibiliza informações precisas e atualizadas de todo o ciclo de pedido, desde a saída até a entrega. O aplicativo também permite a consulta de notas fiscais, booking (reserva de praça ou espaço em um navio), deadline, navio e número de lacre do armador”.

Segundo Patrus, há outros projetos em andamento que buscam, por meio de soluções tecnológicas, aumentar o escopo de produtos que podem ser transportados em contêineres por ferrovia. Um desses planos é a utilização da energia cinética das rodas dos truques para alimentar o sistema de refrigeração de contêineres reefer, o que poderá aumentar a diversidade de produtos congelados que podem ser movimentados em longas distâncias para atender o mercado interno.

“Portanto, enxergamos que a tecnologia é favorável tanto para atender os nossos clientes quanto para atender questões internas de melhoria de processos. Neste primeiro semestre, por exemplo, passamos a utilizar uma estufadeira de sacas em nosso terminal de Cambé (PR). A máquina con-

siste em uma esteira instalada sobre trilhos e com ajuste multidirecional, que executa de forma ordenada o deslocamento da carga do caminhão direto para o contêiner (operação crossdocking)”, informa. Em operação desde março, o equipamento leva em média 40 minutos para fazer a estufagem completa de um contêiner de 20 pés, o que corresponde a cerca de 540 sacas empilhadas, com peso equivalente a 27 toneladas.

O desenvolvimento de talentos também está no foco da empresa. De acordo com Patrus, a área de DHO (Desenvolvimento Humano e Organizacional) faz seu planejamento alinhado aos objetivos da companhia. “Estimulamos o desenvolvimento individual de nossos colaboradores não só por meio de workshops e palestras técnicas, mas também procuramos desenvolver habilidades e comportamentos por meio do Modelo 70:20:10. Tal modelo vislumbra que o aprendizado é composto de 70% de experiências práticas e individuais, 20% de trocas com outras pessoas, e os 10% restantes vêm por meio de cursos e leituras. Claro que as porcentagens variam de pessoa para pessoa, e esse mix é definido de acordo com as necessidades de cada colaborador”.

O PAPEL DA ABOL

Patrus diz que, como empresa de logística, há uma torcida para que as questões da reforma da previdência, do sistema tributário e dos marcos regulatórios sejam ajustadas de forma adequada pelas autoridades e pelos órgãos públicos responsáveis. “A Brado apoia todas as iniciativas que estimulem o desenvolvimento do setor logístico brasileiro”.

Ele salienta que, nesse processo, o trabalho da ABOL é essencial, pois ainda é preciso que o setor conquise o reconhecimento e uniformização do marco legal do operador logístico. “Isso facilitará muito o dia a dia de empresas como a nossa, que integra uma série de serviços logísticos”.

Para ele, a ABOL possui o entendimento do negócio, bem como os impactos positivos e negativos diante de novas políticas para o setor e o “Prêmio ABOL & OTM dos Melhores Logísticos do Ano” significa ter um reconhecimento que destaca o trabalho diferenciado oferecido por operadores logísticos, que além de formarem um importante setor econômico para o País, também dinamiza as atividades de inúmeras empresas brasileiras.

Prontos para a retomada

Empresas que atuam no mercado portuário e alfandegado estão investindo e estão prontas para a volta do crescimento econômico

[RENATA PASSOS]



Toda crise econômica traz dificuldades. Porém, tais declínios servem também para o reajuste de rotas e a avaliação do que pode ser melhorado. As empresas que atuam no setor portuário e alfandegado da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL) fizeram a lição de casa e aproveitaram os últimos anos para investir e se preparar para a retomada do crescimento econômico.

A Santos Brasil, prestadora de serviços portuários e logísticos do tipo porto a porta, criada há 20 anos para operar o Tecon Santos (SP), não parou de investir. Em abril

deste ano, a empresa fechou contrato com a construtora Axxo para a realização das obras de ampliação do cais do terminal santista, que faz parte de um projeto de modernização e aumento da unidade.

O montante investido chega a R\$ 150 milhões e possibilitará a ampliação em 220 metros do cais acostável do terminal, totalizando 1.510 metros. Com isso, o Tecon Santos passará a ter capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax (366 metros), capazes de transportar até 12.500 TEU. No total, serão 1.200 metros de cais,

e mais um navio no TEV (Terminal de Veículos), que permanecerá com 310 metros de cais.

Segundo o diretor de operações da Santos Brasil, Marlos Tavares, as obras devem começar em agosto. Com duração estimada em até 18 meses, os trabalhos não terão interferência na operação ou limitação de capacidade do terminal e gerará cerca de 600 empregos diretos e outros cerca de 850 indiretos. “Essa expansão é necessária para atracação simultânea de três navios dessa próxima geração de embarcações. Apesar de o porto de Santos ainda não pode receber esses navios, o terminal já pode operar dois desses navios simultaneamente”.

Sobre a limitação de infraestrutura do porto, o executivo diz que a nova administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) está no caminho correto. “Viemos de anos difíceis, mas essa nova gestão já criou um grupo de trabalho para tratar das necessidades demandadas pela comunidade marítima e portuária, como a dragagem, manobras no canal, derrocamento de pedras, sinalização, entre outras questões”, destaca.

Segundo o executivo, com um calado de 14,5 metros, hoje as embarcações de 335 metros têm restrições em virtude das marés. “Quando o mercado estiver pronto para trazer navios de 366 metros, esperamos

que o porto de Santos esteja pronto. Hoje o calado está dentro do que o porto precisa, mas nosso sonho é que a profundidade atinja 17 metros e esteja pronto para as próximas décadas”.

EQUIPAMENTOS E MAIS INVESTIMENTOS

O atual ciclo de investimentos na modernização e ampliação do Tecon Santos começou em 2018, com uma primeira fase de aquisições de equipamentos, no montante de cerca de R\$ 100 milhões.

“Os guindastes estão em fase final de montagem e devem chegar em março. Eles vão se somar aos 11 equipamentos que já temos no cais. Nosso projeto no médio prazo é ter 12 equipamentos operacionais. Nesse primeiro momento, ele se soma e depois começamos a fazer substituições”, diz Tavares.

A previsão da companhia é investir aproximadamente R\$ 300 milhões no terminal entre 2018 e 2019. Além dos R\$ 150 milhões nas obras do cais, até o final do ano serão investidos ainda cerca de R\$ 10 milhões em tecnologia da informação e cerca de R\$ 40 milhões em outros serviços de cais.

O projeto total de modernização do Tecon Santos prevê investimentos de R\$ 1,3 bilhão. Aumenta a eficiência operacional, a eficiência energética, a velocidade e o fluxo da operação e amplia em ao menos 20% a capacidade de movimentação do terminal, de 2 milhões de TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para 2,4 milhões de TEU/ano.

De acordo com o presidente da Santos Brasil, Antônio Carlos Se-



Paulo Bertinetti: investimentos em tecnologias 4.0, big data, automação e outras inovações

púlveda, o projeto de ampliação está sintonizado com a logística do futuro, que exige ganhos de escala e altíssima produtividade. “Com os novos investimentos, o Tecon Santos, que já é uma referência na movimentação de contêineres, trará ainda mais competitividade ao comércio exterior brasileiro”, afirma.

Segundo Tavares, hoje a produtividade do Tecon de Santos no cais é, em média, de 100 movimentos por hora. “A nossa produtividade é compatível com as melhores operações da Europa e dos Estados Unidos.”

Além do terminal santista, a companhia opera mais dois terminais de contêineres – Vila do Conde (PA) e Imbituba (SC) –, um terminal de carga geral (TCG) em Imbituba, e um terminal de veículos (TEV) no porto de Santos. Conta também com uma operadora logística, a Santos Brasil Logística, que atua de forma integrada aos terminais viabilizando o atendimento ao cliente em

todas as etapas da cadeia logística do porto até o transporte e distribuição e conta com um CLIA em Santos e outro no Guarujá, margens direita e esquerda do porto de Santos, respectivamente, e um centro de distribuição em São Bernardo do Campo. Além disso, conta com uma frota própria de 140 caminhões.

RETOMADA DO CRESCIMENTO

Antes mesmo de o cais ser ampliado e dos guindastes chegarem, a empresa já começou a crescer. Em 2018, o lucro líquido atingiu R\$3 milhões, revertendo o prejuízo líquido de 2017. O resultado refletiu, principalmente, o crescimento da movimentação de contêineres nos três terminais da companhia – com destaque para o Tecon Vila do Conde –, o melhor desempenho das operações da Santos Brasil Logística e a melhora no mix de veículos importados e pesados no terminal de veículos (TEV).

A Santos Brasil movimentou 1.084.487 contêineres em seus três terminais no ano passado, volume 12% superior a 2017. No Tecon Vila do Conde, o crescimento foi de 32,2%, totalizando 102.866 contêineres movimentados. Esta foi a primeira vez que o terminal ultrapassou a marca de 100 mil contêineres movimentados num intervalo de 12 meses. O Tecon Imbituba aumentou em 59,9% o volume de movimentação em 2018, totalizando 64.294 contêineres. Já o TEV operou com 81% de sua capacidade em 2018 e atingiu 241.921 veículos no ano, queda de 16,3% em relação a 2017.

No Tecon Santos, a movimentação de cais em 2018 chegou ao patamar de 917.327 unidades, o que repre-

sentou um crescimento de 7,8% ano contra ano anterior, e superior ao crescimento de 4% do porto de Santos. Em maio, o Tecon Santos ultrapassou os 100 mil contêineres movimentados, atingindo 100.743 unidades. Esta marca não era alcançada desde agosto de 2013.

De acordo com o diretor comercial da companhia, Marcos Tourinho, esse crescimento reflete um possível aquecimento na economia do país: “o setor de contêineres é um termômetro do mercado e, ao ultrapassarmos a marca dos 100 mil contêineres operados já no primeiro mês do período que consideramos como alta estação nos portos nacionais, indica um possível reaquecimento”.

No ano passado, o volume de armazenagem alfandegada da Santos Brasil Logística apresentou alta de 21,7% em relação a 2017. No primeiro trimestre deste ano, o volume de contêineres armazenados da Santos Brasil Logística cresceu 5,7% frente ao mesmo período de 2018, fruto de novos contratos firmados com clientes dos setores químico e de fertilizantes.

Tavares diz que hoje a empresa faz a logística porto a porta. A oferta de opções mais integradas foi intensificada com a aquisição da empresa Mesquita, em 2008. “Esse negócio foi um movimento estratégico para a empresa. Com esses ativos e a nossa inteligência conseguimos expandir as nossas operações. Nós costumamos dizer que o terminal de contêineres tem limites e a logística não, pois a inteligência não tem fronteiras”, declara o executivo, ao acrescentar que na lista de clientes há nomes como Basf e Grand Cru.

Em abril, a empresa assinou contrato com a Marinha do Brasil para prestar serviços de logística para a instituição nas instalações do porto de Santos. Cargas da Marinha, que até então eram movimentadas no porto do Rio de Janeiro, passam também agora a ser operadas no Tecon Santos, Terminal de Veículos (TEV) e nos terminais alfandegados (Clis) da Santos Brasil em Santos e Guarujá.

CENÁRIO

Tavares diz que, quando olha a conjuntura, as preocupações da empresa estão ligadas à insegurança regulatória e jurídica. Para ele, embora importante, a reforma da previdência não é suficiente para retomada da economia. “É necessária, também, uma reforma tributária, o que vai possibilitar mais investimentos. Acreditamos na retomada da economia e essas ondas de desenvolvimento geram um impacto positivo no mercado internacional. Estamos trabalhando com afinco, colocando inteligência nas operações, buscando processos mais automatizados e inteligentes para atender a demanda”, declara Tavares, ao acrescentar que os clientes preferem a atuação de um único player, o que também explica o aumento de consolidação de empresas de diferentes segmentos da logística em todo o mundo.

Além da retomada da economia, Tavares diz que a empresa conta com alguns projetos com a Vale no Norte do país. E também há boas perspectivas no comércio internacional devido ao recente acordo comercial entre o Mercosul e a União Europeia. “O Brasil ainda tem pou-

ca representatividade no comércio internacional e tem muito espaço para crescer”.

Para Tavares, a ABOL tem exercido um papel muito importante. “Primeiramente, o diretor-presidente da entidade, Cesar Meireles, é um entusiasta do nosso setor. Além disso, a ABOL nasceu de uma ideia fantástica de criar de fato o operador logístico no âmbito regulatório. É uma associação que discute todos os temas e nos dá um conforto jurídico, apesar dos problemas do Brasil. A ABOL não espera chegar a demanda do associado. Ela se antecipa. É uma instituição muito importante e que conta com uma agenda relevante”.

O executivo diz que o setor carece de um selo de qualidade. “Como trabalhamos em um ambiente de profunda insegurança, às vezes essas questões passam despercebidas. Então, criar um selo de qualidade é importante para evitar a presença de aventureiros. Ao mesmo tempo, a premiação para os melhores operadores logístico também reconhece as empresas realmente dedicadas”.

TRADIÇÃO E TECNOLOGIA

O Grupo Wilson Sons é outro operador logístico pronto para a retomada da atividade econômica. No Tecon Rio Grande, a empresa tem realizado seguidos investimentos em tecnologia, compra de equipamentos e treinamento de equipe nos últimos dois anos. O terminal recebeu 11 novos equipamentos de cais e pátio, fabricados na China, que representaram um investimento de US\$ 40 milhões. Foram adquiridos três STSs (Ship to Shore Container Crane) e oito ERTGs (Electric



O ano de 2018 foi o de melhor produtividade na história do Tecon Rio Grande

Rubber Tyre Gantry Crane).

De acordo com o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, para atender a esse novo pacote de guindastes, foi necessária a compra de 42 caminhões e 18 semirreboques, bem como a contratação de 80 novos funcionários. Além dos equipamentos, o sistema Navis N4, um software de gestão que é líder no mercado mundial, foi implantado em 2017. A ferramenta otimizou processos e deu um upgrade na acessibilidade de informações a todos que usam o terminal.

Como resultado foi possível incrementar ainda mais a movimentação de cargas. “O ano de 2018 foi considerado o de melhor produtividade na história do Tecon Rio Grande, com um aumento de 22% se comparado a 2017. Além disso, houve queda de 14% nos tempos de operação e de atracação”, ressalta Bertinetti. Em maio deste ano, o terminal movimentou 54,9 mil TEU e registrou crescimento de 4,5% , em comparação ao mesmo mês de

2018.

Como outras empresas do grupo, o Tecon Rio Grande está direcionando investimentos para tecnologias 4.0, big data, automação, biometria, inteligência artificial, entre outras inovações para automatizar as operações, reduzir tempo e custo, além de garantir segurança e transparência para os clientes. “Com o faturamento automático, o cliente pode escolher os serviços, gerar boletos, pagar e agendar a retirada de sua carga pelo portal Teconline. No modal rodoviário, atendemos 1.500 caminhões por dia com gates automáticos, que contam com quiosques de autoatendimento, com biometria, balanças automatizadas e captura de número de placas e do contêiner por portais com câmeras OCR (Reconhecimento Ótico de Caracteres)”, detalha.

Além disso, o sistema de operação do Terminal é o Navis N4, moderno TOS (Terminal Operation System), com planejamento e operação de navio/pátio inteligentes. Recen-

temente o Tecon Rio Grande foi um dos primeiros terminais do mundo a adotar o XVELA, sistema de colaboração on-line com armadores que integra toda a cadeia marítima no planejamento e operação de navios de contêiner.

TERMINAL MULTIMODAL

Bertinetti diz que o Tecon Rio Grande é hoje um dos únicos terminais multimodais do mercado brasileiro, com operações dos modais rodoviário, hidroviário e ferroviário. “O grande destaque tem sido a navegação interior, uma vez que o terminal teve a maior movimentação de cargas em contêineres por via fluvial no Brasil em 2018, de acordo com ranking do Anuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)”.

A movimentação de cargas no terminal pela hidrovia vem crescendo nos últimos dois anos. No ano passado, apresentou alta de 120% em comparação a 2017. O Contesc, também do Grupo Wilson Sons e que opera o Terminal Hidroviário de Santa Clara desde 2016, foi responsável por 8% dos TEU movimentados por Rio Grande em 2018, somados os fluxos de importação, exportação e cabotagem.

“Cada vez mais empresas se interessam pelo transporte fluvial e enxergam no modal uma série de benefícios, como maior eficiência em custos em logística, redução dos riscos de acidentes e avarias nas cargas, além de menor emissão de gases do efeito estufa. O Contesc ratifica a necessidade de alternativas logísticas para o mercado e nos consolida como um terminal multimodal”, destaca Bertinetti.

CERTIFICAÇÃO

Em busca da melhoria constante, os operadores logísticos investem em modernização e em qualificação de processos. O TPC Logística Inteligente – um dos maiores grupos de logística do País – é um exemplo dessa procura por aprimoramento. A empresa conquistou a certificado Operador Econômico Autorizado (OEA), concedida pela Receita Federal do Brasil, para o Centro Logístico Industrial Aduaneiro TPC, localizado em Simões Filho (BA).

O programa foi lançado pela Receita Federal do Brasil em 2014 e a certificação é concedida para operadores da cadeia logística internacional que atendem a padrões específicos de segurança, conformidade e confiabilidade estabelecidos pelo Programa, colocando o Brasil na categoria de país exportador seguro. O programa está implementado em 77 países e 47 mil empresas no mundo são certificadas.

“Qualidade sempre foi um pilar essencial nos nossos serviços. Por isso, a certificação OEA nos orgulha muito, porque mostra que estamos no caminho certo, atuando em conformidade no comércio internacional e sendo reconhecidos por um dos principais órgãos reguladores do país”, declarou o vice-presidente do TPC Logística Inteligente, Sergio Faria.

APOSTA NO COMERCIAL

Com mais de 18 anos de atuação no mercado e presença em 24 estados do País, a TPC está investindo R\$ 10 milhões na nova estrutura comercial, o que inclui tecnologia, inteligência de mercado e equipe. Desse montante, R\$ 5 milhões serão direcionados a sistemas, com o lançamento da LIS

(Logistics Integrated System), uma plataforma web intuitiva e amigável para integração e visibilidade da cadeia logística. Os outros R\$ 5 milhões serão aplicados em novas contratações, ações de marketing para reforço da marca e inteligência de mercado, que conduzirá estudos sobre tendências, análises de concorrência e dos segmentos de atuação.

Hoje a empresa, que em 2017 adquiriu a Columbia, emprega 4.700 pessoas e tem crescido em ritmo acelerado, com base em sua ampla carteira de clientes como Whirlpool, Ford, Groupe SEB, América Móvil, TIM, Nextel, Natura, Mary Kay, Puma, Zara, Prada, Hugo Boss, Basf, Continental e Bunge, entre outros. São 850 mil m² de área de armazenagem, 3 milhões de entregas, 5 milhões de toneladas de grãos e 500 mil carros movimentados por ano.

FOCO NO CLIENTE

Com atuação em 16 diferentes setores da economia, a gigante JSL Logística também atua no segmento alfandegado. De acordo com o COO da JSL, Adriano Thiele, o principal foco da empresa é entender a necessidade de cada cliente e sempre propor uma solução completa, desenhada e customizada. “Não existe uma receita pronta. A solução ideal para um cliente pode não ser a melhor solução para outro. Em muitas situações passamos a fazer entregas noturnas. Em outros casos, reduzimos o tamanho dos nossos veículos. O próprio conceito de distribuição vem mudando, a reposição dos estoques dos pontos de venda está cada vez com volumes menores e com um aumento da frequência”.

Thiele lembra que o Brasil é um

país com dimensões continentais. “Mas há uma infraestrutura logística bastante precária em praticamente todos os modais. Somos deficientes em ferrovias. Grande parte das nossas rodovias está em más condições de conservação, principalmente nas regiões mais remotas, por onde escoa grande parte do nosso PIB. A maioria dos nossos portos precisa de modernização. Toda essa deficiência aumenta nosso custo logístico e faz com que nosso agronegócio e nossa indústria perca competitividade num mercado globalizado. Precisamos de investimentos urgentes na nossa infraestrutura para revertermos esse cenário”, diz.

Ao mesmo tempo, conforme o executivo, o sistema tributário e fiscal brasileiro é extremamente complexo. “As empresas têm estruturas grandes para atenderem todas as complexas exigências, que mudam de estado para estado. Precisamos que todo esse sistema seja simplificado, modernizado, para ajudar a tornar o estado e as empresas mais leves e eficientes”.

Para Thiele, “a reforma previdenciária é vital para a retomada do crescimento sustentável da nossa economia, pois ao diminuir o déficit da previdência, o governo pode investir. Certamente não é a saída para todos os problemas do país. Precisamos rever nosso sistema tributário para torná-lo mais moderno, mais simples e eficiente. Com a missão de representar, promover e desenvolver os Operadores Logísticos do Brasil, a ABOL é fundamental para o desenvolvimento do setor. Acreditamos que a implementação de um selo de qualidade poderia ser um diferencial para as empresas do setor. A JSL certamente participaria do processo de obtenção”, enfatiza.

Saúde garantida

Logística de medicamentos e equipamentos hospitalares exige dos operadores rígido controle no transporte e movimentação de cargas, demandando aplicação de tecnologias modernas

[JOÃO MATHIAS]



Um bem precioso para a vida de todo ser humano, a saúde não pode ser colocada em risco. Mesmo em períodos de restrições financeiras, quem precisa recorre a alguma alternativa para não deixar de comprar o medicamento necessário. Hospitais públicos e privados, sobretudo, também resistem por mais tempo para manter o atendimento aos pacientes.

Sem rupturas significativas na evolução do mercado, parece não haver crise econômica para as indústrias farmacêutica e hospitalar, como mostram os operadores logísticos que atendem aos setores, em especial as empresas cujo foco é exclusivo na movimentação de produtos fármacos e hospitalares.

Criada após a aquisição da Ímola Transporte e Logística, em 2010, pela

RV Consult, a RV Ímola Transportes e Logística, especializada em soluções customizadas e integradas para a área de gestão logística hospitalar, tem mantido em 2019 os níveis de operação e faturamento “alinhados” ao do ano passado, segundo o diretor comercial Rui Freitas. “Saúde é item que as pessoas mais se preocupam e, como trabalhamos neste segmento, o impacto que sofremos são pequenos em relação a outros”.

Freitas conta que, inclusive, a RV Ímola, com 13 unidades espalhadas pelo Brasil, apresenta-se preparada para o aumento de demandas. “Temos investido em rejuvenescimento de nossa frota, em equipamentos de armazenamentos verticais automatizados, em ferramentas de automações digitais que estão nos trazendo

grandes resultados financeiros e operacionais”.

A diretora jurídica da VTC Log, Andreia Lima, considera promissora a área de logística de fármacos no país, mas diz que somente no fim do primeiro semestre de 2019 foi observado sinais de retomada da economia, gerando expectativa de volta do aquecimento tanto para a área de transporte de cargas quanto para as atividades do operador logístico.

Também são otimistas as perspectivas dos presidentes das empresas BBM Logística, André Prado, e FM Logistic do Brasil, Ronaldo Fernandes da Silva. “A BBM acredita no potencial do Brasil e trabalha fortemente para apoiar um aumento gradual na competitividade do nosso país”, afirma Prado, ao explicar que a empresa, que

tem atividades na modalidade home care com entrega de oxigênio para atendimento de saúde em domicílios, está tendo de ampliar “consideravelmente” a base de clientes para atingir o crescimento esperado.

Silva, por sua vez, diz estar confiante em uma retomada da economia e estabilidade da taxa cambial, refletindo positivamente nos mercados atendidos pela FM Logistic, que incluem bens de consumo, varejo, cosméticos, manufaturados e cuidados pessoais, entre outros. O executivo informa que, pelo menos, a FM Logistic “manterá um crescimento sustentado, baseado no crescimento orgânico”.

A FM Logistic, porém, não tem do que se queixar em relação ao seu desempenho, cuja taxa de crescimento anual “tem se mantido na casa dos dois dígitos”, de acordo com Silva. Multinacional francesa, a empresa tem operações no Brasil desde 2013 com cinco centros de distribuição instalados em São Paulo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Rio de Janeiro.



Roberto Vilela: “Uma caixa de medicamento que transportamos pode ser a esperança de vida para alguém”

ECONOMIA

Apesar de atenderem um setor em crescimento, executivos das empresas de logística para a área de saúde destacam a instabilidade econômica como uma das suas principais preocupações atuais. “Somos um setor vinculado à prestação de serviços, e o nosso volume de trabalho recebe impacto direto das oscilações do mercado”, diz o gerente geral da Andreani Logística, Fernando Corrêa.

A reforma da previdência é o gatilho esperado pelos operadores logísticos para destravar a economia do país. A expectativa é de a criação de regras para o seguro social dos brasileiros abrir caminho para o aquecimento da atividade econômica.

“É o primeiro passo para acertar as contas públicas. Trata-se de uma etapa importante para organizar o Brasil e dar um rumo à economia, abrindo margem para outras reformas que também se fazem importantes, como a tributária”, afirma Silva, presidente da FM Logistic.

Alguns operadores compensam o peso da tributação dando preferência para se instalar onde prefeituras oferecem isenção de imposto, ou um terreno para montar um centro de distribuição com carência para pagar IPTU. “Acho que deveria haver algumas condições melhores para o operador logístico que atende o setor de medicamentos”, diz o diretor presidente da RV Ímola, Roberto Vilela. O executivo alega que, por serem produtos especiais, já exigem muitas licenças para o transporte.

Gargalos como os mencionados por Corrêa, da Andreani, existem há mais tempo que a recente recessão econômica. Insegurança, falta de infraestrutura e excesso de burocracia são



Andreia Lima: “Temos uma tecnologia própria para logística por meio de uma área de desenvolvimento de estratégias, que acompanha tudo o que há de mais recente no mercado”

alguns deles, como aponta o diretor de operações da Solística, José Manuel Juárez Rodríguez. A Solística, que faz parte do Grupo Femsas, opera tanto com ativos próprios quanto terceirizados, o que permite à empresa avaliar em cada operação a melhor solução para o cliente.

Assim como Rodríguez, profissionais do setor dizem que a ausência de melhorias nos modais de transportes penaliza as operações logísticas, implicando em uma atividade de baixa produtividade. Para chegar a todos os cantos do país, a Andreani, de capital argentino, transporta mercadorias do setor farmacêutico por meio dos sistemas rodoviário e aéreo, destacando a importância da multimodalidade para a empresa.

Em estudo, a Andreani possui um projeto para utilizar também o modal marítimo, via cabotagem. “É mais uma alternativa de rota que encontramos para um cliente, com previsão de entrar em operação em janeiro de 2020”, diz Corrêa. De capital argentino, a Andreani tem oito microcentros



Ronaldo Silva: “A reforma da Previdência é o primeiro passo para acertar as contas públicas”

de distribuição instalados em São Paulo, Curitiba (PR), Belo Horizonte (MG) e Porto Alegre (RS), de onde é possível transportar cargas por bicicleta, ou caminhando, até o destino de entrega.

Como a Andreani trabalha com transportes terceirizados, o tabelamento de frete estabelecido em meados de 2018 provocou muitos impactos para as atividades da empresa. “Registramos um aumento de cerca de 30% em nossos custos”, diz Corrêa. Como a maioria dos operadores logísticos, o gerente geral prefere a livre negociação.

Embora não realize transporte de cargas, para FM Logistic a tabela é uma questão preocupante e envolve um horizonte de incertezas. “É fundamental uma discussão mais ampla do assunto para não prejudicar nenhum elo da cadeia de operação logística”, diz Silva.

LEGISLAÇÃO

A carência de uma legislação mais adequada para a logística torna o trabalho do operador muitas vezes inviável, de acordo com a diretora

jurídica da VTC, Andreia Lima. A diretora alerta que, no caso específico de logística no setor farmacêutico, é necessário que haja um maior rigor na fiscalização por parte dos órgãos de controle, seja da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) ou do Ministério da Saúde.

Segundo Lima, a empresa transportadora de medicamentos é uma extensão do braço do Estado no setor da saúde. “Por isso, (a fiscalização) precisa ser mais rígida e mais assertiva junto ao operador logístico”. A diretora da VTC também se resente da falta de reconhecimento da natureza jurídica da atividade. Considera que, sem uma Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) própria, as empresas trabalham sob uma insegurança jurídica.

Controlada pelo Grupo Voetur, a VTC tem sede em Brasília (DF) e uma unidade administrativa no aeroporto local, além de um centro de distribuição na capital do país e outros três no Rio de Janeiro, Recife (PE) e São Paulo.

“Para encontrar soluções de mobilidade urbana, também temos um setor de transporte terrestre que estuda os



Fernando Correa: “É mais uma alternativa de rota que encontramos para um cliente, com previsão de entrar em operação em janeiro de 2020”

trajetos e faz o planejamento de roteirização, pois nossa responsabilidade social é muito grande. Atendemos tanto entregas programadas quanto demandas judiciais que, muitas vezes, precisam ser respondidas em 24 horas para, por exemplo, atender um paciente em estado crítico”, diz Lima.

TECNOLOGIA

Nos últimos anos, soluções tecnológicas têm sido um dos pilares da evolução dos serviços dos operadores logísticos no Brasil. As empresas do setor não só realizaram grandes investimentos, como continuam destinando recursos elevados em equipamentos, maquinários, veículos e softwares para otimizar o atendimento aos clientes.

Em uma área como a da saúde, na qual muitas cargas não podem ser expostas a oscilações de temperatura, é imprescindível contar com uma logística especializada, que faz da pesquisa e desenvolvimento e ciência e tecnologia aliadas para o aprimoramento dos serviços.

De acordo com Vilela, a RV Ímola tem como maior foco a inovação dos seus serviços, principalmente em sistemas para transporte de cargas da cadeia do setor da saúde. “Importamos equipamentos e trabalhamos para garantir a qualidade dos equipamentos”, afirma o diretor presidente. A companhia tem o transporte de medicamentos e a gestão de logística hospitalar realizados por via rodoviária e fluvial.

Corrêa, da Andreani, conta que a empresa possui uma equipe de P&D e C&T para fornecer soluções adequadas para cada cliente. A VTC é outra empresa que destaca a tecnologia em seus serviços. “Temos uma tecnologia

própria para logística por meio de uma área de desenvolvimento de estratégias, que acompanha tudo o que há de mais recente no mercado”, diz a diretora jurídica.

Uma das apostas recentes da FM Logistic entre suas soluções inovadoras são os veículos 100% elétricos. “Já estamos em teste, na Europa, com veículos elétricos para movimentar cargas de mais de 16 toneladas”, informa Silva. A multinacional francesa ainda utiliza drones em algumas operações e robotização em linhas de co-packing. “Globalmente, a empresa investe em torno de 5 milhões de euros em inovações voltadas às soluções logísticas”, diz o presidente.

Parte fundamental das atividades do operador logístico, a tecnologia recebe recursos constantes da Solística. Em especial, como indica o diretor de operações Rodríguez, a companhia investe em desenvolvimento de uma plataforma de classe mundial, “tendo como aliadas empresas líderes mundiais”. Outro projeto da Solística é o Centro de Gerenciamento de Risco com tecnologia de ponta, atendimento 24/7 e torre de controle.



José Manuel: “Atuamos de forma híbrida, tanto com ativos estratégicos próprios e atividades terceirizadas, avaliando, em cada operação a melhor solução para o cliente”

Big data, automação, biometria, inteligência artificial, entre outras inovações são alguns dos investimentos realizados pela Wilson Sons Logística. “As duas plataformas da companhia possuem sistemas de automatização e inteligência artificial”, informa a diretora comercial, Patrícia Iglesias. Nos primeiros cinco meses de 2019, a unidade instalada em Suape (PE) movimentou 134 toneladas de equipamentos no segmento de health care, alta de 405% em relação ao mesmo período do ano passado. Na comparação de iguais meses, a unidade de Santo André (SP) registrou crescimento de 13%.

MÃO DE OBRA

Entre a concentração em estratégias de gestão de custos e de riscos e a busca por ferramentas tecnológicas mais modernas e eficazes, medidas adotadas pela VTC Log para atender o mercado de medicamentos, a empresa também realizou investimentos na área de recursos humanos, “visando a qualificação de seus profissionais para uma prestação de serviço que traga economicidade e eficiência aos nossos clientes”, diz a diretora jurídica, Andreia Lima.

De fato, a mão de obra com especialização tornou-se característica essencial dos operadores logísticos nas últimas décadas, período no qual o setor de logística passou por um grande processo de modernização. À

Patrícia Iglesias: “As duas plataformas da companhia possuem sistemas de automatização e inteligência artificial”



medida que as empresas começaram a se inovar para acompanhar as transformações da demanda do mercado, também foi necessário expandir o conhecimento dos trabalhadores dos galpões às diretorias.

Entre os benefícios para a profissionalização da sua equipe, a Andreani Logística auxilia no pagamento de faculdades e de cursos de especialização. A FM Logistic do Brasil investe em treinamentos de excelência operacional e em programas de treinamento de liderança.

Vilela da RV Ímola lembra que a mão de obra qualificada é uma necessidade na cadeia produtiva da área de saúde, inclusive devido à exigência do “regulatório” do setor. “Uma caixa de medicamento que transportamos pode ser a esperança de vida para alguém”, diz o diretor presidente. A empresa realiza programas de treinamento e de capacitação com o objetivo de desenvolver habilidades e competências.

Na Wilson Sons Logística há um plano anual de capacitações para os funcionários, além do desenvolvimento de atividades para fomentar o fluxo da comunicação organizacional, segundo Iglesias.

O que pensam os operadores logísticos sobre o futuro do país

Alguns dos principais players do mercado esperam sinais positivos do governo e apontam os principais desafios que o segmento enfrenta para manter a eficiência e competitividade

[ALESSANDRO PADIN]

O que pensam os operadores logísticos sobre o futuro do país? É possível ser otimista ou ainda é prematuro para prever dias melhores? Para o presidente da Coopercarga, Osni Roman, no setor ainda há muito o que avançar em questões tais como a ordem jurídica, fiscal, tributária e enquadramentos da categoria. “Atuamos de forma abrangente para um contexto, as legislações nem sempre compreendem esse formato e ficamos reféns desses quesitos. São vários pontos que impactam na atividade e abocanham boa parte dos resultados, mas o destaque é o seguro de carga que ainda é de forma fracionada e não completa. Ou seja, se embarcamos um produto, levamos para um armazém e

depois redistribuímos, temos que fazer um seguro para cada operação. Isso gera burocracia e custos altos”, avalia.

O diretor executivo de Operações da JSL, Adriano Thiele, alerta para a precariedade da infraestrutura logís-

tica em todos os modais. “Somos deficientes em ferrovias. Grande parte das nossas rodovias está em más condições de conservação, principalmente nas regiões mais remotas, por onde escoamos grande parte do nosso PIB. A maioria dos nossos portos precisa de modernização. Toda essa deficiência aumenta nosso custo logístico. Precisamos de investimentos urgentes na nossa infraestrutura para revertermos esse cenário”, aponta.

Além disso, o executivo destaca que o sistema tributário e fiscal bra-

Sérgio Faria: “O país precisa voltar a crescer e a movimentar sua economia. Mas há uma preocupação estratégica com a carência de infraestrutura logística no país nos portos, aeroportos, ferrovias, rodovias etc.”



sileiro é extremamente complexo: “As empresas têm estruturas grandes para atenderem todas as complexas exigências, que mudam de estado para estado. Precisamos que todo esse sistema seja simplificado, modernizado, para ajudar a tornar o estado e as empresas mais leves, mais eficientes”.

Para o vice-presidente da TPC, Sérgio Faria, são muitas as preocupações para qualquer empreendedor que vive a realidade de um país como o Brasil, mas, particularmente no que se refere ao operador logístico, há uma forte preocupação com a retomada do crescimento econômico. “O país precisa voltar a crescer e a movimentar sua economia. Destaco, também, uma preocupação estratégica com a carência de infraestrutura logística no país nos portos, aeroportos, ferrovias, rodovias etc.”, aponta.

Ele reforça que a Reforma da Previdência, sem dúvida alguma, é de extrema importância para o equilíbrio das contas públicas. “Creio que a relevância maior da aprovação da reforma seja a sinalização de que existe uma disposição para a realização de refor-



Adriano Thiele: “Precisamos que todo esse sistema seja simplificado, modernizado, para ajudar a tornar o Estado e as empresas mais leves, mais eficientes”

mas estratégicas, o que poderá devolver o ânimo do mercado investidor”, explica.

Presidente da Penske no Brasil, Paulo Sarti observa que a decisão das empresas sobre os lugares onde instalar suas fábricas e/ou centros de distribuição é mais embasada nas questões tributárias e fiscais do que nos aspectos de localização de oferta e demanda. “Na Penske, sempre buscamos entender quais os benefícios, as aplicações e os riscos oferecidos pelos Estados para apresentar soluções aos nossos clientes, levando em conta estas variáveis. Em relação às questões trabalhistas e sindicais, verificamos que as mudanças na legislação resultaram em benefícios ao segmento, pois trouxeram maiores possibilidades de terceirização de atividades e maior flexibilidade na gestão das relações sindicais”, frisa.

Plínio Pereira, VP de Desenvolvimento de Negócios da DHL Supply Chain Brasil, chama a atenção para as deficiências de infraestrutura no Brasil e as profundas mudanças mercadológicas provocadas pela tecnologia e a ascensão do e-commerce. “Soma-se a este cenário uma economia em lenta recuperação, o que aumenta muito a pressão por redução de custos e maior eficiência. Equacionar estes parâmetros exige muito conhecimento, experiência e investimentos em tecnologia e inovação por parte dos operadores”, explica.

Paulo Sarti: “As mudanças na legislação trabalhista e sindical resultaram em benefícios, pois trouxeram mais possibilidades de terceirização de atividades e flexibilidade na gestão das relações sindicais”



FRETE MÍNIMO

O presidente da Coopercarga destaca que política do frete mínimo teve reflexos na atividade. “Certamente a tabela de frete provocou impactos na relação comercial, em especial porque a tabela tem incoerências, inconsistências e desigualdades e isso gera bastante dificuldades para colocar na prática”. Para Sérgio Faria, é um equívoco o governo querer regular preços: “Isso trouxe impactos para o segmento rodoviário em geral. A atividade de transporte rodoviário compõe a extensa lista de serviços que prestamos dentro da cadeia logística e, portanto, a medida também nos afetou”.

A demora para a retomada do crescimento econômico e as incertezas geradas pela lei do frete mínimo são fatores que impactam diretamente as atividades do operador logístico e seguem como grandes pontos de preocupação para todos que atuam neste mercado, afirma também Sarti, da Penske no Brasil. “Além disso, o

Como a operação logística pode contribuir para diminuir os conflitos no tráfego urbano



Aumenta cada vez mais o impacto da operação logística nos centros urbanos. As principais dificuldades estão relacionadas a zonas ambientais, janelas de tempo de entrega, limitações do peso e tamanho dos veículos,

janelas de restrições para circulação e áreas de carga e descarga e, por último, o pedágio urbano. Algumas transportadoras já têm passado por mudanças estruturais no perfil de suas frotas e, no que depender de municí-

operador logístico sofre com a falta de uma regulamentação clara sobre suas atividades. Esta é a principal pauta da ABOL e, felizmente, temos evoluído bastante neste quesito desde a criação da associação”, ressalta.

O MARCO REGULATÓRIO E O NOVO GOVERNO

Sobre o marco regulatório implan-

tado para o transporte rodoviário de cargas e que estabeleceu normas para a contratação de transportadores, regras de segurança nas estradas, contratação de seguros em caso de acidentes, perda de mercadoria, furtos e assaltos, Osni Ramos, faz um balanço positivo: “O Marco Regulatório foi muito bem elaborado, porque foi discutido com lideranças de todo o segmento como transportadores,

pios e do poder público, esse perfil irá mudar ainda mais drasticamente nos próximos anos, salienta Plínio Pereira, VP de Desenvolvimento de Negócios da DHL Supply Chain Brasil.

“Praticamente, todas as capitais e grandes cidades do país hoje possuem algum tipo de restrição ao tráfego de veículos de carga. Além disso, assim como para os passageiros, o excesso de veículos que já não se limita aos horários de pico, a baixa integração e falta de novas opções de modais também afetam os transportadores. Desta forma, a busca pela inovação tem sido a saída para enfrentar e minimizar os graves problemas de infraestrutura de logística urbana nas grandes cidades brasileiras”, explica o executivo.

Para Plínio Pereira, a identificação de práticas e soluções para a melhoria e racionalização da distribuição de mercadorias deve ser suportada pelos pilares pessoas, tecnologia e processos. “Neste sentido, em 2016, começamos dois importantes movimentos: o fortalecimento de nossa área de transporte e um mergulho mais profundo na inovação, tendo sempre o cliente como foco de nossas atenções. Na área de transportes, a DHL está promovendo uma mudança significativa de modelo operacional. Para isso, investiu em um novo siste-

empresas, cooperativas, autônomos, operadores logísticos e demais envolvidos no setor. O marco é fundamental e vem em um bom momento para organizar o setor de transporte e logística”.

Vice-presidente da TPC, Sérgio Faria defende a revisão dos marcos regulatórios em diversos ramos da atividade de logística: transporte rodoviário, portos, armazenagem alfandegada

ma de gestão, que facilita o controle e captura de sinergias e confere mais visibilidade a movimentação da carga”, afirma.

Neste novo modelo, a malha de distribuição da DHL foi revisada de forma a buscar mais eficiência. “Dentre as ações realizadas, foram abertos oito novos Cross Dockings em locais estratégicos para distribuição urbana em grandes polos econômicos; implementamos uma nova Torre de Controle que, através de novos e modernos sistemas, controla em tempo real nossa distribuição nos grandes centros urbanos, maximizando os benefícios que se pode obter de uma rede colaborativa; investimos em veículos de distribuição com energia limpa para entregas na região metropolitana de São Paulo; e estamos bem avançados no desenho de entregas noturnas”, detalha.

LOGÍSTICA NOTURNA

“A mobilidade urbana é uma preocupação da sociedade e nós, enquanto operadores logísticos, queremos e precisamos contribuir com soluções. Existem várias alternativas assertivas e que já utilizamos, como as entregas noturnas. Esse modelo logístico poderia ser trabalhado em conjunto,



Osni Roman: “Certamente a tabela de frete provocou impactos na relação comercial, em especial porque tem incoerências, inconsistências e desigualdades”

sugerimos que a própria ABOL abrace essa dica, porque envolve uma cadeia de profissionais como embarcadores, entregadores e receptores e de forma conjunta consegue-se contornar a complexidade dessa modalidade logística”, aponta Osni Roman, presidente da Coopercarga.

O diretor executivo de Operações da JSL, Adriano Thiele, destaca que a empresa trabalha em 15 diferentes setores da economia o que exige soluções personalizadas para a necessidade de cada cliente. “Em muitas

situações passamos a fazer entregas noturnas. Em outros casos, reduzimos o tamanho dos nossos veículos. O próprio conceito de distribuição vem mudando. A reposição dos estoques dos pontos de venda está cada vez com volumes menores e com um aumento da frequência. Nosso desafio é sempre encontrar a melhor solução para a necessidade de cada um de nossos clientes”, explica.

Thiele reforça a importância da customização para a eficiência logística: “Não existe uma receita pronta. A solução ideal para um cliente pode não ser a melhor solução para outro. Por essa razão os serviços são bastante customizados, mas sempre com a preocupação de capturar o máximo de sinergia entre as operações”.

DEMANDA GENERALIZADA

O desenvolvimento da multimodalidade no país é uma demanda, não só dos operadores logísticos, como também de todos os segmentos que apostam na retomada da economia e no aumento da competitividade. “A matriz de distribuição modal brasileira revela enormes distorções, sobretudo se considerarmos um país continental, com 8 milhões de km² de área e 7.500 km de costa. Infelizmente, não →

etc. “A segurança jurídica é um pilar fundamental para sustentação do setor e para a atração de novos investimentos”, ressalta.

Paulo Sarti, presidente da Penske no Brasil, faz um alerta: “Acreditamos que qualquer mudança ou regulamentação deve ser devidamente seguida pelas partes e auditada pelos órgãos responsáveis, caso contrário traremos mais instabilidade ao mercado, como

ocorreu com a lei do frete mínimo”.

Roman, da Coopercarga, faz uma análise sobre o início do governo Bolsonaro: “Estamos ainda no início desse governo e é muito cedo para quebrar um ciclo de gestão econômica equivocado que se estendeu por anos. As expectativas são boas e de evolução. As principais ações no campo econômico são estrategicamente positivas, alinhadas e assertivas. Agora

elas precisam de fato acontecer no decorrer desta gestão”.

Faria, da TPC, também considera prematuro avaliar o governo, mas ressalta que a equipe econômica merece toda a credibilidade. “Estou certo que, passado este momento inicial de expectativa com a aprovação da Reforma da Previdência, teremos, inevitavelmente, a retomada do crescimento econômico”, prevê. O diretor

→ se vislumbra um trabalho direcionado para a reversão deste quadro. É essencial uma política de fomento a investimentos em infraestrutura ferroviária e incentivo à cabotagem”, aponta o vice-presidente da TPC, Sérgio Faria.

“Estamos vivendo um momento desafiador no que se refere ao problema da mobilidade urbana. O modelo de ocupação do espaço urbano adotado na imensa maioria das grandes cidades brasileiras condicionou a concentração das camadas mais populares nas regiões periféricas, onde mais se evidencia a precariedade do sistema de transporte”, avalia Faria.

O deslocamento, explica, está alienado no transporte individual e é notória a falência desse modelo, com efeitos, inclusive, sobre a classe dominante, que, mesmo de posse dos mais luxuosos veículos, não consegue se deslocar no meio urbano em razão do agravamento dos problemas de congestionamento nos grandes centros. Isso se reflete no transporte de cargas. “Há que se utilizar a tecnologia para a identificação de novas alternativas de deslocamento no meio urbano, não apenas no que se refere ao deslocamento de pessoas, mas, também, no que se refere à distribuição de cargas no centros urbanos.

executivo de Operações da JSL, Adriano Thiele, está animado com a retomada da economia: “Os primeiros seis meses estão aquém do que esperávamos para 2019, mas estamos bastante otimistas com o futuro do país”.

ABOL: PAPEL DE LIDERANÇA

Agir de forma coordenada, com

Entretanto, vejo o desafio como algo extremamente positivo na medida em que proporciona novas alternativas para as empresas de maior eficiência e de maior capacidade de inovação na busca de soluções inteligentes”, defende Faria.

Em um país com as dimensões do Brasil, a multimodalidade é uma estratégia fundamental para atender os prazos de entrega com eficiência de custo, ressalta Plínio Pereira. “Embora o modal rodoviário ainda seja o predominante, tem crescido a combinação com outros modais como o aéreo, o marítimo e a cabotagem. O modal ferroviário seria também de grande utilidade para o Brasil, porém investimentos substanciais ainda são necessários para que ele deslanche”, aponta.

INOVAÇÃO

Qual a importância da inovação, pesquisa e desenvolvimento e aperfeiçoamento dos recursos para as empresas de operação logística? “Na Coopercarga estamos afinados com estes temas. Instalamos o Innovation Center, na PUC-PR, em Curitiba”, afirma Roman. E continua: “Esse investimento está sendo um dos diferenciais

pautas discutidas e assertivas, é uma das marcas da Associação Brasileira de Operações Logísticas (ABOL). “A ABOL tem um papel importantíssimo para os operadores logísticos e, em função disso, nos associamos à entidade, a qual consegue, com muita habilidade, liderar as situações do setor e está em constante busca de soluções para o segmento”, aponta o pre-

porque atua na criação de soluções para a área logística. Queremos estar na vanguarda da inovação na gestão de negócios. Também atuamos fortemente com inovação fechada que contempla o público interno, a fim de sincronizar toda a equipe e operar de forma estratégica obtendo os melhores resultados”.

Sobre a política de recursos humanos, Roman ressalta que investir nas pessoas é uma das culturas enraizadas na cooperativa. “Estamos constantemente evoluindo para investir cada vez mais nesse item. Temos várias parcerias e programas que auxiliam nossos colaboradores a buscarem conhecimento e se desenvolverem profissionalmente. Outro fator de destaque é a nossa parceria com a Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte (FABET), somos mantenedores dessa instituição objetivando investimentos em treinamento dos motoristas de nossos cooperados. Dessa forma, contemplamos esses públicos investindo neles, pois entendemos que sem as melhores pessoas não seremos a melhor cooperativa”.

Segundo o executivo da JSL, Adriano Thiele, a companhia está sempre focada em prestar o melhor serviço a um custo competitivo para os clien-

sidente da Coopercarga, Osni Roman.

O presidente da Penske no Brasil, Paulo Sarti, recorda que a companhia participou ativamente do processo de criação da ABOL e destaca que a associação tem cumprido seu papel de mostrar ao mercado e aos governantes a importância do setor que, mesmo exercendo uma atuação fundamental na economia do país, ainda não tem

tes. “Isso passa por melhorarmos a nossa eficiência e nossa produtividade. Estamos constantemente revendo nossos processos e investindo em inovação. Essa evolução passa por desenvolvimento e implementação de novas tecnologias. Estamos muito atentos a isso”, destaca.

Sobre os recursos humanos da JSL, o executivo ressalta que a empresa segue a mesma filosofia: “Gente faz a diferença no nosso negócio. A JSL é feita de gente comprometida e dedicada que contribui diretamente para o desenvolvimento da empresa. Por isso, atrair, desenvolver, valorizar e reter nossos profissionais, para torná-los cada vez mais qualificados, é uma das nossas prioridades. Temos uma cultura muito forte e que tem como premissa estar sempre a serviço do nosso cliente, por isso desenvolvemos programas contínuos de treinamento e desenvolvimento, focados sempre nas competências individuais e nos valores organizacionais da companhia”.

“Costumo dizer que os nossos colaboradores (são 4.500 colaboradores diretos distribuídos em 24 Estados) são o principal ativo da empresa. A tecnologia é fundamental, mas, ainda que se trabalhe com tecnologia de



Plínio Pereira: *“A busca pela inovação tem sido a saída para enfrentar e minimizar os graves problemas de infraestrutura de logística urbana nas grandes cidades brasileiras*

ponta, uma empresa de logística é visceralmente dependente de pessoas e o nosso maior desafio é gerenciar bem pessoas, motivar pessoas, dar boas condições de trabalho, garantir novos desafios, proporcionar treinamento adequado e fazer com que cada colaborador, do mais humilde ao mais graduado, se sinta dono da empresa e responsável pelo seu sucesso”, frisa Sérgio Faria, vice-presidente da TPC.

Plínio Pereira, VP de Desenvolvimento de Negócios da DHL Supply Chain Brasil, salienta que a com-

panhia está trabalhando tanto com o desenvolvimento e implantação de novos sistemas de TI para gestão de pessoas, processos e a área de transportes, como na adoção de inovações nas operações logísticas. “Por exemplo, estamos utilizando realidade aumentada para acelerar o treinamento de colaboradores, óculos seletores para agilizar a movimentação de produtos em centros de distribuição, carros elétricos para distribuição e até robôs semiautônomos para movimentação de carga. Destaque ainda para softwares com inteligência artificial para previsão de demanda”, explica.

Outro pilar da DHL, reforça o executivo, é o fator humano: “Entendemos que, por mais que a tecnologia facilite e torne mais eficiente, são as pessoas que, no final, entregam a efetividade dos serviços logísticos. Por isso, mantemos práticas sólidas de treinamento técnico, visto que todos nossos colaboradores passam por um programa profundo em sua área de atuação, desenvolvimento contínuo e gestão de carreira com recrutamento interno, job rotation, etc.. Essas práticas já foram reconhecidas por várias instituições, incluindo a Certificação Top Employer”.

reconhecimento legal de sua existência. “O crescimento da associação, que hoje conta com os maiores e mais importantes operadores logísticos do Brasil, reforça o entendimento de que estamos no caminho certo”, diz.

Plínio Pereira, VP de Desenvolvimento de Negócios da DHL Supply Chain Brasil, ressalta que a emergência do e-commerce e a greve dos

caminhoneiros ficou ainda mais evidente o papel essencial da logística para a economia do país e o cotidiano das pessoas. “Um setor tão importante deve ter a sua voz e contribuição para o desenvolvimento da nação. Creio que a ABOL contribui de forma muito relevante para a vocalização destas sugestões e demandas, além de promover e defender o nosso se-

tor”, observa.

O papel da ABOL é fundamental, salienta Sérgio Faria, vice-presidente da TPC: “Precisamos unir forças para enfrentamento dos problemas comuns e, neste sentido, é louvável o desempenho da diretoria da ABOL”.

Adriano Thiele, da JSL, considera um avanço a implantação de um selo de qualidade para o setor, pois seria

um diferencial competitivo para as empresas do setor que o obtivessem. “Seria mais um motivador para as empresas procurarem melhorar e evoluir cada vez mais com seus processos. A JSL certamente participaria”, afirma. O vice-presidente da TPC, Sérgio Faria, também acredita que sim. “Teríamos o maior interesse em participar, até porque a qualidade é um dos nossos diferenciais competitivos”, frisa.

Para Plínio Pereira, toda iniciativa de profissionalização e qualificação de nosso setor é bem-vinda, pois promove uma competição sadia e um desenvolvimento de longo prazo: “Uma iniciativa como esta seria algo que avaliáramos com interesse, dependendo das condições estipuladas”.

Sarti, da Penske no Brasil, também acredita na viabilidade de um selo de qualidade: “Participamos dos projetos e pesquisas da ABOL para o desenvolvimento desta iniciativa e consideramos que pode ser um diferencial competitivo para o mercado”.

Osni Ramos, no entanto, vê com reservas a implantação de um selo de qualidade para o setor: “Precisamos olhar com cuidado a criação de mais um selo. Nós, como operadores logísticos, já participamos de vários programas, atendemos diversas normas e certificações. O próprio mercado já nos impõe vários programas para gestão e certificação. Dessa forma, é necessário um certo cuidado e preocupação com essa proposta”

PRÊMIO ABOL & OTM

Mais credibilidade. Isto é o que o “Prêmio ABOL & OTM dos Melhores Operadores Logísticos do Ano” proporciona às empresas do segmento, destaca o presidente da Coopecarga.



“A ABOL, estando inserida no prêmio, promove ainda mais credibilidade à própria associação, porque os melhores da OTM têm nome, respaldo e conceito consolidado. Entendemos que a OTM tem um prestígio consagrado, sendo muito importante para o setor de transporte rodoviário de cargas”.

O diretor executivo de Operações da JSL, Adriano Thiele, considera o prêmio um evento de grande relevância para os operadores logísticos, pois homenageia e reconhece as empresas que mais se destacaram nos diversos setores da economia. “Para a JSL nosso foco é sempre sermos a melhor solução para os nossos clientes. Atingirmos esse objetivo, e sermos reconhecidos pelo nosso trabalho, é extremamente gratificante”, aponta. Sérgio Faria, vice-presidente da TPC, considera saudável a comparação a partir de critérios objetivos e, considerando a credibilidade da ABOL e

da OTM Editora, a distinção se torna ainda mais relevante.

Já Sarti, da Penske no Brasil, destaca que o prêmio é bastante importante para a ABOL, pois reconhece a importância de seus associados: “Para o mercado, incentiva que as empresas busquem a excelência de suas atividades. Já para a empresa, o prêmio é a coroação pelo esforço em prestar um serviço de qualidade e pelo crescimento sustentável de suas operações”.

Plínio Pereira, da DHL, ressalta que o prêmio tem a importante missão de reconhecer e estimular as melhores práticas no mercado logístico brasileiro. “Com isso, contribuí para o desenvolvimento contínuo de nosso setor. A iniciativa contribui também uma maior integração dos players de nosso setor, facilitando a formação de parcerias e o surgimento de novas ideias”, assinala.



26
NOVEMBRO
2019

Transamérica Hotel | SP

As Maiores e Melhores empresas do setor de transporte e logística irão se encontrar aqui para exibir, em números, a capacidade do setor em se reinventar e ser competitivo.



Aproveite e exponha sua marca na edição que circulará durante o evento e estará nas mãos de seletos e importantes representantes do mercado.

A premiação das **Maiores do Transporte e Melhores do Transporte**, em sua 32ª edição, apresenta, mais uma vez, os resultados e a eficiência do transporte e logística que, no cenário atual de retomada da economia, se reveste de especial importância e realça a capacidade de adaptação e as estratégias das empresas para manterem-se relevantes e competitivas.

Anuncie: Fechamento PI: 13/11/2019 | Envio de anúncio: 18/11/2019 | Circula durante o evento:

Dia 26 de novembro de 2019 | Transamérica Hotel | SP

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



transporte
MODERNO



www.otmeditora.com | otmeditora@otmeditora.com | 55 11 5096-8104

Novo Lubrax Top Turbo PRO. Alcance o maior nível de desempenho na estrada.



heads.

O óleo lubrificante usado é um resíduo perigoso que, descartado no meio ambiente, provoca impactos negativos, com consequências danosas à saúde da população. Para descrever o óleo usado e sua embalagem, use os serviços de coleta autorizada, conforme Resolução CONAMA nº 360/05.

A linha Lubrax está mais completa.

Chegou Lubrax Top Turbo PRO API CK-4, o maior nível de desempenho da categoria que garante alta proteção para motores a diesel. O novo lubrificante é adequado aos mais modernos sistemas de controle de emissões, em atendimento aos requisitos do Proconve P7 (EURO 5) e Proconve MAR 1 (TIER 3), além de ser compatível com as tecnologias anteriores. Saiba mais em www.br.com.br/lubrax

Principais benefícios do produto:

- Elevada resistência contra a oxidação
- Alta proteção contra o desgaste
- Maior controle da viscosidade
- Limpeza do pistão e controle da fuligem

SAC

Capitais e regiões metropolitanas: 4090 1337
Demais regiões: 0800 770 1337

LUBRAX