



MERCEDES-BENZ REFORMULA A LINHA SPRINTER

Volkswagen Caminhões e Ônibus lança e-Consórcio para produzir veículos elétricos

Programa Volvo de Segurança no Trânsito cria app que ajuda a reduzir os acidentes

Empresas Randon completam 70 anos de atuação em implementos rodoviários

O lançamento do maior porta-contêiner do mundo movido a GNL

A trajetória centenária da fabricante de pneus Goodyear no Brasil

Labace 2019 traz as novidades em aviões executivos e helicópteros

Airbus entrega Super Puma número mil e pousa o H145 no cume do Aconcágua

O primeiro caça Gripen E é entregue à Força Aérea Brasileira

Embraer: desde sua fundação em 1969, fabricou mais de oito mil aviões



DAF XF105

Acelere o rendimento dos seus negócios.



Conheça o DAF XF105 com motor PACCAR MX produzido no Brasil. A DAF uniu qualidade e eficiência com o melhor custo/benefício para você acelerar o crescimento do seu negócio. Caminhões robustos, confortáveis e com alta disponibilidade.

5

ANOS DE EXPERIÊNCIA



DAF MULTISUORTE



DAFcaminhoes



DAF Caminhões



dafcaminhoes

- > Disponível nas versões 4x2, 6x2 e 6x4
- > PACCAR MX-13: 460cv ou 510cv
- > Cabines: Comfort Cab, Space Cab ou Super Space Cab

Acesse dafcaminhoes.com.br e encontre a Concessionária DAF mais próxima de você.

DRIVEN BY QUALITY

DAF

Todos os modos de transporte



Idealizada por Victor Civita, fundador da Editora Abril, a revista Transporte Moderno adotou desde o início o mote “Todos os modais”, como está estampado na capa, ou seja, tem como foco todos os modos de transporte de carga e de passageiros: rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo e hidroviário.

Fiel a esse preceito, a publicação mantém a mesma linha editorial há décadas. Pode-se afirmar que é a única revista brasileira a apresentar ao público ao longo dos tempos um repertório completo de assuntos relacionados a todos os segmentos de transporte.

A atual edição exemplifica essa tradição editorial e oferece aos seus leitores uma série de matérias que abrangem praticamente todo o setor de transporte ao abordar temas centrados em transporte rodoviário, marítimo, aéreo e hidroviário, veículos pesados de carga e passageiros, combustíveis, componentes automotivos e as trajetórias surpreendentes de grandes empresas do setor.

Vale lembrar que a primeira edição de Transporte Moderno, lançada em agosto de 1963, exatamente há 56 anos, teve como matéria de capa o tema transporte aéreo de carga. Como para confirmar essa diversidade de cobertura dos modos de transporte, esta edição abre espaço para retratar o transporte aéreo: a bem-sucedida trajetória de cinco décadas da Embraer, a maior indústria exportadora de produtos de alto valor agregado, os mais recentes lançamentos de helicópteros de múltiplas aplicações da Airbus, as novidades da Labace, a maior feira latino-americana de aviação executiva e a entrega do primeiro caça supersônico Gripen E à Força Aérea Brasileira.

A manutenção de sua proposta editorial garantiu à revista Transporte Moderno não só a fidelidade de seus leitores, mas também o interesse por seu conteúdo que passa de uma geração de transportadores influentes à outra. Como exemplo, podemos citar o caso de um dirigente de entidade de transporte fluminense que telefonou ao editor da revista para anunciar que leu emocionado uma matéria, reproduzida na edição comemorativa do cinquentenário da publicação, em que seu pai, o entrevistado, à época também diretor da entidade, analisava as atividades em sua área de atuação.

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)

Filiada a:



SUMÁRIO

LEVES

Mercedes-Benz reformula a linha Sprinter, que passa a contar com itens de segurança ativa como assistente de frenagem e de fadiga 6

COMBUSTÍVEIS

O óleo vegetal hidrotratado (HVO) ganha espaço nas discussões sobre mobilidade sustentável por não demandar alterações nos veículos 10

ELETROMOBILIDADE

Volkswagen Caminhões e Ônibus lança e-Con-sórcio para produzir veículos elétricos no mesmo conceito de consórcio modular 14

APLICATIVO

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito faz o lançamento do app Eu Rodo Seguro, para ajudar a reduzir os acidentes 16

INDÚSTRIA

Empresas Randon completam 70 anos, com atuação nos segmentos de implementos rodoviários, autopeças e serviços financeiros 18

INTERNACIONAL

Foton e ZF inauguram fábrica conjunta na China para a produção de transmissões automatizadas para veículos leves e pesados 22

INDÚSTRIA AERONÁUTICA

Desde a sua fundação em 1969, a Embraer já entregou mais de oito mil aviões e lidera a fabricação de jatos comerciais 24

AVIAÇÃO MILITAR

Saab sueca apresenta o primeiro caça supersônico Gripen E à Força Aérea Brasileira (FAB) e inicia o programa de ensaios em voo 30

AVIAÇÃO EXECUTIVA

Labace 2019 traz as novidades e os destaques em aviões e helicópteros das principais marcas do mercado 32

HELICÓPTEROS

Airbus entrega Super Puma para polícia federal da Alemanha, e a mais nova versão do H145 pousa no cume do Aconcágua 36

SETCESP

Tayguara Helou apresentou no evento Arena ANTP doze propostas para melhorar o abastecimento na Região Metropolitana de São Paulo 40

LOGÍSTICA

BX Logistics Healthcare passa a transportar mais de 200 tipos de medicamentos oncológicos para a Profarma Specialty 42

ESCOLAR

Volkswagen fornece 145 ônibus para Santa Catarina, completando a marca de 20 mil veículos para o programa Caminho da Escola 44

PNEUS

Expansão do segmento de caminhões aquece as vendas de pneus e o mercado total chegou a 33,9 milhões de unidades até julho 46

A americana Goodyear chega a cem anos de atividades no Brasil, iniciadas em 1919 com a abertura de um escritório no Rio de Janeiro 48

Bridgestone apresenta dois pneus radiais para veículos pesados destinados a aplicações em percursos mistos 51

FLUVIAL

Estudo da CNT sobre navegação de interiores mostra que o Brasil desperdiça dois terços do seu potencial hidroviário 54

MARÍTIMO

Cargueiro da Aliança transporta 40 mil toneladas pelo rio Amazonas, para abastecer as indústrias da Zona Franca de Manaus 57

ENERGIA LIMPA

Grupo CMA CGM lança porta-contêiner movido a gás natural liquefeito (GNL), o primeiro de uma série de nove navios 58

SEÇÕES

Editorial 3 Novas 52

SAFETY SECURITY



TELEMETRIA



CONTROLE DE JORNADA



CAIXA PRETA



ROTOGRAMA FALADO

RASTREAMENTO | GESTÃO DE FROTA | CHECK LIST | AUTO TESTE

INTELIGÊNCIA EMBARCADA | CERCA EMBARCADA | PONTO DE CONTROLE | VELOCIDADE NA CURVA



VELOCIDADE NA VIA



FLEET DRIVE • NEW MAPS



CONTROLE DE CARRETA





Mercedes-Benz incorpora novas tecnologias na Sprinter

Entre os itens de segurança ativa, as novidades são o assistente ativo de frenagem (ABA), o assistente de fadiga e o assistente de subida em rampa

SONIA MORAES

Confiante no bom desempenho do segmento de comerciais leves, a Mercedes-Benz reformula a sua linha Sprinter e traz para o mercado brasileiro uma família de veículos com elevado conteúdo tecnológico, cujo objetivo é realçar o conforto, melhorar a conectividade e ampliar a segurança.

Em sua terceira geração, a Sprinter nas versões furgão, chassi e van de passageiro – a mesma que circula na Europa – começa a ser vendida no Brasil no fim deste ano. Esta família de veículos, que a Mercedes-Benz expõe na Fenatran, é produzida na fábrica da Argentina, onde a empresa investiu US\$ 100 milhões para modernizar o complexo industrial e passar a fabricar a nova família de comerciais leves com portfólio globaliza-

do. “Com a nova linha Sprinter totalmente redesenhada, a Mercedes-Benz começa um novo ciclo de sucesso no segmento de comerciais leves”, afirma Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing de vans Mercedes-Benz do Brasil.

TECNOLOGIAS

Entre os 17 itens de tecnologia que integram o pacote de segurança ativa, três são novidades na nova linha Sprinter: o assistente ativo de frenagem (ABA – Active Brake Assist), o assistente de fadiga (Attention Assist) e o assistente de subida em rampa (HSA - Hill Start Aid). Os três componentes serão instalados na fábrica.

O ABA tem como principal função reduzir os riscos de colisões ou diminuir suas consequências, oferecendo alto nível de segurança. Instalado no para-choque dianteiro, o equipamento começa a funcionar a partir de sete quilômetros por hora, freando o veículo quando identificar objetos estáticos e móveis na via e também pedestres e ciclistas. À medida em que a Sprinter se aproxima do veículo à frente, o ABA emite sinais de alerta visual e sonoro ao motorista a fim de evitar eventual colisão.

O assistente de fadiga é capaz de reconhecer sinais típicos de sonolência e perda de atenção e comunica ao motorista, por meio de mensagem no painel do veículo e alerta sonoro, a necessidade de fazer uma

pausa. O sistema pode ser desativado, voltando a se ativar novamente assim que desliga e liga o motor. Fica ativo aproximadamente a uma velocidade de 50 quilômetros por hora.

O assistente de subida em rampa auxilia o condutor nas partidas em aclives. A Sprinter permanece com o sistema de freio acionado por até três segundos até que se acelere o veículo. Isso traz mais segurança para o motorista e para os demais veículos que estão atrás. Outra vantagem é a redução no consumo de embreagem e de combustível.

Outro equipamento de segurança consagrado no mercado brasileiro é o controle eletrônico de estabilidade adaptativo (ESP), que é um dos principais diferenciais tecnológicos da Sprinter, primeiro veículo comercial leve a trazer essa inovação para o Brasil em 2012. Este componente reduz significativamente o risco de derrapagem e capotamento, mesmo em situações críticas, além de garantir maior estabilidade do veículo.

Além de suas nove conhecidas funções, o ESP ganhou quatro novos sistemas como o MRS (controle de torque de saída), o TSM (redução de oscilação do trailer), ELC (mudança de faixa com conforto) e EUC (controle aprimorado de subviragem), que juntamente com os demais itens do ESP visam reduzir ao máximo o tempo de reação do sistema de freios para iniciar a desaceleração do veículo.

O programa integra o ABS (sistema antibloqueio de freios), ASR (sistema de controle de tração), BAS (servofreio de emergência), EBD (distribuição eletrônica da força de frenagem), LAC (controle de carga adaptativo), ROM (controle de rolagem), RMI (interação de movimento de rolagem), EBP (pré-carga eletrônica de freio) e BDW (limpeza dos discos de freio).

A nova Sprinter também está equipada com o assistente de vento lateral (Crosswind Assist), que faz o acionamento unilateral dos freios para amenizar o efeito de ventos laterais, fazendo com que o veículo permaneça em sua trajetória sem a intervenção



A nova Sprinter ganhou um design moderno, com linhas aerodinâmicas aprimoradas

do motorista. O sistema é ativado a partir de uma velocidade aproximada de 80 quilômetros por hora, utilizando os sensores do ESP para detectar fortes rajadas de ventos laterais.

O pacote de segurança inclui também as luzes de circulação diurna (DRL – Daytime Running Light), que se ligam automaticamente assim que o motor entra em funcionamento, desde que o interruptor das luzes esteja na posição de desligado. Com isso, é mais fácil que a Sprinter seja vista por outros usuários da via durante sua circulação ou viagem, oferecendo mais segurança para o motorista, passageiros, carga e outros veículos da via.

A nova Sprinter receberá também diversos itens já disponíveis na linha atual, como freios a disco, airbag duplo, sistema SRS (tensionador do cinto de segurança), luzes de freio adaptativas e piloto automático com limitador de velocidade, para reforçar o alto padrão de segurança do veículo. Além disso, sairá de fábrica com alarme na chave, o que resulta em mais segurança para o veículo e a carga. “Cada vez mais a Sprinter se consolida no país pela numerosa oferta de soluções de mobilidade para pessoas e cargas”, comenta Ferrarez.

Para garantir mais conforto, a nova Sprinter passa a ter um cockpit similar à de um automóvel, com alto padrão de ergonomia e bem-estar a bordo. Neste quesito, a marca inova com exclusivos recursos, como a dire-

ção elétrica, que alivia os esforços durante a condução e manobras, e o Keyless Start, acionamento do motor sem o uso da chave. O volante também é semelhante ao de um carro de passeio, com design moderno e acabamento refinado.

Com relação ao conforto destaca-se ainda o ar-condicionado mais eficiente, com dois compressores para todas as versões, com mais capacidade (11 kW). A Sprinter também ganhou novos compartimentos para melhor organizar os espaços de porta-objetos.

Na van de passageiros o carregador de celular e o suporte para celular nos assentos são exclusivos da marca. Os veículos tiveram



As luzes de circulação diurna são ligadas automaticamente com a ignição do motor

4TRUCK IMPLEMENTA BAÚ DE ALUMÍNIO PARA A NOVA SPRINTER



A 4Truck, uma das maiores implementadoras e especializada em implementos para a linha sobre chassi, foi a responsável por confeccionar um baú de alumínio corrugado branco de carga seca para equipar a nova Sprinter da Mercedes-Benz. O implemento foi apresentado oficialmente ao mercado brasileiro em eventos realizados no fim de setembro, em São José dos Pinhais (PR), região de Curitiba.

O baú, produzido pela implementadora

sediada em Guarulhos (SP), tem estrutura de alumínio e aço galvanizado, piso de madeira, perfis de aço para amarração de carga e iluminação 100% em led. Segundo a empresa, o veículo é ideal para entregas em centros urbanos e foi exibido pela montadora pela primeira vez em 2018, no Salão de Hannover, na Alemanha.

“A parceria entre 4Truck e a Mercedes-Benz existe há alguns anos e sempre rendeu bons frutos, nas esferas técnica e comercial. Desde 2013, implementamos vans e caminhões para ações diversas, de testes a divulgação. Estamos felizes em participar deste momento especial da Sprinter”, afirma Osmar Oliveira, CEO da 4Truck.

“Procuramos desenvolver implementos leves, com boa parte da estrutura em alumínio, visando proporcionar mais capacidade de carga ao transportador”, diz Roberto Brandão, da área de projetos da 4Truck.

disposição, entre vans de passageiros, para transporte escolar, turismo, VIP, traslados e fretamento, furgões e chassis com cabine para distribuição urbana e transporte de carga e produtos, além da prestação de serviços.

ESTIMATIVA

Com a linha Sprinter, a Mercedes-Benz obteve a liderança de vendas no segmento de large vans em 2019, posição que retomou em 2017, após dez anos.

No acumulado de janeiro a agosto, a empresa vendeu 7.517 veículos, garantindo um crescimento de 58% em comparação com o mesmo período de 2018 e 35% de participação de mercado.

No segmento de vans de passageiros a Sprinter assegurou a liderança com mais de 48% de participação. Em furgões, o market share do veículo chegou a 33% e em chassis com cabine, atingiu quase 20%.

“Por todas as inovações tecnológicas e novidades, a Sprinter traz para o Brasil um padrão ainda alto de veículos comerciais leves, oferecendo mais valor aos clientes, com soluções para todas as demandas do mercado”, diz Ferrarez. “Além de frotistas e autônomos, temos nos aproximados cada vez mais dos empreendedores, levando a eficiência e a versatilidade da Sprinter para uma série de aplicações, ajudando o cliente a obter o menor custo operacional em sua atividade de transporte, visando a rentabilidade desejada e o sucesso em seus negócios.”

Segundo Ferrarez, o empreendedorismo tem avançado muito no Brasil, o que ajuda a economia a crescer, e a Mercedes-Benz, com a linha Sprinter, sempre está ao lado de quem movimenta o país. “Neste sentido, intensificamos a parceria com as empresas implementadoras, buscando oferecer soluções ideais para cada aplicação do mercado, com a qualidade e a confiabilidade típicas da marca. Isso nos deixa confiantes em manter a liderança de mercado da Sprinter em large vans, categoria extremamente competitiva, o que aumenta o significado da nossa conquista.”



um reposicionamento do tacógrafo e passou a ser instalado acima da luz no interior.

Como item opcional para a nova Sprinter está disponível o sistema multimídia MBUX com tela touch screen, espelhamento de aplicativos compatíveis do celular, entrada USB e câmera de ré na tela multimídia.

Na parte externa a Sprinter ganhou um design moderno, que se destaca por suas linhas harmônicas, pela estrela de grandes proporções no centro da grade frontal e por suas linhas aerodinâmicas aprimoradas, o que resulta em melhor coeficiente de resistência, impactando em menor consumo de combustível.

Os novos faróis numa posição elevada, além de manter a elegância e beleza do design, oferecem mais proteção contra pequenos impactos, muito comuns no tráfego intenso e locais estreitos. Isso aumenta a durabilidade do conjunto de faróis e reduz os custos de reposição de peças.

Com os faróis em posição elevada, o para-choque ganha aparência mais robusta, realçando a imagem de força e resistência para a severa operação diária no trânsito urbano. “A nova Sprinter se tornou um

veículo mais interativo e inteligente”, diz o diretor da Mercedes-Benz.

MOTORIZAÇÃO

Na nova Sprinter o motor OM 651 CDI é o mesmo da atual linha Sprinter: biturbo de 2,2 litros e quatro cilindros, com injeção direta CDI (Common Rail Direct Injection). A novidade é a nova parametrização eletrônica com foco em melhorar a eficiência, o que resultou em maiores potências e torques: 143 cv a 3.800 rpm e torque de 33,7 kgfm entre 1.200 e 2.400 rpm (314 CDI Street) e 163 cv a 3.800 rpm e torque de 36,4 kgfm entre 1.200 e 2.400 rpm (416 CDI e 516 CDI). A versão 416 CDI traz mais uma importante vantagem para os clientes: seu peso bruto total (PBT) chega agora a 4.100 quilos, o que resulta em 220 quilos a mais em relação ao atual 415, aumentando assim a capacidade de carga líquida do veículo.

Com o novo portfólio, a Sprinter continua oferecendo a maior linha de veículos comerciais leves para todos os clientes e todas as demandas do segmento. São 60 modelos à



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.



Entender para Atender

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

HVO: uma alternativa viável?

O óleo vegetal hidrotratado (HVO) tem ganhado espaço nas discussões sobre combustíveis limpos e sustentáveis por não demandar alterações nos veículos e na estrutura de abastecimento

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Mercedes-Benz vê o uso do HVO como uma ponte até a entrada dos ônibus elétricos nos grandes centros

A necessidade de um transporte mais eficiente e menos poluente, com base em matérias-primas renováveis é uma das grandes tendências mundiais. A eletrificação, que tem avançado bastante nos países europeus, ainda enfrenta uma série de dificuldades para se expandir no Brasil. Nesse contexto, são discutidas opções que minimizem os efeitos negativos ao meio ambiente, mas que sejam aplicáveis à realidade nacional.

Para a Mercedes-Benz, uma das grandes promessas para combustíveis alternativos é o óleo vegetal hidrotratado (HVO, ou Hydrotreated Vegetable Oil),

com produção a partir de gordura vegetal ou animal. Utilizando a mesma infraestrutura de distribuição de combustíveis líquidos já existente, a sua implementação não gera gastos adicionais. O produto, testado por diversas montadoras no exterior, pode ser adicionado em qualquer mistura ao diesel fóssil, mesmo com mescla de biodiesel.

O HVO também pode ser utilizado puro. Segundo a montadora, o produto não sofre ação de oxidação e requer cuidados de armazenado semelhantes ao diesel fóssil. Atualmente, os ônibus a biodiesel com aplicação Euro 5 têm um

limite de 20% de utilização em frotas cativas. Nas demais aplicações, o limite de 8% de biodiesel deve ser respeitado.

Erasmus Carlos Battistella, presidente da ECB Group e do conselho de administração da Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio), afirma que o HVO, quando produzido em escala, pode ser competitivo em relação ao diesel derivado de petróleo, mas traz ganhos ambientais e sociais, que os biocombustíveis como o biodiesel já oferecem. "Redução de até 85% nas emissões de gases de efeito estufa, geração de emprego e renda no campo, diminuição da poluição e economia de

recursos públicos em mortes e internações provocadas por problemas respiratórios”, enumera.

O gerente sênior de marketing de produto ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Curt Axthelm, conta que o preço e a disponibilidade do produto são pontos ainda em aberto. “A Aprobio está avaliando esses aspectos, mas acredito que o HVO terá um custo bastante competitivo, talvez um pouco mais caro que o diesel fóssil, mas a diferença é compensada pelos seus benefícios. É importante lembrar que o uso do HVO reduz imediatamente as emissões, pois não há necessidade de alteração na frota. E o veículo pode voltar a usar diesel fóssil, como um carro flex. É uma alternativa que pode ser implementada em curto prazo”, observa.

Em relação à energia elétrica, também há pontos positivos. “Imagine, por exemplo, a quantidade de eletricidade que seria consumida em uma cidade como São Paulo, com mais de 14 mil ônibus no sistema de transporte público. Em uma estimativa conservadora, seria necessário gerar eletricidade suficiente para suprir mais de um milhão de residências. Sem falar nos investimentos em subestações, linhas de transmissão e, antes de tudo,

na substituição dos veículos em circulação. É um custo muito significativo. Com o diesel renovável, nada disso é necessário, basta substituir o diesel fóssil pelo HVO”, afirma Battistella.

As principais fabricantes de motores e veículos pesados têm feito uma série de estudos e ensaios que mostram que o combustível substitui o diesel fóssil perfeitamente, mesmo em modelos mais antigos. Segundo a Mercedes-Benz, o HVO pode ser utilizado pela frota circulante de ônibus e caminhões de qualquer regulamento de emissões. “Existe uma perda de rendimento do veículo de 2%, assim como um incremento de consumo de 2%. Esse índice é irrisório se levamos em conta as vantagens do HVO”, afirma Curt Axthelm.

De acordo com Battistella, o diesel renovável não exige nenhuma adaptação ou mudança nos veículos em circulação. “Ao contrário de algumas alternativas ao uso de petróleo, que necessitam de um alto investimento na criação de infraestrutura de abastecimento e na própria compra de um novo caminhão ou ônibus”, conta.

O presidente do conselho de administração da Aprobio afirma que os motores dos veículos em circulação no Brasil rodariam normalmente se abastecidos por



Curt Axthelm: “É importante lembrar que o uso do HVO reduz imediatamente as emissões”

HVO, em qualquer proporção. “O combustível reproduz todas as características físico-químicas do diesel fóssil, mas é feito a partir de óleo vegetal ou gordura animal, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa em até 85%.”

Na avaliação da Mercedes-Benz, por ser um combustível gerado de biomassa renovável, o HVO conta com excelentes características para aplicação em veículos comerciais movidos atualmente a diesel fóssil. A montadora informa que, com o diesel renovável, os intervalos de troca de óleo também são mantidos, não havendo diferença em relação ao diesel. Dados levantados pela empresa mostram uma redução de 80% de CO₂, além de quedas menos significativas de emissão de material particulado e NOx.

ÔNIBUS

Na área de transporte de passageiros, em sintonia com sua busca permanente de soluções de mobilidade e de compatibilidade ambiental, a Mercedes-Benz dedica-se ao desenvolvimento de veículos para combustíveis alternativos e a introdução de tecnologias que reduzem o

VANTAGENS DA APLICAÇÃO DO HVO COMO COMBUSTÍVEL

- Molécula sintética, de base vegetal, ou gordura animal, com as mesmas características do diesel fóssil (somente hidrocarbonetos – C_nH_{2n+2}).
- Mesmas características funcionais dos ônibus movidos a diesel.
- Mesma infraestrutura de abastecimento, sem acréscimo de custos ao sistema.
- Pode ser misturado ao diesel fóssil, em qualquer proporção, permitindo uma progressão no incremento da mistura.
- Pode ser utilizado em toda a frota circulante, seja emissões Euro 3, Euro 5 e Euro 6 para qualquer fabricante de veículos.
- Compatível com tecnologia Euro 6 em diversos graus de mistura.
- Redução de emissões.

consumo e as emissões. Como o Brasil é rico na oferta de produtos de origem vegetal e gordura animal, cria possibilidades para a produção de biocombustíveis como o HVO. Para isso, é primordial que o país invista em infraestrutura de produção para assegurar a utilização em larga escala.

Biocombustível de segunda geração, o HVO, segundo a Mercedes-Benz, é uma alternativa eficiente e econômica para as empresas de transporte de passageiros. Este tema foi abordado pela montadora no relacionamento com clientes e visitantes durante a Arena ANTP 2019 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana, evento da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos) realizado em São Paulo.

“Sabemos que o diesel, por sua tradição histórica e as grandes reservas existentes, é o combustível mais usado no Brasil e no mundo. Mas temos que investir em outras alternativas e o biocombustível de segunda geração, como o HVO, é um caminho a ser percorrido e bastante interessante”, ressalta Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Segundo o executivo, além da redução de emissões, o uso do HVO não exige nenhuma alteração na infraestrutura de abastecimento na garagem e nem na logística de distribuição do combustível. “Além disso, pode ser utilizado em qualquer veículo a diesel de qualquer norma de emissões. E considerando a legislação da cidade de São Paulo, há uma redução das emissões de CO₂ proporcional à porcentagem de HVO, pelo fato de ser um combustível não fóssil”, diz Barbosa. “Vejo o uso do HVO como uma ponte até os ônibus elétricos nos grandes centros. E mais: esse biocombustível poderá ser uma solução também para ônibus de grandes distâncias rodoviárias”.

POTENCIAL

A ECB Group assinou, em fevereiro, um memorando de entendimento com o governo do Paraguai para investir no



Erasmus Carlos Battistella: “Os biocombustíveis avançados vêm para complementar as alternativas de energias limpas”

país vizinho mais de US\$ 800 milhões em unidade de diesel e querosene de aviação renovável. “Nosso objetivo com o projeto Omega Green, a primeira planta de biocombustíveis avançados em todo o Hemisfério Sul, é produzir no Paraguai o mesmo diesel e querosene de aviação renováveis que já são utilizados na Europa e nos Estados Unidos. Vamos ter capacidade de fabricar até 16,5 mil barris por dia, a partir de óleo de soja, gordura animal, óleo reciclado e outras matérias-primas, a um preço competitivo com o mercado internacional”, afirma Battistella.

O empresário explica que o plano é começar a produção de HVO a partir de 2022. “Temos foco tanto no mercado interno como na exportação, e o Brasil naturalmente pode ser um dos consumidores desses biocombustíveis. Qualquer ônibus ou caminhão em circulação no Brasil poderá rodar com o diesel renovável que for produzido no complexo Omega Green”, conta.

A Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio) estipula metas de redução de emissões de gases de efeito estufa. “Nesse sentido, vemos boas perspectivas de se ampliar o uso de biodiesel, que até 2023 deve chegar ao índice de 15% de adição ao diesel fóssil (B15), mas também de se adotar os chamados biocombustíveis

avançados, como o HVO e a querosene de aviação renovável, chamada SPK”, acredita Battistella.

Neste ano, a Aprobio mudou seu estatuto para ser uma associação representativa do biodiesel e dos demais biocombustíveis, já prevendo o uso no Brasil do HVO e do SPK. “Para um país com tão forte presença do modal rodoviário na matriz de transportes, ampliar a gama de biocombustíveis em substituição ao diesel fóssil é fundamental para o desenvolvimento sustentável do país e para a saúde da população. Os biocombustíveis avançados vêm para complementar as alternativas de energias limpas, sendo de uso complementar aos demais”, diz Battistella.

Segundo a Aprobio, o Brasil tem grande potencial para produzir diesel renovável devido à ampla oferta de matérias-primas, como óleo de soja, gordura animal, não só o sebo bovino, mas também a gordura suína, de frango e até de peixe, além de diversos óleos vegetais. “Há outros fatores fundamentais para viabilizar a produção em escala comercial e competitiva, como oferta de hidrogênio, questões tributárias e logísticas. Equacionando-se todos esses fatores, o Brasil teria muito a ganhar com a produção de diesel renovável”, comenta Battistella.

Entre os benefícios que o país teria com a produção de diesel renovável, Battistella ressalta a agregação de valor à cadeia produtiva das matérias-primas envolvidas no processo; redução significativa das emissões de gases de efeito estufa; geração de emprego e renda no campo; redução ou até eliminação da demanda por combustível importado; e exportação de um produto de alto valor agregado para os mercados desenvolvidos “A exemplo do biodiesel, o diesel renovável oferece benefícios econômicos, ambientais e sociais. Somando-se todas as cadeias de biocombustíveis já existentes e as que temos potencial de desenvolver, o Brasil pode se tornar uma ‘Opep verde’, uma referência mundial em combustíveis renováveis”, afirma.

CTM



veloe

Piscou, passou.

BETC | HAVAS

CAMINHO LIVRE PARA A PRODUTIVIDADE DO SEU NEGÓCIO.

Com Veloe na sua empresa, sua frota não fica parada em filas de pedágios e estacionamentos. E tem muito mais vantagens:

- ✿ Dê adeus à burocracia com comprovantes e tenha mais controle dos seus gastos.
- ✿ Ganhe produtividade, com menos paradas e menor tempo de viagem.
- ✿ Reduza os custos de manutenção com desgaste dos veículos.
- ✿ Pagamento seguro e digital.
- ✿ Praticidade: a mesma conta pode ser vinculada a diversos veículos.
- ✿ Gerencie o consumo e a conta online, tudo pelo aplicativo ou site.

Veloe também é



Aplicativo pra você
e tag para seu veículo.



Saiba mais:
veloe.com.br

Volkswagen cria consórcio para produzir veículos elétricos

O e-Consórcio terá a participação de oito fornecedores que montarão caminhões e ônibus no mesmo conceito de Consórcio Modular

SONIA MORAES



O e-Consórcio segue o modelo do Consórcio Modular e terá oito fornecedores de montagem

A Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) anunciou a criação do e-Consórcio na sua fábrica de Resende (RJ) para produzir veículos elétricos no Brasil. A decisão foi oficializada por Roberto Cortes, presidente e CEO na empresa, durante o Innovation Day do grupo Traton, realizado na Suécia.

“Não há dúvida de que estamos novamente entrando para a história com este anúncio. A VWCO foi a primeira a apresentar e testar, em condições reais de operação, um caminhão elétrico no Brasil. E agora, anuncia mundialmente a criação do e-Consórcio, somando forças

com empresas que são referência para o desenvolvimento da mobilidade elétrica”, afirma Cortes.

O e-Consórcio segue o modelo do Consórcio Modular, no qual os fornecedores dividem com a VWCO a responsabilidade pela montagem dos veículos dentro da fábrica, garantindo aumento da produtividade e dos níveis de qualidade, além de redução dos custos.

Para dar início à nova operação a Volkswagen Caminhões e Ônibus está finalizando as negociações com oito fornecedores para anunciar o desenvolvimento

do ecossistema para a mobilidade elétrica. O e-Consórcio inclui desde o desenvolvimento local de componentes específicos para o veículo elétrico até a infraestrutura necessária para a sua produção, abrangendo todo o ciclo de vida útil dos veículos e o descarte de componentes, como a bateria após o uso.

Entre os parceiros e fornecedores do e-Consórcio estão a Siemens, para fornecimento de infraestrutura, carregadores e energia para clientes; a Catl e Moura, para fornecimento, gerenciamento, distribuição e manutenção de baterias; e a Bosch, WEG e Semcon, para desenvolvimento e

NA SUA FÁBRICA DE RESENDE EMPRESA TESTA ÔNIBUS ELÉTRICO

Na fábrica da VWCO de Resende está em fase de testes um ônibus com tração elétrica. Este veículo tem sua configuração incrementada a partir dos dados coletados durante os testes com o caminhão VW e-Delivery devido à sinergia em componentes e também na arquitetura flexível.

Desde sua primeira apresentação na IAA na Alemanha em 2018, melhorias e ajustes na calibração maximizam a recuperação de energia de frenagem, que agora supera os 40% e tem potencial para gerar uma autonomia adicional aos 200 quilômetros previstos por seu conjunto de baterias de íon de lítio. Também traz o sistema de arrefecimento do conjunto para maior durabilidade, além de alterações no posicionamento de componentes para maior eficiência.

Segundo a fabricante, este ônibus tem configuração modular e flexível que possibilita que em único modelo se inclua todas as variantes da mobilidade elétrica. Pode rodar como um veículo puramente elétrico no conceito plug-in ou com um conjunto gerador propelido pelos motores bicombustíveis

VW 1.4 TSI Flex – sua versão para gás natural ou biometano 1.4 TGI –, para alimentar o motor elétrico. Isso permite também uma autonomia estendida e facilita sua adoção em regiões com infraestrutura de recarga ainda em desenvolvimento.

Dessa forma, pode atuar como veículo elétrico a bateria (BEV, na sigla em inglês); híbrido elétrico (HEV); híbrido elétrico plug-in (PHEV); e veículo elétrico com autonomia estendida (REEV). A performance se mantém independentemente da forma de alimentação das baterias. Todo o acionamento ocorre de forma inteligente e automática pelo sistema eletrônico do veículo assim que este detecta o nível de carga das baterias previamente programado.

“Desenhamos um veículo que antevê os desafios de sua implementação e já traz



em seu projeto as respostas necessárias, como nível de zero emissões em zonas verdes de restrição, e a própria questão da infraestrutura em desenvolvimento. Estamos cumprindo nossa missão de ajudar a moldar a indústria de transportes do futuro com veículos que proporcionam um custo operacional otimizado e retorno rápido do investimento”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus e membro do conselho da Traton.

fornecimento de componentes.

Segundo a VWCO, é a primeira vez no mundo que uma marca prevê desde a montagem até a infraestrutura de recarga e gerenciamento de ciclo de vida da bateria desses caminhões, alavancando o comprometimento de toda a cadeia de fornecedores de maneira tão integrada. Com isso, o e-Consórcio vai facilitar o acesso à tecnologia elétrica em veículos comerciais.

“O grupo Traton foi criado há pouco mais de quatro anos para transformar a indústria de transporte mundial. Desde a criação da VWCO em 1981, nós temos revolucionado o

mercado de caminhões e ônibus e, com este objetivo, estamos investindo R\$ 1,5 bilhão até 2021. Desta vez, nosso time construiu de forma pioneira configurações de tecnologia e de modelo de negócios que

vão facilitar a introdução desses veículos elétricos no cenário de transporte mundial”, diz Cortes.

No ano passado, a cervejaria Ambev assinou a intenção de compra para ter, até 2023, mais de um terço da frota de distribuição de seus parceiros composta por caminhões elétricos Volkswagen. A iniciativa envolve 1.600 veículos movidos a energia limpa e é o maior projeto desse tipo já anunciado no mundo. “Estamos prontos para todas as soluções. Nosso objetivo é, acima de tudo, apoiar a missão da Traton de se tornar a campeã global da indústria de transporte”, diz o presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Até 2023, a cervejaria Ambev terá em sua frota 1.600 caminhões elétricos Volkswagen

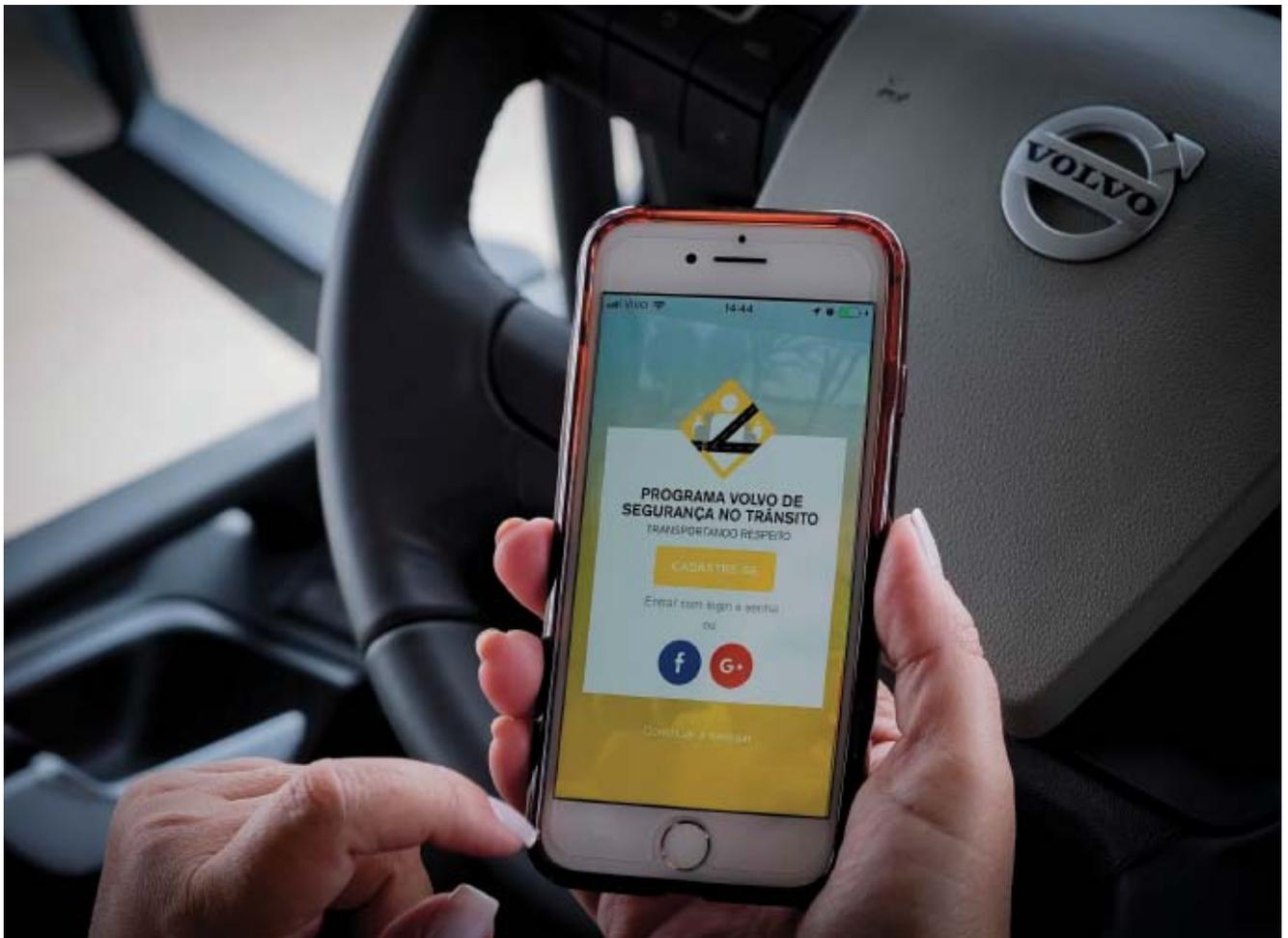


CTM

Volvo lança aplicativo para reduzir os acidentes nas estradas

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito apresenta o app Eu Rodo Seguro, uma ferramenta de gestão de risco voltada para o motorista

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O aplicativo Eu Rodo Seguro busca reduzir acidentes, emitindo alertas sonoros em locais com maior risco de acidentes

O Programa Volvo de Segurança no Trânsito faz o lançamento do aplicativo Eu Rodo Seguro, desenvolvido para fazer a gestão de risco de acidentes nas rodovias federais brasileiras. O aplicativo é uma evolução do Portal Atlas da Acidentalidade no Transporte e tem como objetivo contribuir para a redução do número de mortos e feridos. O lançamento integra as ações que celebram os 40 anos de

atuação da Volvo no Brasil.

O aplicativo emite alertas sonoros quando o motorista estiver se aproximando dos trechos com maior risco de acidentes nas rodovias federais brasileiras. “É uma ferramenta que ajuda o motorista a adotar um estilo de direção preventivo e a chegar ao destino em segurança, uma vez que o sinal de alerta é um aviso para que redobre a atenção

nos trechos de periculosidade alta e moderada. Agindo dessa forma, todos contribuem para evitar acidentes e salvar vidas”, diz Anaise Oliveira, coordenadora do programa. “As empresas que usarem o app poderão orientar os motoristas antecipadamente e, durante o trajeto, eles ainda receberão alertas para aumentar a atenção próximo aos trechos de maior risco”, complementa.



Alexandre Parker: “O aplicativo auxilia empresários e motoristas a ter uma gestão mais segura”

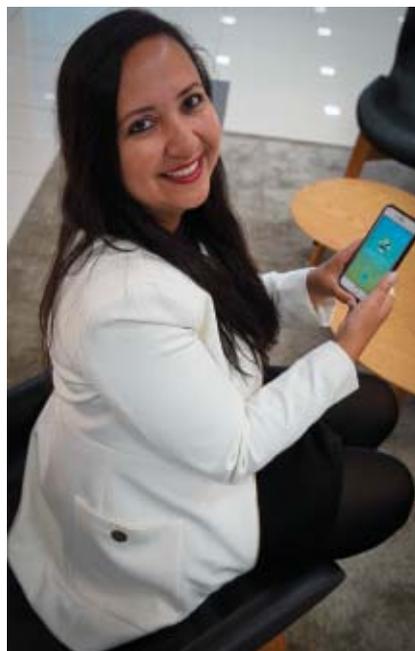
De acordo com dados da edição de 2019 do Atlas da Acidentalidade no Transporte, em 2018 foram registrados 69,2 mil acidentes que deixaram 76,5 mil feridos e 5,27 mil mortos nas rodovias federais brasileiras. O número corresponde a uma média de 14,4 ocorrências por dia. “São números muito altos. E baixar esses números depende de cada um de nós, das nossas atitudes no trânsito. O aplicativo auxilia empresários do setor de transporte e motoristas a ter uma gestão mais segura da viagem”, argumenta Alexandre Parker, diretor de Responsabilidade Corporativa e Institucional da Volvo.

Os dados do Atlas apontam que os trechos das rodovias federais com o maior número de mortos e feridos do país encontram-se nos estados de Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Espírito Santo. Em comum, os trechos com maior índice de periculosidade são próximos a cidades e com fluxo de pedestres.

O pior trecho em número de acidentes e mortos do Brasil fica no município de São José, na Região Metropolitana de Florianópolis. A região está no topo da lista de acidentes graves desde que o Atlas da Acidentalidade no Transporte começou a ser editado, há cinco anos. Só em 2018, foram registrados no município 721 acidentes que deixaram 15 mortos e

754 feridos entre os quilômetros 204 e 213 da BR-101, e mais 283 acidentes com quatro mortos entre os quilômetros zero ao nove da BR-282 que também passa pela cidade. Outro trecho de alto risco fica em Guarulhos, entre os quilômetros 212 e 221 da BR-116. No ano passado, foram registrados no local 376 acidentes que resultaram em 20 mortos e 400 feridos.

Os trechos mais perigosos apontados pelo aplicativo são atualizados a cada semestre e são estabelecidos a partir dos dados do Atlas da Acidentalidade no Transporte. O levantamento é feito pela Tecnométrica, empresa de engenharia da



Anaíse Oliveira destaca que as empresas poderão orientar os motoristas antecipadamente

informação, com base nas estatísticas de acidentes da Polícia Rodoviária Federal. Foram incluídos no aplicativo os locais de periculosidade alta e moderada em todos os estados brasileiros, considerando o total de acidentes, mortos e feridos.

Santa Catarina e Minas Gerais são os estados com os trechos mais perigosos em acidentes envolvendo caminhões. O município de São José, na Região Metropolitana de Florianópolis, também está no topo da lista de acidentes com caminhões. Entre os quilômetros 204 e 213, da BR-101, foram registrados 84 acidentes que resultaram em cinco mortos e 72 feridos. Em Minas Gerais, o trecho mais perigoso fica entre os quilômetros 469 e 478 da BR-251, próximo a Francisco Sá, onde ocorreram 25 acidentes que deixaram 11 mortos e 87 feridos.

O Atlas apresenta um diagnóstico dos acidentes nas rodovias federais brasileiras. Aponta os locais com maior número de mortos e feridos (leves ou graves), as principais causas, as mais letais, e os dias e horários da semana com maior índice de acidentes. De acordo com o Atlas, o comportamento inseguro é o principal motivo de acidentes nas rodovias. E a falta de atenção lidera disparado a causa de mortes e ferimentos em acidentes de trânsito. É, sozinha, responsável por cerca de 40% dos acidentes. As outras causas mais letais são excesso de velocidade e desobediência à sinalização.

Para usar o aplicativo, antes de sair de viagem, o motorista deve indicar sua origem e destino e clicar na lupa para traçar a rota. Feito isso, o aplicativo vai apontar os trechos de risco grave e moderado, e emitir alertas sonoros toda vez que o veículo estiver se aproximando de um desses locais. O Eu Rodo Seguro é gratuito e está disponível para os sistemas Android e IOS, nas lojas Google Store e Apple Store. Trabalha em conjunto e paralelamente com o navegador GPS utilizado pelo motorista e funciona offline. **CTM**



Empresas Randon completam 70 anos

De uma oficina de reforma de motores criada em 1949, a companhia alcançou a liderança nos mercados em que atua com uma postura inovadora

SONIA MORAES

As Empresas Randon, grupo constituído por fabricantes de implementos para o transporte de cargas, de autopeças e de serviços financeiros, comemoram 70 anos de fundação em 2019. A companhia teve origem com uma oficina de reforma de motores em 1949 e alcançou a liderança nos mercados onde atua com a postura inovadora.

Entre os exemplos de inovações que impulsionaram os negócios no decorrer dessas sete décadas, estão a criação do freio a ar (1954), a decisão arrojada de abertura de capital da companhia (1971) e a busca de parceiros globais para formação de joint ventures (anos 80 e 90)

na competitiva área de autopeças.

Em 2014, a Randon anteviu a necessidade de uma profunda readequação do modelo organizacional, tornando-o mais enxuto e eficiente, moldando a empresa para os novos e desafiadores tempos de crescimento. A empresa vem promovendo alterações em alguns processos de gestão, que associam tecnologias com mudanças comportamentais. Como exemplos, destacam-se um sistema digital de recrutamento que utiliza inteligência artificial, e participação na Hélice – movimento pela inovação –, que junto a outras empresas de Caxias do Sul busca soluções para demandas em comum junto a startups.

A Randon Implementos e Participações é a controladora das unidades de negócios Randon Implementos, Randon Veículos, Suspensys e Suspensys WE/Castertech. Também controla as fabricantes de autopeças Fras-le, Master e Jost Brasil, e na área de serviços financeiros, a Randon Administradora de Consórcios e o Banco Randon.

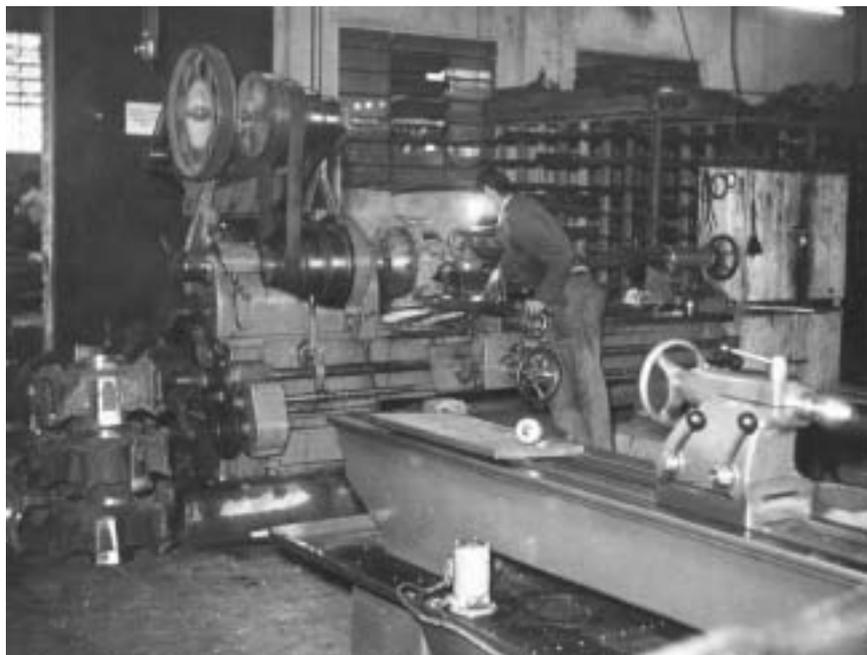
Com 40% de participação, a empresa é líder em praticamente todos os mercados onde atua, como veículos para o transporte de carga, ferroviário e fora-de-estrada, sistemas automotivos, autopeças e serviços. Em seu conjunto, as Empresas Randon produzem um dos mais amplos

e avançados portfólios de produtos do segmento de veículos comerciais correlacionados com o transporte de cargas entre as empresas congêneres no mundo.

A Randon emprega 11 mil pessoas e registrou em 2018 uma receita líquida consolidada de R\$ 4,3 bilhões, 45,1% maior que a obtida em 2017 (R\$ 2,9 bilhões). No primeiro semestre de 2019 o faturamento consolidado somou R\$ 2,4 bilhões, aumento de 25,5% em relação ao mesmo período do ano anterior. “Conquistamos essa posição ao longo das décadas de muito trabalho, norteados pela qualidade e pelo foco ao cliente, mas sem perder nosso olhar para as pessoas, que em última instância são quem constrói a história e o sucesso de uma empresa. Também sempre nos preocupamos em manter uma atuação responsável junto à comunidade, por meio de nossas ações sociais”, declara David Randon, presidente das Empresas Randon.

AQUISIÇÕES

Entre as várias ações da Randon para manter o crescimento nos segmentos em que opera destacam-se as aquisições. Em outubro de 2018 a empresa comprou a Fremax, que faz disco de freio. No início



A Randon começou com uma oficina de reforma de motores em 1949

deste ano adquiriu 80,1% da Jurid do Brasil, que fabrica material de fricção em Sorocaba (SP), e colocou em operação uma fábrica na Índia, além de ampliar e modernizar o complexo industrial na China, que havia sido inaugurado em novembro de 2017.

Em janeiro de 2018 a Randon instalou um centro de distribuição na Colômbia e em dezembro de 2017 comprou a Fana-cid, fabricante de material de construção

no Uruguai. Na mesma época comprou duas empresas na Argentina – a Armetal, distribuidora na área de reposição, e a Farlog, que faz fluido para freio e para a refrigeração de radiadores.

A Fras-le é a divisão mais globalizado do grupo Randon, com fábrica em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul; no Alabama, Estados Unidos; Uruguai, Argentina, Índia e China, e centros de distribuição na Europa, Oriente Médio, África do Sul e Colômbia. Com a Meritor, que há anos fornece autopeças, a Fras-le renovou contrato por mais dez anos.

Das três divisões que a Randon controla, 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 (na área de usinagem) e na Fras-le (na área de manufatura química)”, afirma Sérgio Carvalho, COO das Empresas Randon.

Na divisão de implementos, a Randon aumentou a capacidade produtiva a



David Randon: “A companhia continua com a sua trajetória de parcerias”



A divisão de implementos rodoviários aumentou a capacidade a partir de maio deste ano

partir de maio devido à alta demanda do mercado. “O marco do investimento nesta divisão foi em 2018, com a inauguração da operação em Araraquara, no interior de São Paulo, para tirar os gargalos. Esta divisão está crescendo e investindo para remover os gargalos”, conta Carvalho.

O COO das Empresas Randon afirma que no mercado brasileiro as montadoras cresceram muito no primeiro trimestre deste ano, superando o período de 2018 e, por conta disso, a empresa tem em sua carteira pedidos que sustentam a produção até o fim do ano.

Hoje 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”, diz.

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 por ser a mais diversificada ajudou a compensar a baixa da divisão de implementos. “Com essa 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”, comenta Carvalho.

David Randon afirma que a companhia continua com a sua trajetória de parcerias, o que a remete a um futuro com um portfólio ainda mais diversificado e presentes em bases importantes para o pleno e eficiente atendimento ao concorrido mercado em todos os continentes. “Para chegar sólida e jovem aos 70 anos, que estamos comemorando ao longo de 2019, foram muitas as ações envolvendo inovações em todos os níveis, especialmente de atitudes. Entre elas estão a readequação de processos e de estruturas organizacionais, investimentos em modelos de negócios robustos e diversificados”, relata o presidente das Empresas Randon.

EVOLUÇÃO

A pequena oficina mecânica voltada à reforma de motores industriais em Caxias do Sul, na serra gaúcha, foi idealizada por Raul Anselmo Randon, que, aos 14 anos, foi trabalhar na ferraria de seu pai, onde permaneceu até os 18, quando, em 1948, passou a prestar o serviço militar

obrigatório. No retorno do exército, associou-se ao irmão Hercílio Randon em sua pequena oficina de reforma de motores, quando aliaram conhecimentos técnicos e comerciais em uma bem-sucedida combinação. “Fomos ousados em vislumbrar e sonhar o futuro; fomos prudentes nos investimentos e avanços tecnológicos; fomos fortes nos momentos de crise, na adversidade. Por acreditarmos no Brasil, sempre projetamos produtos afinados com o progresso, apostando no desenvolvimento nacional”, costumava afirmar Raul Randon, falecido em março de 2018.

Hoje o conglomerado empresarial é formado pelas controladas diretas Fras-le, Randon Argentina, Randon Implementos para o Transporte, Randon Administradora de Consórcios, Master Sistemas Automotivos, Jost Brasil Sistemas Automotivos, Suspensys WE/Castertech, Randon Investimentos (holding do Banco Randon) e Randon Perú. A controladora também possui quatro filiais: Randon Veículos, Suspensys Sistemas Automotivos Randon Chapecó e Randon Araraquara.

Em junho deste ano a Randon Implementos inaugurou na cidade de Linhares, no Espírito Santo, o seu centro de reposição de peças para equipamentos de transporte de carga. O empreendimento inicia com uma base para ampliar o suporte à rede de distribuidores no Brasil e exterior e capacidade de absorver futuras ampliações.

A companhia mantém uma rede internacional de vendas e serviços, operando em mais de cem países, em especial Chile, México, Canadá, Estados Unidos, África do Sul, e países localizados no Oriente Médio, Ásia, Comunidade Econômica Europeia e Mercosul.

As empresas são divididas em três divisões: montadoras (implementos, vagões e veículos especiais), autopeças (fabricantes de lonas, pastilhas, sistemas de freio, eixo, suspensão e conjunto de articulação e acoplamento) e serviços financeiros (administração de consórcios e suporte às vendas).

CTM

Faça parte do futuro
da mobilidade urbana.
Marque na sua agenda!



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

11 — 13 AGOSTO — 2020

SÃO PAULO — TRANSAMERICA EXPO CENTER — SP



11 5096-8104



eventos@otmeditora.com



www.otmeditora.com

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Foton e ZF inauguram fábrica na China

O complexo industrial de Jiaxing, no sul de Xangai, na China produzirá transmissões para caminhões leves e pesados da Foton no mercado chinês



A Foton Motor, fabricante chinesa de veículos comerciais inaugurou uma fábrica em Jiaxing, no sul de Xangai, em conjunto com a ZF, maior fornecedora mundial de sistemas de mobilidade para carros de passeio, veículos comerciais e aplicações industriais.

O complexo industrial concentrará a produção de transmissões automatizadas para veículos comerciais leves e pesados da Foton para o mercado chinês e é resultado de duas joint-ventures firmadas entre as empresas para os dois segmentos.

Com isso, a Foton passa a ter 60% de participação na ZF LCV Automated Transmissions (Jiaxing), voltada à produção de transmissões para veículos comerciais leves, e 49% na ZF Foton HCV Automated Transmissions (Jiaxing), dedicada aos veículos pesados e responsável pela fabricação, integração e comercialização do sistema de transmissão de veículos comerciais da ZF, a TraXon, que também estará presente nos veículos produzidos pela Foton na China.

A TraXon é uma transmissão automati-

zada que, em comparação com as opções manuais do mercado, reduz o consumo médio de combustível em até 5%. É a mais moderna tecnologia de transmissão da ZF, que, por ser modular, permite a customização para diferentes caminhões pesados e extrapesados pelo mundo.

Segundo as empresas, a parceria está baseada na força do mercado chinês, que possui uma demanda forte e crescente por sistemas automatizados de transmissão para veículos comerciais leves e pesados. A partir da nova fábrica, os caminhões Foton na China saem equipados com a transmissão automatizada TraXon produzida na ZF Foton HCV e em breve serão fornecidos com o sistema Intarder de frenagem por transmissão, que possibilita frear caminhões pesados sem esforço ou desgaste, ampliando o conforto e a segurança e ainda diminuindo custos operacionais.

“Nossos clientes chineses começam a enxergar ainda mais eficiência, conforto e segurança nos caminhões leves e pesados da Foton, a partir da expansão desta parce-

ria entre duas líderes do setor”, diz Darren Lu, executivo da matriz Foton na China e responsável pelos negócios da marca no Brasil. “Recebemos o título de marca líder de veículos comerciais na China em abril de 2005 e, 14 anos depois, seguimos liderando a indústria de caminhões, à frente do desenvolvimento econômico e tecnológico do setor, com inovações cada dia mais benéficas ao consumidor final”, afirma.

Em abril de 2017 a Foton estabeleceu parceria com a ZF para o fornecimento de caixas de transmissão inteligentes de alta qualidade para veículos comerciais leves e pesados da marca na China. O objetivo da joint-venture é garantir uma produção anual de 160 mil transmissões para caminhões leves da Foton em 2019 e ampliar para 320 mil a partir de 2020. Para caminhões pesados, a estimativa é de uma produção anual de 115 mil caixas de transmissão automática em 2019 e 20 mil sistemas retarders no mesmo período. Para uma segunda fase, a ser colocada em operação em 2022, a produção anual iria para 190 mil transmissões e 40 mil retarders.

Sediada em Pequim, na China, a Foton cobre uma série completa de veículos comerciais e de passeio no mundo, desde vans e picapes até ônibus, caminhões leves, pesados e extrapesados. Anualmente a marca vende cerca de 600 mil veículos por ano globalmente, 90% deste volume de veículos comerciais, com exportações para mais de 100 países e um volume que passa das 60 mil unidades. A filial brasileira é a quinta unidade industrial da Foton fora da China e atualmente conta com a cooperação estratégica da matriz chinesa para a expansão da rede e introdução de novos modelos ao mercado brasileiro.

CTM

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:





Embraer chega aos 50 anos com reconhecimento mundial

Desde que foi fundada em 19 de agosto de 1969, a companhia brasileira já entregou mais de oito mil aviões e lidera a fabricação de jatos comerciais

SONIA MORAES

A Embraer, fabricante brasileira de aeronaves, chega aos 50 anos comemorando o reconhecimento mundial na área de aviação comercial, executiva, agrícola, de defesa e segurança, e a liderança na fabricação de jatos comerciais de até 150 assentos, além de ser a principal exportadora de bens de

alto valor agregado do Brasil.

Desde sua fundação em 19 de agosto de 1969, a companhia brasileira já entregou mais de oito mil aviões. Suas aeronaves transportam anualmente mais de 145 milhões de passageiros e hoje um avião produzido pela empresa decola em

algum lugar do mundo.

A fabricante, que foi criada pelo governo brasileiro como Empresa Brasileira de Aeronáutica, de capital misto e controle estatal, tinha como objetivo inicial ser uma companhia capaz de transformar ciência e tecnologia, desenvolvidas pelo então Centro

Técnico de Aeronáutica (CTA) e pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), em engenharia e capacidade industrial.

“A Embraer é resultado da determinação de visionários que queriam transformar o impossível em realidade e conseguiram. Foi com esse ímpeto que crescemos, chegamos aos 50, e assim continuaremos pelas próximas décadas”, afirma Francisco Gomes Neto, presidente e CEO da Embraer.

Privatizada em 1994, a Embraer se tornou a maior exportadora de produtos manufaturados de alta tecnologia do hemisfério sul e a terceira maior fabricante de jatos comerciais do mundo. Neste meio século de atuação em um mercado muito competitivo, a companhia enfrentou e superou as turbulências, sempre acreditando na excelência para explorar novos horizontes.

Hoje, com sede no Brasil e aproximadamente 18 mil funcionários diretos em todo o mundo, a empresa global projeta, desenvolve, fabrica e comercializa aeronaves, sistemas e dá suporte ao cliente. Também conta com iniciativas de valorização das suas pessoas, destacando as histórias de competência, ousadia e coragem daqueles que ajudaram na sua construção.

Ao longo dos 50 anos o EMB 110 Bandeirante foi a aeronave que deu vida à companhia e permitiu ao Brasil figurar no seleto grupo de países que detém conhecimento para atuar no ciclo completo da cadeia aeronáutica.

AVIAÇÃO COMERCIAL

Na área de aviação comercial a Embraer tem 100 clientes no mundo operando as famílias de aeronaves ERJ e E-Jet. Quase 900 aeronaves da família de jatos regionais ERJ 145 de 37, 44 e 50 assentos foram entregues às linhas aéreas desde sua introdução em 1996. A família de E-Jets inclui quatro aeronaves maiores que têm entre 70 e 130 assentos. Os E170, E175, E190 e E195 definem o padrão em sua categoria com engenharia avançada, alto grau de eficiência, cabines espaçosas e ergonômicas com assentos de dois por dois e economia operacional atraente.

PARCERIA DA EMBRAER COM A BOEING PODE SER CONCLUÍDA EM 2020

A Embraer e a Boeing esperam que a parceria estratégica seja concluída no início de 2020. A transação permanece sujeita a aprovações regulatórias. As duas empresas estão atuando ativamente junto às autoridades em jurisdições relevantes e já obtiveram várias aprovações regulatórias. Após uma avaliação detalhada da comissão federal de comércio dos Estados Unidos, a parceria estratégica das companhias recebeu autorização para ser concluída nos Estados Unidos. A comissão europeia indicou recentemente que iniciará uma segunda fase de análises da transação, e a Embraer e a Boeing continuarão contribuindo com esse processo de revisão.

Após a aprovação da parceria pelos acionistas da Embraer, em fevereiro deste ano, as companhias têm trabalhado em um planejamento diligente para a criação

de uma joint venture composta pelas operações de aeronaves comerciais e serviços relacionados a este segmento da Embraer. A Boeing deterá 80% da nova empresa, denominada Boeing Brasil – Commercial, enquanto a Embraer terá os 20% restantes.

A Embraer e a Boeing também se preparam para criar uma joint venture para promover e desenvolver mercados para o avião de transporte multimissão KC-390. Sob os termos da parceria proposta, a Embraer terá uma participação de 51% na joint venture, enquanto a Boeing ficará com os 49% restantes.

A ampla parceria estratégica entre Embraer e Boeing, representada por essas duas joint ventures, posicionará as empresas para competir no mercado global, oferecer maior valor aos clientes e impulsionar a indústria aeroespacial brasileira como um todo.

Em 2013, a Embraer lançou o E-Jets E2, a segunda geração da família de E-Jets de aeronaves comerciais composta por três novos aviões – E175-E2, E190-E2, E195-E2, com capacidade para 70 a 146 passageiros. Somente para o programa de E-Jets, a Embraer registrou quase 1.900 pedidos firmes e 1.500 entregas para cerca de 80 companhias

aéreas em 50 países, redefinindo o conceito tradicional de aeronaves regionais, operando em uma variedade de aplicações de negócios.

DEFESA E SEGURANÇA

A Embraer Defesa & Segurança oferece uma linha completa de soluções integradas,



A família de E-Jets alcançou 1.900 pedidos firmes e 1.500 entregas para cerca de 50 países

EMBRAER ENTREGA PRIMEIRO AVIÃO KC-390 À FORÇA AÉREA BRASILEIRA



Avião multimissão KC-390 pode transportar até 26 toneladas

A Embraer entregou à Força Aérea Brasileira (FAB) o primeiro avião de transporte multimissão KC-390, dando início aos preparativos para a entrada da aeronave em serviço na FAB, onde será operada pelo primeiro Grupo de Transporte de Tropa (1º GTT).

O KC-390 foi desenvolvido para estabelecer novos padrões de eficiência e produtividade na sua categoria, apresentando ao mesmo tempo o menor custo do ciclo de vida do mercado. O programa representa um avanço significativo em termos de tecnologia e inovação para a indústria aeronáutica brasileira e um salto operacional para a aviação de transporte da FAB. Em 2014, a FAB assinou pedido firme para 28 aeronaves KC-390 e suporte logístico inicial. Os aviões são produzidos na fábrica de Gavião Peixoto, em São Paulo.

Este avião recebeu o certificado de Tipo da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) em 2018, quando atingiu a capacidade inicial de operação (Initial Operational Capability – IOC), assegurando, assim, as condições necessárias para o início da operação da aeronave. “A incorporação do KC-390 na Força Aérea Brasileira é um marco na aviação militar. Sua modernidade trará uma

implementação e aperfeiçoamento na doutrina de emprego deste vetor multimissão, contribuindo sobremaneira para o cumprimento da missão de controlar, defender e integrar os 22 milhões de quilômetros quadrados sob nossa responsabilidade”, afirma Antonio Carlos Moretti Bermudez, tenente-brigadeiro do ar e comandante da aeronáutica.

“A entrada em serviço do KC-390 na FAB representa um marco importante para o programa e certamente aumentará o crescente interesse internacional por essa aeronave, consolidando o caminho para novas vendas”, diz Jackson Schneider, presidente e CEO da Embraer Defesa & Segurança. “Temos certeza de que o KC-390, além de cumprir com excelência as missões requeridas pela Força Aérea, terá um impacto econômico positivo na criação de empregos e novos investimentos no Brasil, assim como nas exportações de alto valor agregado.”

Com o objetivo de maximizar a disponibilidade operacional da frota de aeronaves KC-390 no cumprimento das respectivas missões, a FAB e a unidade de Serviços & Suporte da Embraer assinaram um contrato de suporte e serviços, com vigência de cinco

anos. Pelo acordo, a TechCare, portfólio de soluções da Embraer, ficará responsável pelo suporte logístico e de engenharia, controle de manutenção, reparo de componentes, equipe de apoio para entrada em serviço, fornecimento de materiais e um módulo adicional que inclui análises estruturais, desenvolvimento de boletins de manutenção e pintura de aeronaves.

O KC-390, que também foi adquirido recentemente pelo governo de Portugal, é capaz de realizar diversas missões, incluindo apoio humanitário, evacuação médica, busca e salvamento, combate a incêndios florestais e capacidades superiores de transporte e lançamento de carga e tropas, além de reabastecimento em voo.

Equipado com dois motores turbofan International Aero Engines V2500, aviônicos de última geração, uma rampa traseira e um avançado sistema de movimentação de carga, o KC-390 pode transportar até 26 toneladas a uma velocidade máxima de 470 nós (870 quilômetros por hora), com capacidade de operar em ambientes austeros, incluindo pistas não pavimentadas ou danificadas. A aeronave pode transportar tropas, paletes, veículos blindados e helicópteros.

O desempenho do KC-390 se beneficia de um moderno sistema de controle fly-by-wire com tecnologia integrada que diminui a carga de trabalho da tripulação e aumenta a segurança de sua operação. Além disso, o avião pode reabastecer outras aeronaves em voo, com a instalação de tanques internos de combustível removíveis. A aeronave também pode ser reabastecida em voo, proporcionando maior flexibilidade para missões mais longas. Um sistema avançado de autodefesa aumenta a capacidade de sobrevivência da aeronave em ambientes hostis.

A Embraer tem realizado treinamentos teóricos e práticos junto às equipes da FAB para o início das operações da aeronave.

como aplicações C4I (comando, controle, comunicação, computadores e centro de inteligência), tecnologias de ponta na produção de radares, controle de tráfego aéreo e sistemas de comunicação, sistemas integrados de monitoramento de fronteiras e vigilância, bem como aeronaves de transporte militar e governamental.

Líder na indústria aeroespacial e de defesa da América Latina, com mais de 60 países atendidos pela Embraer Defence & Security, a unidade inclui as empresas coligadas Atech, Visiona, OGMA e Savis e oferece soluções completas para todas as Forças Armadas. O KC-390 é uma aeronave de transporte tático projetada para estabelecer novos padrões em sua categoria enquanto apresenta o menor custo de ciclo de vida com um potencial de mercado internacional. É capaz de executar uma variedade de missões, como transporte e entrega de cargas e de tropas, reabastecimento aéreo, busca, salvamento e combate a incêndios florestais.

O A-29 Super Tucano, aeronave de ataque leve e treinamento avançado, também é mundialmente renomado e selecionado por 15 Forças Aéreas, incluindo a Força Aérea dos Estados Unidos (USAF). Com mais de 150 configurações de armas certificadas, é equipado com tecnologias avançadas de sistema eletrônico, eletro-óptico, infravermelho e laser, bem como sistemas de rádios seguros com links de dados.

AVIAÇÃO EXECUTIVA

No segmento executivo, a Embraer é um dos principais fabricantes de jatos do mundo, tendo entrado neste mercado em 2000 com o jato Legacy, que levou ao lançamento dos jatos executivos da Embraer em 2005. A companhia lançou em 2018 os novos jatos Praetor 500 de porte médio e Praetor 600 supermédio, com tecnologia fly-by-wire completa e redução de turbulência, introduzindo um alcance sem precedentes em seus segmentos.

Seu portfólio, o mais amplo do mercado no segmento, também é composto pelos

EMBRAER INVESTE US\$ 30 MILHÕES NA FÁBRICA DE EUGÊNIO DE MELO

Durante a cerimônia de comemoração dos 50 anos a Embraer anunciou o investimento de US\$ 30 milhões na expansão da fábrica de Eugênio de Melo, em São José dos Campos (SP), que está instalada em um terreno de 530 mil metros quadrados e iniciou as operações em 2001.

No local está prevista a construção de novas instalações, o que aumentará a área construída e de lazer dos atuais 70 mil para 110 mil metros quadrados. Serão erguidos quatro novos prédios. Um deles se tornará o centro global de engenharia e tecnologia da empresa e outro será dedicado ao atendimento e treinamento de clientes, abrigando simuladores de voo e outras tecnologias para prover instrução de procedimentos técnicos aos operadores de aeronaves da companhia. Também estão inclusos no projeto um prédio para áreas administrativas e um centro histórico dedicado aos 50 anos da Embraer e aos avanços da indústria aeronáutica nacional. A conclusão da obra está prevista para o último trimestre deste ano.

Com as novas instalações, a empresa ampliará a capacidade para mais de quatro mil funcionários, quase o triplo dos atuais 1.500 empregados que trabalham nas áreas de manufatura, desenvolvimento, engenharia, testes estruturais e de sistemas, centro de formação de pessoas, entre outras atividades administrativas e de pesquisa.

Esta fábrica também se transformará em um centro global de engenharia e tecnologia da Embraer, para o desenvolvimento de so-

fisticados projetos e soluções cada vez mais relevantes no setor de defesa e segurança, mobilidade aérea, aeroespacial, além de outros negócios de base tecnológica.

“O futuro da indústria aeronáutica brasileira passa pelo que sonhamos e construímos juntos hoje. É assim que entendemos ser a melhor homenagem que podemos prestar aos 50 anos da Embraer”, diz Francisco Gomes Neto, presidente e CEO da Embraer. “Ao anunciar a expansão da unidade de Eugênio de Melo, em São José dos Campos, reforçamos o compromisso com as nossas pessoas e com a comunidade local, que são parte da nossa visão estratégica de crescimento contínuo e sustentável.”

De visual moderno, os novos ambientes estão sendo construídos para estimular a criatividade, inspirar a inovação e desenvolver maior colaboração entre os funcionários, ao mesmo tempo em que preservam os aspectos de sustentabilidade, da segurança no trabalho e a preocupação com a eficiência operacional.

Os ambientes internos se tornarão mais favoráveis à criação, com luz natural, mobiliário flexível, quadros interativos e salas de reuniões informais, enquanto o ambiente externo terá oferta de serviços, conveniências e espaço multiuso com wi-fi, que poderá ser utilizado no trabalho, confraternização e descanso.

A Embraer realiza ainda melhorias e ampliações das instalações existentes, como restaurante, portarias, plataformas de ônibus e estacionamento.

jatos Phenom 100EV, Phenom 300E, Legacy 450, Legacy 500, Legacy 650E e Lineage 1000E. A frota mundial da Embraer em jatos executivos supera 1.400 aeronaves, que estão em operação em mais de 70 países e contam com a rede global de suporte e serviços, composta por mais de 80 centros de serviços próprios e autorizados, complementados por um Customer Care Center 24 horas por dia, sete dias na semana.

AVIAÇÃO AGRÍCOLA

Na área agrícola o Ipanema é um dos primeiros aviões lançados pela Embraer e fabricado ininterruptamente há quase 50 anos, na fábrica de Botucatu, no interior de São Paulo. A companhia celebrou em 2018 a entrega de 1.400 unidades da aeronave Ipanema, líder no segmento de aviação agrícola no Brasil, com 60% de participação de mercado.

LINHA DO TEMPO

AERONAVES EMBRAER

Do Bandeirante ao Praetor: as aeronaves mais icônicas e de maior destaque idealizadas, desenvolvidas e comercializadas pela Embraer ao longo destes 50 anos

1. Em 1969 a Embraer é criada para produção em série do avião **Bandeirante**, que havia sido desenvolvido pelo então CTA – Centro Técnico Aeroespacial.



2. Em 1970 foi desenvolvido o **EMB-200 Ipanema**, um monomotor para ser utilizado na pulverização agrícola. Atualmente a aeronave conta com mais três modelos e já foram produzidas mais de 1.300 unidades e, segundo a Embraer, o Ipanema domina 60% do mercado. O avião foi o primeiro a sair de fábrica com motores a etanol.



3. A partir de 1971 a empresa começou a fabricar o **EMB-326 Xavante** sob licença da italiana Aermacchi. Este foi o primeiro avião a jato produzido no país e era utilizado para treinamento de pilotos militares e missões de ataque aéreo.



4. Em 1976 o **EMB-21 Xingu** primeiro turboélice pressurizado fabricado pela Embraer para uso executivo, fez o seu primeiro voo. A aeronave tinha capacidade para dois tripulantes e nove passageiros.



5. Em sintonia com a demanda interna das companhias aéreas, foi lançado na década de 1980 o **EMB120 Brasília**. A aeronave tinha capacidade para transporte de até 30 passageiros. Foram produzidas mais de 350 unidades.



6. Voltado para área de defesa, o **EMB-312 Tucano** ficou conhecido na FAB como T-27. O avião, que teve seu primeiro voo em 1980, foi totalmente desenvolvido pela Embraer para ser um avião de treinamento e ataque leve. A produção foi encerrada em 1996, com mais de 600 aviões produzidos.

7. Entre 1985 e 1999 a Embraer produziu em parceria com a italiana Aermacchi, o caça subsônico **AMX** para ser utilizado em ataque, apoio e reconhecimento aéreo. A versão atualizada do modelo recebeu o nome A-1M.

Em 2015, a companhia lançou uma nova versão da aeronave, o Ipanema 203. Movida por energia renovável (etanol), é mais ágil e eficiente, o que garante maior produtividade. As principais culturas que demandaram o avião são a soja, milho, algodão, cana-de-açúcar, banana, citros, eucalipto e café. Multitarefa, a aeronave pode ser usada para espalhar sementes, combater vetores e larvas, em combate primário a incêndios e assentamento fluvial.

SERVIÇOS & SUPORTE

A Embraer Serviços & Suporte foi estrategicamente criada no final de 2016 para estimular os negócios pós-venda da companhia, criando sinergia entre todas as unidades de negócios, promovendo eficiência e desempenho global e respeitando as especificidades de cada segmento e região. Além de prestar serviços a clientes diretos, também visa oferecer novos serviços e su-

porte para outros players de aviação.

A Embraer possui uma rede global de suporte composta por mais de 80 centros de serviços próprios e autorizados, mais de 2.300 pessoas posicionadas no mundo para atender mais de 1.700 clientes, entendendo suas necessidades com mais de 5.600 aeronaves.

O novo portfólio de produtos, serviços e soluções TechCare abrange os segmentos de treinamento, manutenção, materiais, modificações de aeronaves, operações de voo, suporte de campo e suporte técnico.

8. Após sua privatização a empresa lançou no mercado o **ERJ-145**, em 1995. Com capacidade para até 50 passageiros, a aeronave já esteve em operação em 36 companhias aéreas de 26 países, realizando mais de 26 milhões de horas de voo. A família ERJ conta com mais três modelos de aeronaves.

9. Em 1999 chegou o **EMB-314 Super Tucano**, a evolução do Tucano, que incorpora diversas novas tecnologias para atender aos requisitos exigidos pelas forças aéreas de diversos países, incluindo os Estados Unidos. Por aqui, além do treinamento de novos pilotos da FAB, a aeronave é usada para missões de ataque, vigilância e reconhecimento aéreo.



10. Em 2001 chegou ao mercado a linha de jatos executivos **Legacy** em duas versões, o Legacy 600 e Legacy 650.



O centro de serviços da Embraer em Sorocaba (SP) completou cinco anos em 2019 e possui moderna infraestrutura de hangares, oficinas e salas VIP, que oferecem amplo portfólio de serviços, contemplando manutenção de aeronaves, reparo de componentes e interiores, hangaragem, atendimento aeroportuário e gerenciamento técnico de manutenção. Já ofereceu suporte a aproximadamente 70% dos clientes brasileiros, com mais de 90% dos aviões retornando à operação em menos de 24 horas.

11. A partir de 2002, o portfólio de aviões comerciais cresceu com a chegada da família dos **E-JETS**, que inclui os modelos E170, E175, E190 e E195.



12. O **Linage** é o maior jato executivo produzido pela Embraer. O jato conta com múltiplas configurações de cabine interna, o Lineage 1000 pode acomodar de 13 a 19 passageiros em até cinco zonas de cabine. O primeiro voo da aeronave aconteceu em 2007.

13. A chegada da linha **Phenom**, em 2008, marca a entrada da Embraer no mercado de jatos executivos. Tanto o Phenom 100 quanto o Phenom 300 foram desenvolvidos exclusivamente para este mercado.

14. A Embraer trouxe um conceito extremamente inovador para a categoria de jatos médios com o primeiro voo do **Legacy 500**, em 2011. O único jato entre seus pares a ter controle de voo completamente digital fly-by-wire, tecnologia de ponta usada até então somente em modelos de aeronaves com mais que o dobro do seu preço ou caças militares.

15. Em 2013 foi realizado o primeiro voo

A inovação faz parte do DNA da Embraer e não se limita ao desenvolvimento tecnológico de aeronaves. A companhia tem uma longa história de inovação e a capacidade de encontrar nichos de negócios e produtos inexplorados.

A EmbraerX, subsidiária integral da Embraer, existe para construir negócios disruptivos, considerando que o transporte provavelmente será modificado pelo crescimento exponencial de novas tecnologias, bem como o desenvolvimento de novos modelos de negócios.

do **Legacy 450**, jato que estabeleceu um recorde de velocidade em um voo entre a Califórnia e Havaí, de acordo com a NAA, associação aeronáutica dos Estados Unidos. O voo de volta para São Francisco durou 4 horas e 27 minutos e teve velocidade máxima de 987 km/h.

16. Foi na área de defesa que a Embraer produziu o seu maior avião, o jato militar **KC-390**. A aeronave foi um pedido da Força Aérea Brasileira, que encomendou 28 aeronaves em 2009. O jato tem 35,2 metros de comprimento e capacidade para transportar até 23 toneladas de carga. No dia 3 de fevereiro de 2015, a Embraer realizou o primeiro voo do KC-390.

17. A linha de jatos comerciais da empresa ganhou uma atualização em 2013 com a chegada nos **jatos E-2** que trouxeram atualização nos motores e mudanças nas asas para deixar os aviões mais econômicos e eficientes. O E190-E2 foi o primeiro a ser desenvolvido, tendo feito o primeiro voo em maio de 2016.

18. Os mais recentes lançamentos da Embraer foram para sua linha de jatos executivos. Em outubro de 2018 a empresa apresentou os seus novos jatos de médio e supermédio alcance **Praetor 500 e Praetor 600**, aeronaves mais disruptivas e tecnologicamente avançadas e com mais alcance.

Além do desenvolvimento do primeiro conceito do veículo elétrico de decolagem e pouso vertical, conhecido pela sigla em inglês eVTOL, por meio de uma cooperação com a Uber e outras empresas, a EmbraerX lançou recentemente um documento com sua visão e proposta para o gerenciamento do espaço aéreo urbano, além do Beacon, aplicativo que reúne mecânicos e fornecedores de peças, unindo fornecedores de serviços e componentes a companhias aéreas e outros participantes desse ecossistema. **CTM**



Saab apresenta o primeiro caça Gripen E ao Brasil

A Saab deu mais um passo importante para a entrega do caça supersônico Gripen E à Força Aérea Brasileira para iniciar o programa de ensaios em voo

Uma cerimônia para celebrar o importante marco de entrega do primeiro caça Gripen à Força Aérea Brasileira foi promovida em Linköping, Suécia, em 10 de setembro. (F-39 é a designação da FAB para o Gripen E).

Inicialmente, os ensaios em voo serão feitos na Suécia e, até o final de 2020, a aeronave irá ao Brasil para dar continuidade à campanha de testes no país. Em 2021, será iniciada a entrega dos caças à Força Aérea Brasileira.

“Tenho orgulho por, junto com a indústria

brasileira, fazer parte da construção de uma parceria estratégica de longo prazo com o Brasil e a Força Aérea Brasileira. Com o Gripen, o Brasil terá um dos caças mais avançados do mundo e o programa de transferência de tecnologia permitirá ao país desenvolver, produzir e manter caças supersônicos”, diz Håkan Buskhe, presidente e CEO da Saab.

“O Gripen aumenta a capacidade operacional da Força Aérea Brasileira e impulsiona uma parceria que garante transferência de tecnologia para o Brasil, fomenta a pesquisa

e o desenvolvimento industrial dos dois países”, diz Fernando Azevedo e Silva, ministro da Defesa do Brasil.

“O F-39 Gripen representa, para a Força Aérea Brasileira, um significativo salto tecnológico na aviação de caça, mas também um exemplo exitoso de um desenvolvimento colaborativo, baseado na transferência de tecnologia e fomento à base industrial de defesa. Assim, a FAB terá um novo vetor multissetorial para o cumprimento de suas ações de controlar, defender e integrar o território



Oliveira, secretário-geral do Ministério da Defesa; de Peter Hultqvist, ministro da Defesa da Suécia; do major general Mats Helgesson, comandante da Força Aérea Sueca.

A parceria com o Brasil começou em 2014 com o contrato no valor de 39,3 bilhões de coroas suecas (US\$ 4,05 bilhões, em valores atuais) para o desenvolvimento e produção de 36 caças Gripen E/F para a Força Aérea Brasileira, incluindo sistemas relacionados, suporte e equipamentos. A Saab está impulsionando o desenvolvimento da indústria aeronáutica local através das empresas parceiras no programa Gripen Brasileiro, que inclui um amplo programa de transferência de tecnologia ao Brasil, que será entregue pelo prazo de aproximadamente dez anos.

As aeronaves brasileiras Gripen E/F são desenvolvidas e produzidas com a participação de técnicos e engenheiros brasileiros. Essa integração faz parte da transferência de tecnologia e visa proporcionar o conhecimento prático necessário para a execução dessas mesmas atividades no Brasil. A partir de 2021, a montagem completa de 15 aeronaves começará no Brasil. O desenvolvimento do Gripen F, de dois lugares, está progredindo com atividades abrangentes no Centro de Projetos e Desenvolvimento do Gripen (GDDN, do inglês Gripen Design and Development Network), em Gavião Peixoto, interior de São Paulo, Brasil. As entregas do Gripen F devem começar em 2023.

O Gripen E se baseia no design bem-sucedido de versões anteriores. O Gripen é um caça moderno, com um design balanceado, equipado com tudo o que é necessário em um caça multimissão.

Atualmente, cinco países operam com o Gripen: Suécia, África do Sul, República Checa, Hungria e Tailândia, e em breve, o Brasil se juntará a esse grupo. A Escola de Pilotos de Teste do Reino Unido (ETPS) utiliza o Gripen como plataforma para o treinamento de pilotos de teste.

PRIMEIRO VOO

A Saab completou no dia 26 de agosto o bem-sucedido primeiro voo com o primeiro

caça Gripen E brasileiro. Às 14h41 (horário da Suécia; 9h41, horário de Brasília), daquele dia, o Gripen E, designado 39-6001, decolou em seu voo inaugural, conduzido pelo piloto de testes da Saab, Richard Ljungberg. A aeronave operou a partir do aeródromo da Saab em Linköping, na Suécia.

A duração do voo foi de 65 minutos e incluiu testes de manobrabilidade e qualidade de voo em diferentes altitudes e velocidades. O principal objetivo foi verificar que o comportamento da aeronave estava de acordo com as expectativas.

“Este marco é um legado para a grande parceria entre a Suécia e o Brasil. Menos de cinco anos após a assinatura do contrato, o primeiro Gripen brasileiro alçou seu primeiro voo”, disse Håkan Buskhe, o presidente e CEO da Saab.

Este é o primeiro Gripen brasileiro produzido e será utilizado como aeronave de testes no programa de ensaios em voo. A principal diferença em comparação com as aeronaves de teste anteriores é que o 39-6001 dispõe de um cockpit com layout totalmente novo, com a tela panorâmica, chamada Wide Area Display (WAD), dois pequenos Head Down Displays (HDD) e um novo Head Up Display (HUD). Outra relevante diferença é um moderno sistema de comando de voo (do inglês flight control system – FCS) com atualizadas leis de controle para o Gripen E. O sistema também inclui pequenas modificações no hardware e no software.

“Como piloto, foi uma grande honra voar no primeiro Gripen E Brasileiro, pois eu sei o quanto isso representa para a Força Aérea Brasileira e todos da Saab e de nossos parceiros brasileiros. O voo foi tranquilo e a aeronave se comportou exatamente como ensaiamos nas bancadas de testes e nos simuladores. Esta também foi a primeira vez que voamos com o Wide Area Display no cockpit e estou feliz em dizer que minhas expectativas foram atendidas”, disse Richard Ljungberg, o piloto de testes da Saab.

A aeronave 39-6001 irá se juntar ao programa de testes conjunto para futura expansão do projeto, assim como ensaio dos sistemas táticos e sensores.

CTM

nacional, a partir de um projeto que, desde a sua concepção, já traz benefícios para a sociedade brasileira. Sinto-me muito feliz em fazer parte deste momento histórico para a aviação de caça do Brasil”, diz o tenente-brigadeiro Antonio Carlos Moretti Bermudez, comandante da Força Aérea Brasileira.

Além do ministro da Defesa do Brasil e do comandante da Força Aérea Brasileira, participaram do evento Nelson Antonio Tabajara de Oliveira, embaixador do Brasil na Suécia; do tenente-brigadeiro Carlos Augusto Amaral

Labace 2019: um show de luxo e modernidade

Feira latino-americana em São Paulo apresenta os destaques e os lançamentos das principais marcas do segmento de aviação executiva

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Embraer apresentou o jato médio Praetor 500, com capacidade para nove passageiros

A Labace 2019 recebeu mais de 12,7 mil visitantes no Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, com aumento de 25% em relação ao ano anterior. O evento contou com 50 aeronaves expostas e mais de 140 marcas, incluindo os principais nomes da indústria da aviação mundial. “A feira é cada vez mais um espaço de negócios, as pessoas vêm para ver de perto o modelo que querem comprar e efetivamente fecham negócios ou dão início a negociações que terminarão em venda em mais algumas semanas”, diz Flavio Pires, diretor geral da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag), organizadora da feira.

O Brasil é dono da segunda maior frota de aviação executiva do mundo e está entre

as maiores frotas de helicópteros também. Pires revelou que a frota brasileira segue estável, desde 2014, mas o volume de operações, que corresponde ao total de pousos e decolagens, se expandiu, o que significa que a fase mais crítica já foi superada. Em 2018, o total de operações registrou alta de 2,74% em relação ao ano anterior. Em 2017, o crescimento havia sido de 13,42% sobre 2016. Antes da crise, a frota brasileira chegou a crescer 6% ao ano.

“O setor espera que o país encontre o caminho do crescimento econômico porque a aviação de negócios, ou aviação executiva, depende do cenário econômico para crescer”, disse Pires. Das 5.570 cidades brasileiras, apenas 142 foram servidas pela

aviação comercial em 2018, enquanto a aviação geral atendeu 1,1 mil municípios. “A aviação de negócios leva o empreendedor aonde a aviação comercial não chega e isso é fundamental para o desenvolvimento econômico”, acredita Pires.

Das mais de 15 mil aeronaves que compõem a frota da aviação geral brasileira, 11,8 mil são usadas na aviação de negócios (76%). No mundo todo, a aviação aponta para um aumento exponencial da indústria da aviação. Na projeção da IATA (International Air Transport Association), o número de passageiros em todo mundo vai dobrar em 20 anos e serão 8,2 bilhões em 2037.

No ano passado, cerca de dez mil visitantes puderam conferir mais de 100 empresas participantes da Labace, e 47 aeronaves em exposição. Ao longo dos 15 anos de evento, 700 aeronaves já foram expostas a um público de mais de 155 mil visitantes.

DESTAQUES

A Embraer apresentou seus novos jatos executivos pela primeira vez na Labace. O Praetor 500 é um jato médio com alcance intercontinental de 3.250 milhas náuticas e capacidade de até nove passageiros, sendo capaz de partir de São Paulo para qualquer cidade na América do Sul ou ir à Europa ou Estados Unidos com uma única parada. Já o Praetor 600 é um jato supermédio, com capacidade de até 12 passageiros, com alcance intercontinental de 4.018 milhas náuticas, podendo realizar voos sem escalas entre São Paulo e Miami, entre Rio de Janeiro e Fort Lauderdale (EUA), ou entre Madri e Recife.

“O Praetor 600, por exemplo, é o único da categoria que consegue decolar e pousar tão curto e voar tão longe, fazendo São Paulo-Miami sem escalas. Além disso, ambos os modelos oferecem uma experiência ao cliente sem precedentes nos seus respectivos segmentos”, afirmou Gustavo Teixeira, diretor de vendas da Embraer Aviação Executiva para a América Latina. “Com design e ergonomia superiores, o jato proporciona um voo mais confortável e a melhor altitude de cabine (5.800 pés) de sua classe, bem como um voo mais suave graças à redução de turbulência baseada na tecnologia full fly-by-wire. A conectividade de internet de alta velocidade está entre os atributos que propiciam mais produtividade e conforto”, acrescentou.

Além de uma importante participação no mercado mundial, com entregas que ultrapassam os 1,4 mil jatos executivos, a Embraer marca presença no mercado brasileiro. Nos últimos dez anos, de cada dois jatos executivos entregues no Brasil, um foi fabricado pela empresa. A companhia também exibiu seus jatos Phenom 100EV, correspondente à terceira geração do Phenom 100, e o Phenom 300E, que registra mais de 500 unidades em operação em 30 países. Como parte das comemorações de seus 50 anos, a Embraer também expôs o Bandeirante, avião turboélice bimotor que levou à criação da companhia, em 1969, para sua produção em série.

NOVIDADES

A Dassault trouxe à feira o Falcon 8X de alcance ultralongo, além do Falcon 2000LXS. Segundo a empresa, a América do Sul se tornou um dos mercados mais fortes para o Falcon 8X. Com uma cabine mais silenciosa, o Falcon 8X é capaz de conectar São Paulo a São Francisco e Moscou, Hong Kong a Londres e Xangai a Los Angeles com oito passageiros e três tripulantes. A aeronave tem uma cabine com 1,88 metro de altura, 2,34 metros de largura e 13 metros de comprimento. Estão disponíveis três tamanhos de cozinha, inclusive dois com



A Dassault trouxe à feira o Falcon 8X, um modelo com grande aceitação na América do Sul

uma opção para descanso da tripulação, bem como diversas opções de assentos de passageiros e configurações de lavatório.

O Falcon 2000LXS, e seu “irmão” de menor alcance, o Falcon 2000S, conta com uma capacidade de pista curta e baixo consumo de combustível. O modelo é equipado com um sistema de cabine EASy de última geração e com o sistema de gerenciamento de cabine FalconCabin HD+. O novo sistema de visão combinada FalconEye da Dassault, um visor frontal de dados que combina capacidades de visão sintéticas e aprimoradas. O sistema permite reduzir os mínimos em condições de aterrissagem de baixa visibilidade, proporcionando um benefício operacional.

A Gulfstream Aerospace apresentou o recém-certificado G600, o jato de ultralongo alcance G650ER e o supermédio. Atualmente, o Brasil é o segundo maior mercado do fabricante na América latina, com 40 aeronaves em serviço. A América Latina é considerada um dos principais mercados da marca, que possui aproximadamente 230 aeronaves com base na região, sendo que quase 70% são modelos de cabine grande, incluindo o G650ER, com destaque para o México e Venezuela, que contam com aproximadamente 100 e 25 aeronaves do fabricante, respectivamente.

A expectativa é aproveitar a melhora no

cenário econômico brasileiro e a melhora no desempenho econômico dos países da América do Sul. “A frota da Gulfstream na região cresceu dramaticamente desde a primeira Labace, em 2003”, disse Scott Neal, vice-presidente sênior de vendas mundiais da empresa. A região apresentou crescimento de 25% na frota do fabricante desde 2014.

A Octans Aircraft lançou o Cygnus, um monomotor com capacidade para cinco pessoas, desenvolvido e produzido na fábrica da marca, em São João da Boa Vista, a 215 quilômetros de São Paulo. As primeiras entregas estão previstas para o segundo semestre de 2020. O novo modelo possui estrutura metálica, asa alta cantilever, trem de pouso triciclo fixo, VRF noturno e IFR, painel digital Garmin touch screen, ar-condicionado, cintos com airbags e interior de alto padrão. A nova aeronave vai sair da fábrica equipada com motor Lycoming IO-540 300 hp e hélice Hartzell tripá metálica.

Entre os diferenciais, o Cygnus traz versões exclusivas com acabamento em madeira e carbono, amplo espaço para cinco ocupantes, assentos em couro, apoios de braço escamoteáveis, cintos com airbag, entradas USB para todos os ocupantes e pontos de energia 12V para laptops e smartphones. O modelo é equipado com visores de voo avançados com GPS VRF



A suíça Kopter anunciou a instalação de uma fábrica no Brasil e exibiu o helicóptero SH09

WASS integrado, display de voo principal e multifuncional, além de display opcional e sistema de indicação de motor (EIS) altamente configurável, interface touch screen e telas em tamanho de 10,6 polegadas. Durante a Labace 2019, três unidades já foram vendidas.

HELICÓPTEROS

No evento, a Helibras comercializou seis aeronaves de luxo para clientes do segmento civil. As aquisições são de modelos da Airbus Corporate Helicopters (ACH), criada em 2017 especialmente para o mercado de aviação executiva. A empresa anunciou a venda de dois ACH125, para um cliente de Goiânia e outra para um do interior de São Paulo. Entre os opcionais escolhidos pelos clientes estão piloto automático, bancos revestidos em couro, painel touchscreen (Garmin G500 TXi) e GPS touchscreen (GTN750).

A outra venda foi a do ACH130, voltado para o segmento de turismo por conta da cabine ampla e das janelas panorâmicas.

De acordo com a empresa, a aeronave já é a quarta adquirida pelo mesmo cliente de Belo Horizonte, e acomoda sete pessoas, incluindo o piloto. O helicóptero ainda conta com pintura personalizada, revestimento dos bancos em couro, ar-condicionado digital, bluetooth.

A Helibras ainda comercializou um ACH145 Line, uma das apostas da fabricante para o mercado VIP mundial, com uma proposta de maior conforto, isolamento acústico e design diferenciado. Suas portas deslizantes possibilitam fácil acesso aos passageiros e sua espaçosa cabine permite uma variedade de configurações internas, acomodando até dez assentos em couro perfurado, em harmonia de tonalidade com os carpetes, pintura especial na cabine e ar-condicionado digital.

A Kopter, grupo suíço responsável pelo desenvolvimento e produção de uma nova geração de helicópteros, acaba de chegar ao Brasil e anunciou oficialmente o projeto de construção de uma fábrica no país, assim como já fez nos Estados Unidos

no início deste ano. "A apresentação do helicóptero multimissão SH09 na Labace 2019 foi um sucesso", afirmou Gualter Pizzi, da Gualter Helicópteros, parceiro escolhido pela Kopter para trazer a marca para o mercado brasileiro.

O SH 09 possui um volume de cabine comparável aos helicópteros biturbinas médios, com capacidade para oito passageiros, redundância de sistemas, velocidade de 140 nós (260 km/h), alcance de 800 quilômetros e capacidade de carga externa de 1,5 mil quilos com o menor nível de vibrações e ruído. A Gualter Helicópteros é uma empresa especializada na venda de aeronaves com foco na aviação executiva no Brasil. Atualmente, possui o maior cadastro de aeronaves à venda, em especial helicópteros. Conta com uma equipe com mais de 30 anos de expertise no mercado, responsável pela comercialização de mais de 600 aeronaves.

OTIMISMO

A TAM Aviação Executiva é representante das Beechcraft, Cessna e Bell, além da empresa de treinamentos FlightSafety. A companhia expôs dez aeronaves na feira com destaque para o Citation Longitude, atualmente o maior avião da família Cessna; o Citation Latitude; o King Air 250; o Grand Caravan EX, que está equipado com quatro pás e o novo painel Garmin G1000 NXi; assim como o helicóptero monoturbina Bell 505.

Atualmente, a TAM Aviação Executiva, como representante do grupo Textron, oferece um total de 23 modelos no país, incluindo aeronaves a pistão, turbo-hélices, jatos e helicópteros, com características que atendem aos mais distintos segmentos.

O Citation Longitude, que após a suspensão do desenvolvimento do Hemisphere se consagrou como o maior produto da Cessna no segmento de aviação de negócios. O avião possui capacidade para até 12 passageiros, incluindo um jump seat para



A Octans Aircraft lançou o Cygnus um monomotor com capacidade para cinco pessoas

tripulação extra (opcional) e uma cabine com 7,67 metros de comprimento e 1,83 metro de altura que oferece uma configuração double club padrão. A aeronave possui assentos que se transformam em cama, sendo opcional um divã. De série, o modelo conta com lavatório completo.

O Citation Latitude possui capacidade para dois pilotos e nove passageiros, suíte de aviônicos Garmin G5000 com interface touchscreen e cabine com piso plano. O jato foi fabricado com uma série de inovações como automatização robótica, peças monoliticamente usinadas e estações de montagem ergonômicas. Já o Citation CJ3+ é certificado para a operação de um único piloto e apresenta radar meteorológico, sistema de detecção de turbulências, alerta de terreno e suporte a comunicação ADS-B.

A TAM AE está otimista em relação ao mercado. “Nesse primeiro semestre fomos surpreendidos pelos ótimos resultados, sobretudo na área de vendas. Comparando com o mesmo período do ano passado e de 2017, já comercializamos números muito superiores até o momento. Em manutenção e serviços de FBO, a expectativa é de alta de 10% em relação ao ano anterior, sinal claro da reação do mercado”, comentou Leonardo Fiuza, presidente da companhia. “Nossa expectativa é fechar este ano com a venda de mais de 40 aeronaves, número parecido com o período antes da crise econômica”, completou.

Com mais de 150 aeronaves em operação no mundo, sendo quatro aviões entregues no Brasil e expectativa de dobrar esse número ainda 2019, em quatro anos, o HondaJet, da Honda Aircraft Company é o destaque da Líder Aviação nesta edição da Labace. Em 2018, o HondaJet foi a aeronave mais vendida na categoria no mundo, de acordo com dados da General Aviation Manufacturers Association (GAMA). O investimento em um HondaJet gira em torno de US\$ 5,25 milhões.

A Líder é a representante exclusiva no Brasil do HondaJet no Brasil. Além disso, presta serviços de compra e venda de



O Citation Longitude se consolidou como o maior produto da Cessna nesse segmento

aeronaves novas e seminovas; importação, nacionalização e estruturação de financiamentos. E ainda oferece a consultoria Líder Acquisitions, que utiliza uma plataforma inteligente e recursos de big data para aquisição de aeronaves, junto ao trabalho de uma equipe com experiência de mercado, para que o cliente faça o melhor investimento.

PNEUS

A Goodyear fez o lançamento do Flight Radial (H26.5x8.0R14 Flight Radial 210mph) na Labace 2019. O pneu radial ultraleve que promete alto desempenho nas aterrisagens foi homologado para ser aplicado em aeronaves como Boeing 777X, 737 MAX 8/9, 787-9 / 10 e Airbus A320, jatos executivos, como o Citation X +, Embraer Praetor 500/600, Gulfstream G500, G600, G650 e o Global 7500, e regionais, como o ATR 72, o modelo foi exibido recentemente na Paris AirShow.

O Flight Radial reforça o compromisso da Goodyear de fornecer pneus radiais para aeronaves a um baixo custo operacional. Segundo o fabricante, esse diferencial só é possível graças à tecnologia Featherweight Alloy Core Bead Technology, criada para reduzir consideravelmente o peso da linha de pneus radiais para a aviação e que conta

com fortes e rígidas cintas na região da rotação com a tecnologia de encordoamento mesclado para estabilidade dimensional, gerando maior vida útil e maior resistência ao corte.

“A história da Goodyear com a aviação completa 110 anos em 2019. Sempre estivemos na vanguarda, lançando produtos inovadores, tecnologias e serviços líderes de alta qualidade para todos os segmentos aviação. Estamos nas linhas aéreas comerciais, nas aeronaves militares e nos aviões privados, oferecendo desempenho superior e contribuindo para que os nossos clientes consigam reduzir os custos operacionais com segurança e desempenho superior, independentemente das aplicações”, acrescenta Fernando Miranda, gerente de Aviação América Latina da Goodyear.

No mundo, a Goodyear possui duas instalações para a fabricação de pneus novos para aeronaves (Denver, Estados Unidos, e Bancoque, na Tailândia) e cinco operações para recauchutagem, sendo duas nos EUA, uma na Tailândia, uma na Holanda e outra no Brasil. “A nossa unidade brasileira é a única homologada pela Anac a fornecer pneus recauchutados para a maior gama de aeronaves. Atendemos a partir da unidade do Belenzinho, em São Paulo, praticamente toda a América Latina”, reforça Miranda.

CTM

Airbus traz novidades em helicópteros

Empresa entrega Super Puma número mil para polícia federal da Alemanha e a mais nova versão do modelo H145 pousa no cume do Aconcágua

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O helicóptero H145 possui rotor de cinco pás, aumentando em 150 quilos sua carga útil

A Airbus Helicopters entregou o seu milésimo helicóptero Super Puma: um H215 bimotor multifuncional montado em Marignane, na França, que foi entregue à polícia federal alemã (Bundespolizei) para dar suporte ao Havariekommando alemão (CCME), que gerencia emergências marítimas. Essa entrega completa o pedido de quatro H215 da instituição. Os três primeiros foram entregues em dezembro de 2018, e expandem para 23 a frota de Super Puma, que inclui 19 unidades AS332 L1, tornando-os hoje um dos maiores operadores do modelo do mundo.

“A família Super Puma de helicópteros civis e militares tem apresentado um consistente bom desempenho, graças à sua capacidade de atuar em diversos segmentos de missão, seja em combate a incêndios, na construção de linhas de transmissão, transportando militares ou salvando vidas em ambientes extremos”, diz o CEO da Airbus Helicopters, Bruno Even. “Graças às nossas estreitas parcerias com clientes de longa data como a polícia federal alemã, a quem nos sentimos

honrados por operarem o nosso milésimo Super Puma, podemos melhorar continuamente para que este importante produto continue atendendo às crescentes necessidades do mercado ao longo das próximas décadas”.

Hoje, o Super Puma é utilizado por quase 100 clientes em 59 países, representando todas as regiões do mundo. A família é composta pelos modelos H215 e H225 para o mercado civil e é produzido para operações policiais, trabalho aéreo, busca e salvamento, transporte offshore e missões governamentais, já que o helicóptero foi desenvolvido para operar em condições ambientais extremas. No setor militar, a empresa oferece o H215M e o H225M para busca e salvamento, transporte de militares, operações especiais e missões de serviços públicos.

ANDES

A versão mais recente do H145 da Airbus Helicopters, com cinco pás, chegou ao topo do Aconcágua, a montanha mais alta do

Hemisfério Sul, cujo cume está a 6.962 metros (22.840 pés). Foi a primeira vez que um helicóptero bimotor pousa a esta altitude, de acordo com a companhia, em circunstâncias extremas, devido às condições atmosféricas da região e ao inverno. A aeronave decolou de Mendoza, na Argentina, e voou por 30 minutos até o sopé do Aconcágua, onde iniciou a subida. Após 15 minutos, o helicóptero pousou no cume, onde enfrentou uma temperatura de -22° C.

A tripulação do helicóptero era composta por Alexander Neuhaus, piloto de testes experimentais da Airbus Helicopters, e Antoine van Gent, engenheiro de voo de testes experimentais. “Tivemos que manter o foco na missão devido aos ventos fortes com rajadas de até 30 nós e à baixa densidade do ar. As qualidades operacionais do novo H145 são excelentes e, combinadas com o Helionix e seu piloto automático de quatro eixos, chegamos ao topo com segurança”, disse Neuhaus. “A aeronave teve um desempenho excelente. Voamos sobre o cume do Aconcágua e ainda tínhamos reservas de energia que nos permitiriam trazer para bordo mais duas pessoas”.

O teste de voo teve suporte da Força Aérea Argentina, que forneceu apoio aéreo com seus helicópteros Lama; da Patrulla de Rescate de Alta Montaña da polícia de Mendoza, que ajudou com um plano de contingência; do Parque Provincial Aconcágua, que auxiliou com as operações e a logística, e da Helicopters AR, um operador local com mais de 15 anos de experiência voando na área do Aconcágua com seu helicóptero Airbus H125. Em maio de 2005, o piloto de testes de voo Didier Delsalle havia pousado um H125 monomotor no Monte Everest, a

montanha mais alta do mundo.

Antes da bem-sucedida campanha em grandes altitudes na América do Sul, o novo H145 realizou várias campanhas de teste, incluindo na Espanha, em altitudes médias, e na Finlândia, em clima frio. Ao todo, mais de 400 horas de voo já foram registradas nos dois protótipos H145 de cinco pás para garantir a certificação pela entidade EASA no início de 2020, seguida pela certificação pela FAA e as primeiras entregas no final do ano.

A nova versão do helicóptero bimotor leve H145 foi apresentada em março na Heli-Expo 2019, em Atlanta, nos Estados Unidos. Esta atualização acrescenta um inovador rotor de cinco pás, aumentando em 150 quilos a carga útil do helicóptero. A simplicidade do novo projeto do rotor principal sem rolamentos também facilitará as operações de manutenção, melhorando ainda mais a referência em termos de operacionalidade e confiabilidade do H145, além de melhorar o conforto em voo para os passageiros e a tripulação.

REABASTECIMENTO

Uma aeronave cargueira Airbus A400M de nova geração realizou com sucesso o primeiro contato aéreo de reabastecimento de helicóptero com um H225M. Ao longo de quatro voos realizados em condições diurnas no sul da França, o A400M efetuou 51 contatos secos, atingindo um marco decisivo para a sua capacitação plena como avião-tanque. Esses testes foram realizados sob a coordenação da "DGA Essais en vol", o centro francês de testes em voo.



O avião Airbus A400M realiza o primeiro contato aéreo de reabastecimento de helicóptero



O modelo médio ACH160 é o destaque de uma seleção de helicópteros da Airbus

Os testes, que não envolveram combustível e foram realizados entre mil pés e dez mil pés em velocidades de voo de até 105 nós, confirmaram os resultados positivos dos voos de proximidade anteriores realizados no início de 2019. A próxima etapa do programa de testes de voo envolverá operações de contato com combustível, programadas para ocorrer até o final de 2019 e antes da certificação final em 2021.

A campanha também incluiu os primeiros testes de proximidade entre o A400M e um helicóptero H160 solicitados pela Agência Francesa de Compras de Defesa, no âmbito do estudo de viabilidade para o Guépard, um futuro helicóptero militar de múltiplas funções para as forças armadas francesas.

O A400M está certificado para ser rapidamente configurado como avião-tanque, não exigindo uma versão de aeronave dedicada. O A400M transporta até 50,8 toneladas (111.600 libras) de combustível em suas

asas e na caixa central da asa, sem utilizar qualquer espaço do compartimento de carga. Também podem ser instalados dois tanques adicionais no compartimento de carga, cada um com uma capacidade de armazenagem de 5,7 toneladas (11.400 libras) adicionais de combustível. O combustível transportado nos tanques extras pode ser de natureza diferente do combustível dos tanques principais. Isso permite que o A400M atenda às necessidades de diferentes tipos de aeronaves receptoras.

Como avião-tanque, o A400M já demonstrou sua capacidade de reabastecer caças receptores como o Eurofighter, o Rafale, o Tornado ou o F/A-18 em suas velocidades e altitudes preferidas, e também é capaz de reabastecer outras aeronaves grandes, como outro A400M para reabastecimento de aeronaves semelhantes (buddy refuelling), ou ainda um C295 ou um C-130.

O reabastecimento ar-ar de helicóptero é uma operação tática militar que envolve baixas velocidades e baixas altitudes. Após essa conquista e sua certificação final, o A400M se tornará um dos poucos aviões-tanque do mundo capazes de realizar tal operação.

NO MAR

A Airbus Corporate Helicopters apresentou, em 26 de setembro, o helicóptero médio ACH160 no Monaco Yacht Show, no principal evento de super iates do mundo. A aeronave é a peça central de uma seleção de helicópteros da marca que ficaram expostos, entre

AIRBUS PREVÊ DEMANDA DE MAIS DE 39 MIL NOVAS AERONAVES NOS PRÓXIMOS 20 ANOS

A frota mundial de aeronaves comerciais e de transporte de carga irá mais do que dobrar, de aproximadamente 23 mil unidades existentes hoje para quase 48 mil até 2038. Com o tráfego aéreo crescendo ao ritmo de 4,3% ao ano, deve ocorrer também uma demanda por 550 mil novos pilotos e 640 mil novos técnicos.

Até o ano de 2038, entre as 47.680 aeronaves previstas, 39.210 serão novas, ao passo que 8.470 serão as atuais remanescentes. Ao atualizar suas frotas com a mais nova geração de aeronaves, que contam com maior eficiência de combustível, como o A220, a família A320neo, o A330neo e o A350, a Airbus acredita estar contribuindo significativamente para a crescente descarbonização da indústria de transporte aéreo e com o objetivo de crescer sem aumentar suas emissões de carbono, a partir de 2020.

Refletindo à atual tendência de evolução da tecnologia aeronáutica, a Airbus simplificou sua segmentação, passando a considerar aspectos como capacidade, alcance e tipos de missão. Por exemplo, um A321, utilizado em viagens curtas, é classificado como Small, no original em inglês, ao passo que o A321LR ou XLR, para viagens de longa distância, pode ser classificado como Medium. Apesar de o

mercado principal do A330 ser classificado como Medium, é provável que uma certa quantidade dessas aeronaves continue a ser utilizada por companhias aéreas de modo que seja enquadrada na Large de segmentação de mercado, no original em inglês, juntamente com o A350 XWB.

Essa nova segmentação traz à tona uma nova demanda por 39.210 novas aeronaves comerciais e de transporte de carga, sendo 29.720 Small, 5.370 Medium e 4.120 Large, conforme aponta a mais recente edição da pesquisa Airbus Global Market Forecast (GMF) 2019-2038. Desse total, 25 mil aeronaves representam um crescimento da frota, enquanto 14.210 substituirão modelos antigos por aeronaves mais novas.

O tráfego aéreo mais do que dobrou desde 2000, conquistando um lugar de crescente importância no movimento de conexão de grandes centros populacionais, principalmente em mercados emergentes, onde a probabilidade de voar é das mais altas do mundo, já que o custo ou a geografia local impossibilitam o uso de outras alternativas de transporte. Atualmente, um quarto da população mundial urbana é responsável por mais de um quarto do PIB mundial e, tendo em vista que ambos são grandes motores de crescimento, as

megacidades da aviação (Aviation Mega Cities) continuarão a impulsionar a rede global de aviação.

“O crescimento anual de 4% reflete a resiliência característica da indústria de aviação, que se mostra capaz de aguentar tanto os impactos econômicos de curto prazo quanto os conflitos geopolíticos. As economias do mundo precisam do transporte aéreo para prosperar. Pessoas e bens precisam dessa conexão”, disse Christian Scherer, chefe da área comercial da Airbus e diretor da Airbus International. “Mundialmente, a aviação comercial estimula o crescimento do PIB e garante o sustento de 65 milhões de pessoas, demonstrando os imensos benefícios que o nosso negócio traz para sociedades e o comércio global.”

A Airbus disponibiliza modelos em todos os segmentos. A categoria Small inclui a família A220 e todas as variantes da família A320. Os principais produtos da marca no segmento Medium são o A330 e a família A330neo, podendo incluir também as versões menores do A321LR e XLR, que são utilizados em missões de longa distância. O maior segmento, Large, é representado pela família A330neo, juntamente com a família A350 XWB, também de maior porte, que abrange ainda a versão ULR, de ultralongo alcance, além do A380.

eles o ACH145 e o modelo mais leve ACH135, todos equipados para operações em iates.

O ACH160 sobrevoou a baía de Mônaco, com um pouso e decolagem no iate Lürssen Flying Fox de 139 metros. De acordo com o fabricante, o helicóptero estabelece uma nova referência no transporte corporativo, prometendo mais tecnologia, velocidade, conforto e estilo. Seu conceito interior é o resultado de uma colaboração entre a ACH Creative Style Studio e Harrison Eidsgaard, que atua no setor de design de super iates.

Os dois primeiros ACH160 já estão na linha de montagem final na fábrica da Airbus em Marignane. A certificação do H160 pela EASA na configuração de transporte está prevista

para o final do ano e o primeiro ACH160 será entregue em 2020. Também estará em exibição, no local C09, um ACH135 equipado com o interior da própria ACH Line da Airbus a bordo do M/Y Bintador, um iate de 50 metros construído pela Tankoa.

Completando o portfólio, o ACH145 apresenta o acabamento Mercedes-Benz Style Special Edition. Os visitantes também puderam conhecer a versão mais recente do aplicativo ACH Yacht Interface, uma ferramenta dedicada a apoiar projetistas e construtores de

embarcações na integração de aeronaves ACH em novos projetos de iates. Essa ferramenta fornece informações preliminares para a incorporação de helicópteros ACH a bordo. “Estamos emocionados por estar em Mônaco mais uma vez e esperamos demonstrar a adequação da nossa gama de helicópteros às necessidades dos projetistas, construtores e proprietários de iates”, afirma Frederic Lemos, diretor geral da Airbus Corporate Helicopters.

CTM



A Airbus entregou o milésimo Super Puma à polícia federal alemã



VEÍCULO ELÉTRICO

LATINO-AMERICANO

15ª Plataforma Latino-Americana de Veículos Híbridos-Elétricos, Componentes e Novas Tecnologias

A VE Latino Americano foi o ambiente ideal para conhecer lançamentos e soluções para mobilidade urbana, infraestrutura e políticas para veículos híbridos e elétricos.

Agradecemos a sua participação na VE Latino-Americano 2019!

Nosso próximo encontro já tem data marcada

Venha descobrir novas formas de tornar a sua cidade mais sustentável!

15-17 SETEMBRO
TRANSAMERICA EXPO CENTER
SÃO PAULO - SP **2020**

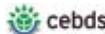
Patrocínio



Apoio



Apoio Institucional



Evento Paralelo



Parceiro de conteúdo



Realização



Organização & Promoção



Doze propostas sobre o transporte e a logística nas cidades

Com novo formato, o congresso bienal da Associação Nacional de Transportes Públicos, agora denominado Arena ANTP, abriu espaço para o debate do transporte rodoviário de cargas e logística

ALEXANDRE ASQUINI



No último dia da Arena ANTP 2019, o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), Tayguara Helou, fez uma conferência em que apresentou 12 propostas para o abastecimento urbano na Região Metropolitana de São Paulo e cidades próximas, num total de 50 municípios que compõem a base do sindicato. As propostas, na verdade, podem ser adotadas em outras grandes áreas metropolitanas do país. O Setcesp congrega 21 mil empresas, as quais mobilizam 1,1 milhão de veículos e contam com 200 mil trabalhadores.

Afirmando estar muito satisfeito em participar de um congresso que debate a mobilidade de pessoas por meio do transporte coletivo, Tayguara Helou destacou que para pensar no coletivo é preciso lembrar que o abastecimento urbano da região metropolitana depende do transporte de cargas, que por sua vez, pode interferir no trânsito da

cidade. “Por isso, viemos aqui trazer nossas propostas para contribuir em conjunto com a construção de uma São Paulo com mais mobilidade”, disse. As propostas estão sumarizadas a seguir.

Uma das sugestões diz respeito à criação de diretorias especializadas em cargas e logística dentro das secretarias municipais. Os órgãos devem dispor de técnicos com conhecimentos específicos e se reunir com frequência para padronizar ações. As diretorias especializadas se responsabilizarão pela aprovação de empreendimentos que necessitem de abastecimento de cargas e insumos em grande volume, visando reduzir os impactos desse tipo de transporte sobre a mobilidade urbana.

FIM DOS VEÍCULOS IRREGULARES

Tayguara Helou diz que é preciso retirar de circulação os veículos irregulares. Dentro dessa proposta, a sugestão é que as penalidades sejam desvinculadas do registro do chassi e transferidas para o CPF ou o CNPJ do responsável pelo veículo. E que se realizem inspeções para combater o uso de

veículos que estejam fora das especificações adequadas, tanto do ponto de vista da segurança para trafegar como em relação à produção de poluição atmosférica.

INCENTIVO AO USO DO VUC

É necessário padronizar o VUC (Veículo Urbano de Carga) e incentivar sua utilização. A padronização seria com base nas seguintes especificações: 2,20 metros de largura e 7,20 metros de comprimento e mais 10 centímetros para adequação, e capacidade para transportar 3,5 toneladas de carga. A ideia é que o VUC seja liberado de todas as restrições, incluindo o rodízio de veículos por final de placas.

PADRONIZAÇÃO DAS RESTRIÇÕES

Segundo Tayguara Helou, o Setcesp entende que deva haver também a padronização das restrições de circulação de veículos comerciais na capital paulista e em outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo. A padronização deve incluir os horários das janelas de restrição nos municípios vizinhos à capital. Para orientar os transportadores na barafunda de regramentos restritivos, o Instituto Paulista de Transporte de Cargas (IPTC), entidade de pesquisa sem fins lucrativos vinculada ao Setcesp, produziu o caderno técnico intitulado Restrições de Circulação na GRMSP – Veículos de Carga. Versão 2.0 e que pode ser baixado gratuitamente pelo endereço <https://conteudo.setcesp.org.br/restricoes>.

VAGAS PARA CARGA E DESCARGA

Outra proposta diz respeito à adequação de vagas para carga e descarga de mercadorias e a multiplicação desse tipo de espaço regulamentado. A ideia é atualizar a regulação e a sinalização dos locais destinados à realização do abastecimento de áreas de intenso comércio, considerando a readequação da sinalização das vagas existentes. A proposta indica a consideração de regras para carga e descarga de veículos em operação, com o emprego da tecnologia do georreferenciamento das vagas. E mais: criação de novas vagas para carga e descarga sem custo para a operação do transporte e fiscalização intensa dessas áreas para que as vagas não sejam utilizadas indevidamente.

ENTREGAS NOTURNAS

O rol de sugestões inclui a ampliação e modernização das entregas noturnas. Tayguara Helou diz que no entendimento de sua entidade, entregas em horários alternativos e durante a noite devem ser incentivadas em grandes polos geradores de cargas. A recomendação do Setcesp é para que os horários alternativos sejam estabelecidos como regra obrigatória em estabelecimentos com área superior a cinco mil metros quadrados nas zonas urbanas centrais, incluindo o minianel viário da capital paulista, e 10 mil metros quadrados no restante da cidade. É recomendado ainda o uso de tecnologias para incentivar e facilitar as entregas noturnas.

TERMINAIS DE TRANSBORDO

O Setcesp pede a criação de terminais e miniterminais de abastecimento urbano e transbordo de cargas. No entender da entidade, os miniterminais logísticos devem ser incentivados na Região Metropolitana de São Paulo e municípios próximos e devem ser interligados de maneira fácil, de modo que possam ser abastecidos com carretas durante

a noite para que, durante o dia, sirvam como base para distribuição urbana local com o VUC, sem restrições de circulação.

CORREDORES PARA CARGA DE PASSAGEM

Outra reivindicação é que sejam implantados corredores logísticos para carga de passagem. O Setcesp argumenta que, com os gargalos existentes na malha logística nacional, as condições para transporte de cargas nas rodovias precisam de políticas que facilitem o escoamento da produção através da Região Metropolitana de São Paulo. A sugestão é para que se oficialize a liberação da via expressa da Marginal Tietê para tráfego de caminhões em tempo integral até que o escoamento desse tipo de tráfego possa ser realizado por vias que contornem a região.

COMBATER A INEFICIÊNCIA

Na visão do Setcesp, é preciso combater a ineficiência no recebimento de mercadorias. A proposta é que seja constituído um comitê multissetorial que envolva transportadores, o varejo, universidade e poder público para criar metodologias que promovam o aumento da produtividade no recebimento de mercadorias, tendo em vista critérios que reduzam os impactos da atividade na mobilidade urbana. Para este tema o Setcesp também produziu uma publicação, intitulada Recebimento de Carga – Shopping Centers GRMSP, contendo informações para entregas em mais de 70 shoppings centers da Região Metropolitana de São Paulo e indicação de horários, local de descarregamento e tipo de transporte aceito dentro de cada shopping. O acesso à publicação é feito pelo endereço <https://conteudo.setcesp.org.br/shopping>.

ZONEAMENTO PARA MULTIMODALIDADE

Também integra a relação de propostas o estabelecimento de políticas

de zoneamento nos entroncamentos entre rodovias e ferrovias para promover multimodalidade. Para fomentar as operações multimodais e tirar o excesso de demanda das rodovias, o Setcesp apoia o incentivo para criação de terminais multimodais entre rodovias e ferrovias no território da Região Metropolitana de São Paulo, com ligações diretas para portos e aeroportos.

AUTOMATIZAÇÃO DE DEMANDAS

No entendimento do Setcesp é preciso haver o desenvolvimento e o aproveitamento de tecnologias para automatizar as demandas do transporte rodoviário de cargas. Tayguara Helou explica que novas tecnologias aplicadas ao transporte rodoviário de cargas estão surgindo com grande velocidade e a integração delas com as empresas de transporte é fundamental para que novos produtos sejam desenvolvidos de forma eficiente ao atender às necessidades do setor. A desregulamentação para entregas de produtos perecíveis é fundamental, servindo também para controlar os fluxos de passagem pela Região Metropolitana de São Paulo.

BOAS PRÁTICAS NO TRANSPORTE

Finalmente, o Setcesp propõe o estabelecimento de programas de conscientização a respeito de boas práticas na indústria do transporte. Segundo Tayguara Helou, para perenizar os programas de melhoria do transporte urbano de cargas, o Setcesp defende a educação e a conscientização da importância do transporte rodoviário de cargas para que haja conformidade com a legislação. “Com a mudança de comportamento, muitos dos problemas de segurança e congestionamento podem ser solucionados nas grandes metrópoles”, observa.

CTM

BX Logistics Healthcare fecha contrato com a Profarma Specialty

A operação envolve o transporte de mais de 200 tipos de medicamentos oncológicos de alta complexidade e com rigoroso controle de temperatura

SONIA MORAES

A BX Logistics Healthcare, braço de negócios em logística para o setor de saúde do grupo BX, fechou contrato com a Profarma Specialty – joint venture criada com a associação estratégica entre a Profarma e a AmerisourceBergen – para transportar medicamentos oncológicos e especiais (usados no tratamento de doenças específicas) até as clínicas e hospitais nas regiões norte e nordeste do país.

Segundo Patrick von Schaaffhausen, vice-presidente de estratégia e operações da Profarma Specialty, a escolha da BX Logistics Healthcare foi criteriosa e obedeceu a rigorosos padrões, como licenças sanitárias, gestão da qualidade e de processos, além da estrutura operacional adequada para suportar a operação de alta complexidade de produtos de alto valor agregado.

Para entregar os medicamentos de alta complexidade, que exigem controle de temperatura entre dois a oito graus, a BX Logistics Healthcare conta com a parceria da Gollog a fim de garantir a rapidez no transporte da carga de alto valor agregado, preservando a integridade e a funcionalidade do medicamento. A empresa utiliza também furgões com isolamento térmico – os modelos grandes são para coletar os remédios, embalados em caixa de isopor com gelo gel, no distribuidor instalado no Espírito Santo e Goiás e os pequenos para entregar os medicamentos nos hospitais e clínicas. “É processo logístico muito rigoroso, pois são medicamentos que custam entre R\$ 200 mil e R\$ 300 mil cada caixa e exigem um rigoroso controle de temperatura, pois são utilizados pelo hospital no momento da cirurgia”, afirma Mauro Henrique Pereira, diretor da BX Logistics Healthcare.

Nesta operação são realizadas em torno de 300 entregas por mês e o tempo varia de 24 a 48 horas para o medicamento chegar na capital e no interior. “Interligamos a nossa torre de controle à nova torre de controle da Profarma Specialty para permitir alta integração dos processos de rastreamento de ambas empresas”, explica o diretor da BX Logistics.

Pereira esclarece que a BX passou a utilizar o sistema de rastreamento da própria Profarma Specialty, mas fez uma adaptação dos processos internos envolvendo o desenho de toda a cadeia de informação e treinamentos específicos para cada elo da cadeia de distribuição, a fim de obter total aderência ao negócio do cliente.

A Profarma Specialty realiza a entrega de aproximadamente 10 mil medicamentos oncológicos de alta complexidade por mês, sendo ao todo 260 tipos de medicamentos envolvidos na operação. “Um dos diferenciais que marca a logística deste tipo de produto é alcançar o menor lead time e realizar o total rastreamento das entregas, proporcionando visibilidade em todas as etapas percorridas pelo produto”, esclarece o vice-presidente da empresa. “É muito importante ter expertise no processo em cadeia do frio para manuseio dos medicamentos de alta complexidade, pois disso dependem a conservação e integridade do produto para consumo pelo paciente.”



A operação envolve ao todo 260 tipos de medicamentos especiais

Segundo Schaaffhausen, com a distribuição de medicamentos realizada pela BX Logistics Healthcare às regiões norte e nordeste do país, a Profarma Specialty registrou uma melhora nos prazos de entrega, que passaram a ser de até 48 horas mesmo partindo de Vitória (ES), e de Goiânia (GO), origens com menor disponibilidade de voos, ante as 72

horas anteriores, com ampla garantia do cumprimento do processo da cadeia do frio. “Produtos de alto valor agregado exigem expertise em logística e em manuseio e isso encontramos na BX Logistics Healthcare, que garante a integridade dos nossos produtos com elevado nível de serviço e pontualidade necessária para que os pacientes sejam atendidos até mesmo dentro de uma sala de cirurgia”, afirma Schaaffhausen.

Além da BX Logistics Healthcare, o grupo BX controla os operadores logísticos BX Log e BX Tech, especializada em logística reversa e manutenção de equipamentos eletroeletrônicos.

A BX LOG oferece um mix de serviços no Brasil: armazenagem e armazéns gerais, cross-docking, transporte rodoviário, aéreo e multimodal (transferência e distribuição), logística promocional, montagem de kits, operações especiais, transporte de pesados e sensíveis, logística bancária, gestão dos estoques no varejo, logística reversa, logística para e-commerce.

CTM

Global

26ª EDIÇÃO

Mídia oficial da

INTERMODAL
2020 SOUTH AMERICA

Pela segunda vez a revista GLOBAL é a publicação oficial da Intermodal South America 2020 e trará uma edição especial com a cobertura completa do maior evento de logística da América Latina.

MATÉRIAS EXCLUSIVAS ANTECIPAÇÃO AS NOVIDADE E LANÇAMENTOS DAS DIVERSAS MARCAS, DE VÁRIOS PAÍSES QUE ESTARÃO PRESENTES, PARTICIPANDO TAMBÉM DOS EVENTOS DE CONTEÚDO A SEREM REALIZADOS DURANTE A FEIRA.



Global

PARCERIA e APOIO



26ª EDIÇÃO
INTERMODAL
2020 SOUTH AMERICA

Maiores informações: publicidade@otmeditora.com

(11) 5096-8104

Volkswagen amplia participação no Caminho da Escola

Com o fornecimento de 145 ônibus para o Estado de Santa Catarina, a empresa completa o fornecimento de 20 mil veículos ao programa federal

SONIA MORAES



A Volkswagen finalizou a entrega de um lote 3.400 micro-ônibus às prefeituras

O modelo que atende à especificação ORE1 é o Volksbus 8.160 ODR, de oito toneladas sobre carroceria Neobus TH Way, com tração 4x2. Este veículo está equipado com dispositivo de poltrona móvel (DPM) e tem capacidade para transportar 29 passageiros.

O modelo ORE 3 é o Volksbus 15.190 ODR, de 15 toneladas, com carroceria Marcopolo Senior e tração 4x2. Este veículo é o maior

A Volkswagen Caminhões e Ônibus amplia sua participação no segmento de ônibus escolar no Brasil, ao vender um lote de 145 veículos para o Estado de Santa Catarina. Com esse negócio, a empresa finaliza a entrega de 3.400 micro-ônibus encomendados por mais de 1.500 prefeituras e estados de todo o país e completa o fornecimento de 20 mil veículos ao programa Caminho da Escola, desde a sua criação em 2007.

A montadora garantiu o direito de vender os 3.400 ônibus escolares às prefeituras após vencer em abril do ano passado a licitação aberta no fim de 2017, quando foram disponibilizados para a compra seis mil veículos pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da

Educação (FNDE), autarquia ligada ao Ministério da Educação.

Dos 3.400 ônibus encomendados, 3.200 veículos são modelos rural escolar, sendo 1.600 unidades na categoria ORE1 e 1.600 na ORE3. O restante é completado por 200 ônibus urbano escolar acessível (Onurea).

Os veículos disponíveis para a compra são ônibus e micro-ônibus configurados para as regiões rurais e urbanas do Brasil nas categorias ORE 1 e ORE 3 (ônibus rural escolar para 29 e 59 alunos). Os modelos 8.160 ODR, 15.190 ODR e o Onurea piso alto (ônibus urbano escolar acessível para 30 alunos) são produzidos sobre o chassi Volksbus na fábrica da VW Caminhões e Ônibus em Resende (RJ).

da categoria, com capacidade para 59 pessoas. Também está equipado com DPM e foi projetado para garantir maior conforto e segurança aos estudantes, além de manutenção mais fácil e menor custo operacional para o frotista.

O modelo da categoria Onurea é o Volksbus 8.160 OD, com carroceria Neobus TH Way, piso alto, tração 4x2 e acessibilidade por meio de dispositivo de poltrona móvel. Este veículo tem capacidade para transportar 30 alunos.

A Volkswagen é a maior fornecedora de ônibus para o Caminho da Escola, sendo responsável por mais da metade das entregas ao governo federal. Os seus veículos estão presentes em 5.226 municípios e já transportaram mais de

950 mil estudantes.

“A Volkswagen Caminhões e Ônibus comprometeu-se desde o início com o propósito social do Caminho da Escola. Ao longo dos anos, nossa engenharia dedicou-se a construir em nosso centro de desenvolvimento em Resende veículos para transpor os mais difíceis terrenos, para padronizar o transporte e garantir que milhões de crianças de todo o Brasil cheguem à escola com mais qualidade”, comenta Roberto Cortes, presidente e CEO da VW Caminhões e Ônibus.

A Volkswagen destaca a suspensão elevada, que tornou os veículos mais altos para passar por aclives e declives com mais facilidade, como um dos itens de sucesso para a robustez dos ônibus Volkswagen destinados ao Caminho da Escola. Outro destaque é a plataforma elevatória e dispositivos de poltronas móveis, que equipam os Volksbus para garantir a acessibilidade aos alunos com

mobilidade reduzida, e mecanismos anti-tiesmagamento nas portas.

Além da suspensão elevada e reforçada, outros atributos necessários para os veículos vencer os trajetos mais difíceis são os pneus de uso misto, eixo dianteiro com viga forjada, balanço dianteiro mais curto, bloqueio no diferencial traseiro, ângulos de ataque e saída maiores.

“A robustez sob medida dos ônibus destinados ao Caminho da Escola é resultado do acompanhamento muito próximo desta operação, que evoluiu ao longo dos anos de participação neste programa e nos conduziu a esse marco de 20 mil unidades”, afirma Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da VW Caminhões e Ônibus.

Na avaliação feita ao programa Caminho da Escola, o FNDE apurou que 58% dos municípios oferecem transporte escolar rural para assentamentos, comunidades indígenas e quilombolas.

Ainda de acordo com a pesquisa do FNDE, o programa reduziu em 15% o transporte inadequado de estudantes em caçambas de picapes e caminhões, mas o número de ônibus disponibilizados ainda é considerado um ponto a ser ampliado. Além disso, alguns veículos começaram a atingir dez anos de idade, o que já demanda renovação da frota.

O programa Caminho da Escola foi criado com o objetivo de renovar e ampliar a frota de veículos escolares, garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais. O programa também padroniza os veículos de transporte escolar, reduz os preços dos veículos e aumenta a transparência das aquisições

OTM



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 56 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2019



Crescem as vendas de pneus para caminhões

Dos 4,33 milhões de pneus de carga vendidos até julho deste ano, 1,08 milhão de unidades foram para as montadoras, que compraram 35,6% a mais que nos primeiros sete meses de 2018

SONIA MORAES



A indústria de pneumáticos acompanha o bom momento da indústria automobilística e fecha os primeiros sete meses do ano com desempenho positivo, acumulando até julho a venda de 33,91 milhões de pneus, aumento de 0,2% sobre os 33,84 milhões de produtos que foram comercializados no mesmo período de 2018, segundo dados divulgados pela Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip).

Do total de pneus vendidos até julho deste ano, 9,55 milhões de unidades foram absorvidos pelas montadoras, volume 6% superior aos 9,01 milhões que foram adquiridos nos primeiros sete meses de 2018. As vendas para o mercado de reposição recuaram 1,9%, de 24,83

milhões de unidades para 24,36 milhões de unidades.

O volume de pneus de carga vendido até julho aumentou 4,4%, de 4,15 milhões nos primeiros sete meses de 2018 para 4,33 milhões de unidades neste ano. Este crescimento, segundo a Anip, foi sustentado pelas montadoras, que absorveram 1,08 milhão de unidades de pneus de carga, 35,6% a mais que o acumulado de janeiro a julho de 2018, quando adquiriram 803,8 mil unidades.

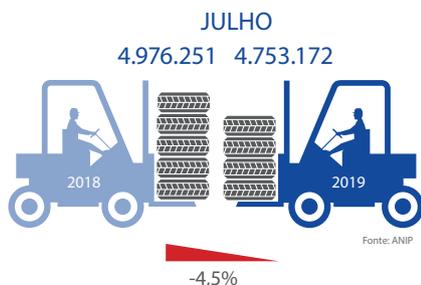
Ao mercado de reposição as fabricantes reduziram as vendas de pneus de cargas

em 3,1% de janeiro a julho. De 3,35 milhões de unidades nos primeiros sete meses de 2018 a quantidade de pneus comercializados caiu para 3,24 milhões de unidades neste ano, segundo a Anip.

No segmento de comerciais leves a venda de pneus aumentou 1,5% até julho, de 4,40 milhões nos sete meses de 2018 para 4,46 milhões em igual período deste ano. E foi a reposição que sustentou esse crescimento com a compra de 2,60 milhões de unidades, 9,5% a mais que as 2,37 milhões de unidades que foram adquiridas no acumulado de janeiro a julho de 2018. Para as montadoras, as vendas declinaram 7,9%, de 2,03 milhões para 1,86 milhão de unidades.

TOTAL DE VENDAS

Vendas (unidades)



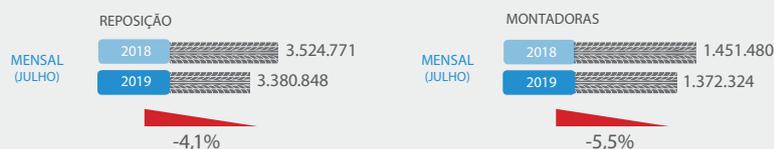
ACUMULADO		
MÊS	2018	2019
Janeiro	4.761.843	4.469.081
Fevereiro	4.530.362	4.781.370
Março	5.311.308	5.067.000
Abril	4.980.791	4.743.504
Mai	3.754.612	5.116.638
Junho	5.530.200	4.985.294
Julho	4.976.251	4.753.172
TOTAL	33.845.367	33.916.059

Fonte: ANIP

0,2%

VENDAS POR TIPO DE MERCADO

(unidades)



REPOSIÇÃO (ACUMULADO)		
MÊS	2018	2019
Janeiro	3.540.124	3.299.017
Fevereiro	3.422.737	3.483.908
Março	3.924.103	3.663.242
Abril	3.584.358	3.326.491
Mai	2.703.778	3.596.395
Junho	4.133.415	3.610.750
Julho	3.524.771	3.380.848
TOTAL	24.833.286	24.360.651

-1,9%

MONTADORAS (ACUMULADO)		
MÊS	2018	2019
Janeiro	1.221.719	1.170.064
Fevereiro	1.107.625	1.297.462
Março	1.387.205	1.403.758
Abril	1.396.433	1.417.013
Mai	1.050.834	1.520.243
Junho	1.396.785	1.374.544
Julho	1.451.480	1.372.324
TOTAL	9.012.081	9.555.408

6%

VENDAS DE PNEUS DE CARGA

(Unidades)

Fonte: ANIP

	MENSAL			ACUMULADO		
	Julho 2018	Julho 2019	EVOLUÇÃO	Jan. a Jul. 2018	Jan. a Jul. 2019	EVOLUÇÃO
REPOSIÇÃO	498.441	433.029	-13,1%	3.352.783	3.248.161	-3,1%
MONTADORA	124.892	166.373	33,2%	803.074	1.088.748	35,6%
TOTAL DE VENDAS	623.333	599.402	-3,8%	4.155.857	4.336.909	4,4%

Fonte: ANIP

VENDAS DE PNEUS COMERCIAIS LEVES

(Unidades)

Fonte: ANIP

	MENSAL			ACUMULADO		
	Julho 2018	Julho 2019	EVOLUÇÃO	Jan. a Jul. 2018	Jan. a Jul. 2019	EVOLUÇÃO
REPOSIÇÃO	339.132	360.817	6,4%	2.376.952	2.602.619	9,5%
MONTADORAS	341.769	284.146	-16,9%	2.027.015	1.865.880	-7,9%
TOTAL	680.901	644.963	-5,3%	4.403.967	4.468.499	1,5%

Para automóveis, as vendas de pneus ficaram praticamente estáveis no acumulado de janeiro a julho de 2019, com 18,92 milhões de unidades, queda de 0,1% ante os 18,93 milhões de unidades que foram comercializados nos sete meses de 2018.

Mesmo com o aumento de 7,1% nas vendas para as montadoras, de 5,93 para 6,35 milhões de unidades até julho, os resultados de pneus de automóveis foram fracos porque as vendas para o mercado de reposição, que absorve um volume maior, diminuíram 3,3%, de 13 milhões para 12,5 milhões de unidades até julho deste ano.

BALANÇA COMERCIAL

Nas operações comerciais realizadas no mercado externo as fabricantes de pneumáticas exportaram 8,7 milhões de pneus no acumulado de janeiro a julho de 2019, o que corresponde a um aumento de 6,3% em relação a igual período de 2018, quando os embarques totalizaram 8,26 milhões de unidades.

No mesmo período as importações de pneus caíram 6,3%, de 14,58 milhões para 13,66 milhões de unidades, o que fez a balança comercial do setor fechar com saldo negativo de 4,87 milhões de unidades, inferior aos 6,31 milhões negativos registrados no acumulado de janeiro a julho de 2018

Em valor, o setor de pneumáticos fechou os sete meses do ano com superávit de US\$ 127,5 milhões – com o aumento de 10,7% na conta das exportações, de US\$ 610,3 milhões para US\$ 675,7 milhões –, ante a importação, que caiu 1,2% em valor, de US\$ 554,7 para US\$ 548,2 milhões.

Com este resultado a Anip mantém cautela em relação à perspectiva para o mercado de pneus. “Os números indicam que o ano de 2019 não deve apresentar nenhum avanço para o setor de pneumáticos”, afirma Klaus Curt Müller, presidente executivo da entidade.

CTM

A trajetória centenária da Goodyear no Brasil

A fabricante americana de pneus iniciou as atividades no Brasil em 1919 com um escritório de vendas no Rio de Janeiro

Em 2019, a Goodyear completou 100 anos de presença no Brasil. A história da companhia no país começou em 1919, com um escritório de vendas no Rio de Janeiro e um armazém para comercialização de pneus importados. Vinte anos mais tarde, em 1939, a Goodyear inaugurava sua primeira unidade industrial no Brasil, em São Paulo, no bairro do Belenzinho, para a fabricação de pneus e saltos de sapatos. Já em 1943, iniciou a produção de pneus de avião, e no ano seguinte, mangueiras e correias.

Em 1954, a Goodyear lançou o famoso pneu Papaléguas, que em cinco décadas conquistou várias gerações de profissionais do transporte. A demanda pelo novo composto foi tão bem aceita pelo público, que foi necessário criar uma área destinada ao atendimento de fabricantes em 1957. No mesmo período, a Goodyear já chegava à produção de 8 milhões de pneus no país.

Os pneus radiais desembarcaram no mercado oferecendo menor resistência ao rolamento, maior segurança, conforto e dirigibilidade. Pela sua tecnologia de carcaça, as laterais dos modelos radiais flexionam muito mais que as dos pneus diagonais, gerando, com isso, um rodar macio e absorvendo perfeitamente impactos e oscilações das vias de rolamento. Em 1977, a Goodyear inovou ao lançar no mercado brasileiro os seus primeiros pneus radiais para automóveis. Em 1978, foi a vez dos pneus radiais de aço para caminhões e ônibus. Já na década de 1980 foi lançado o primeiro pneu radial de aço para veículos de passeio no Brasil, o Grand Prix S. Outros



modelos emblemáticos da marca no país foram o Aquatred, apresentado em 1997, que permitia melhor dirigibilidade combinada a um desenho inovador de escoamento de água, e o Wrangler, em 1985, voltado à prática off-road. Hoje a Goodyear oferece um portfólio completo de pneus para todas as necessidades.

DESENVOLVIMENTO PARA O INTERIOR DE SÃO PAULO

Em 1973, a Goodyear fez história ao inaugurar, em Americana, no interior paulista, a sua maior fábrica de pneus na América Latina e uma das plantas mais modernas da Goodyear no mundo. Operando em sua capacidade total de produção, a unidade passou ao longo de sua história por diversos processos de expansão e modernização, que

resultaram em crescimento significativo da produtividade, redução de desperdícios e incorporação de tecnologias.

Alguns exemplos são o programa de gestão de Recursos Hídricos, que permite a reutilização de 73% da água captada para a produção de pneus, e o sistema de cogeração de energia com gás natural, visando à autossuficiência em 60% de energia e 100% de vapor usados no processo produtivo da planta. Na mesma área da fábrica de Americana, foi inaugurado em 2001 o principal Campo de Provas da Goodyear na América Latina. Com 382.000 metros quadrados, a pista de testes é considerada uma das mais modernas da Goodyear

do mundo.

No local, são feitas pesquisas, desenvolvimentos e testes de pneus para todas as aplicações de veículos de passeio, caminhonetes, caminhões e ônibus. Outro momento importante para o crescimento da região e da Goodyear aconteceu em 2000, quando foi inaugurada em Santa Bárbara D'Oeste (SP) a linha de produção de materiais de pneus recauchutados com tecnologia de última geração. Na unidade são fabricadas uma linha completa de bandas pré-curadas, para vulcanização na carcaça dos pneus, e cordões de borracha, usados para preencher furos e danos estruturais do pneu que será recapado.

O ano de 1998 foi marcado pelo início da utilização do dirigível Spirit of America no Brasil. Quase uma década depois, em 2007, a marca iniciou um processo de renovação de imagem e introduziu o slogan "Viva nas

Asas da Goodyear". Os dirigíveis são uma tradição da Goodyear há mais de 90 anos, e percorrem mais de 200 mil milhas por ano em todo o mundo. O primeiro dirigível, da empresa, batizado de Akron, foi construído em 1912. Não à toa, o blimp Goodyear, como também é chamado, foi escolhido como elemento principal do logotipo que marca os 100 anos de Brasil.

UM SÉCULO CONSTRUINDO HISTÓRIAS

Segundo a Goodyear, a vida é um conjunto de histórias. Cada história é uma viagem que começa em um lugar para chegar a outro, e alcançar o destino nada mais é do que ter um novo ponto de partida para realizar sonhos. Por essa razão, a empresa inova criando tecnologias para acompanhar os consumidores em todos os seus caminhos e viagens rumo aos seus sonhos.

Há 100 anos no Brasil, a Goodyear conta com uma completa linha de pneus no país e reúne modelos dos mais variados segmentos, sempre com produtos pensados nas principais necessidades do motorista e nas diversas situações de uso. De acordo com a Goodyear, o resultado de sua grande presença na vida dos brasileiros vem de uma das características da empresa: a vocação para o pioneirismo e inovação, que resultaram na sua posição de liderança tecnológica a partir do investimento em pesquisa e desenvolvimento, capacidade técnica e treinamento de suas equipes e revendedores.

Cada modelo de pneu Goodyear tem características de acordo com as necessidades do público ao qual se destina. O Wrangler, por exemplo, é conhecido pela sua versatilidade e capacidade off-road. A linha Eagle é focada em modelos esportivos. O EfficientGrip é um pneu elaborado para oferecer alta performance, tanto em pisos

molhados como secos, com um elevado grau de segurança e excelente tração. No caso do Assurance, o foco está na durabilidade e economia para carros compactos, enquanto o Direction é elaborado para aqueles que procuram conveniência. Por fim, a linha Cargo é focada nos motoristas que buscam total custo-benefício.

Além de estar presente nos automóveis, a Goodyear também está nos veículos pesados, caminhões, ônibus e aviões. Entre as principais características oferecidas pela Goodyear para a linha comercial está o melhor custo por quilômetro durante a vida total do pneu, garante a fabricante. Os produtos estão direcionados para uso em veículos que atuam nos setores rodoviário, regional, regional severo, urbano, misto e fora da estrada. No setor de aviação, a Goodyear é fornecedora das principais companhias aéreas do país e participa há 60 anos dos projetos estratégicos da Embraer.

CTM

Congresso 2019 SAE BRASIL

VEÍCULOS E VIAS INTELIGENTES -
O CAMINHO PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

14 A 18 DE OUTUBRO MOSTRA TECNOLÓGICA
15 A 17 DE OUTUBRO CONGRESSO

VENHA PARTICIPAR DO MAIOR EVENTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

O 28º Congresso e Mostra Internacionais SAE BRASIL de Tecnologia da Mobilidade 2019 tem como tema "Veículos e Vias Inteligentes – O caminho para a Mobilidade Sustentável". O evento reunirá destacados especialistas e empresas do setor.

PALESTRAS

Mais de 60 líderes da indústria nacional e internacional debatendo as tendências e tecnologias disruptivas da Mobilidade

MOSTRA TECNOLÓGICA

Empresas apresentando suas inovações em produtos, serviços e tecnologias

SESSÕES TÉCNICAS

Mais de 100 Papers (Trabalhos Técnicos) inéditos serão apresentados no evento.

BAIXE O APP DO CONGRESSO

Tenha todas as informações do evento na palma da sua mão



REALIZAÇÃO

SAE BRASIL

ASSOCIE-SE



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.



Bridgestone amplia seu portfólio de produtos

A fabricante lança dois pneus radiais para veículos pesados destinados ao uso em percursos mistos

A Bridgestone, maior fabricante de pneus do mundo, acaba de ampliar a sua oferta de produtos para ônibus e caminhões no Brasil. A companhia apresenta ao mercado o pneu radial M842, para uso em eixos direcionais, livres e de tração moderada de caminhões e ônibus em percurso misto (pavimento e terra), e o pneu radial L325, desenvolvido para uso nos eixos de tração de caminhões, para percursos mistos de curta e média distâncias.

O modelo M842 oferece performance e segurança para os usuários de pneus radiais mistos. O pneu possui um novo composto de rodagem que possibilita até 15% mais quilometragem em relação ao seu antecessor (modelo M840) e excelente tração em qualquer posição, além de contar com lona bipartida que possibilita menor retenção de pedras, maior recapabilidade e resistência a cortes, picotamentos e rachaduras. O lançamento recebeu “nota A” na medida 275/80R22.5, segundo os critérios estabelecidos pelo Inmetro para o Programa



Pneu radial L325



Brasileiro de Etiquetagem (PBE) para pneus, quanto à aderência ao molhado, proporcionando maior segurança aos usuários.

Assim como o M842, o pneu radial L325 apresenta um novo composto de rodagem que proporciona até 15% mais quilometragem em relação ao seu antecessor (modelo

L320) e maior resistência a cortes, picotamentos e rachaduras. Desenvolvido para ter máxima tração em percursos mistos, o pneu L325 possui sucus extralargos, o que possibilita autolimpeza e menor retenção de pedras, além de maior recapabilidade e tração. O produto também conta com lona bipartida na medida 295/80R22.5.

“Nossa linha de pneus para ônibus e caminhões conta com tecnologias avançadas que proporcionam qualidade superior, performance e um ótimo custo-benefício. Com os novos pneus, reforçamos nossa oferta de soluções completas aos consumidores”, explica Marcos Aoki, diretor de vendas da Bridgestone.

O pneu M842 está disponível nas medidas 275/80R22.5 e 295/80R22.5. O pneu L325 está disponível na medida 295/80R22 e a medida 275/80R22.5 estará disponível a partir de setembro de 2019. **CTM**



Pneu radial M842



Alexandre Turismo capixaba amplia frota de ônibus Volare

A Volare forneceu dois modelos Fly 9 Executivo para a Alexandre Turismo, de São José, Espírito Santo. Com os novos veículos a empresa amplia para 13 unidades o total de veículos da marca na frota de 53 unidades da Alexandre Turismo, pertencente ao empresário José Marciel Neis, atual presidente da Associação das Empresas de Transporte Turístico e de Fretamento de Santa Catarina (Aettusc) e diretor da Associação Empresarial da Região Metropolitana de Florianópolis (Aemflo).

O Volare Fly 9 Executivo possui design que acompanha as principais tendências no segmento automobilístico, o que o torna diferenciado em relação aos outros mini e micro-ônibus do mercado nacional, com linhas mais leves,

limpas e harmoniosas.

Internamente, oferece padrões elevados de conforto, ergonomia, isolamento acústico. O painel de instrumentos tem conceitos automotivos, com fácil acesso e leitura dos instrumentos, com volante, alavanca de câmbio e comandos instalados ergonomicamente.

Os novos veículos têm capacidade de 33 lugares e contam com parede separação total, cortinas, itinerário, bagageiro, preparação para sistema de áudio e vídeo com DVD e monitor, além de porta-copos e porta-pacotes, itinerário eletrônico, iluminação do teto em Led, câmera de marcha à ré com monitor no painel e poltronas Soft de 940 mm. Está equipado com motor Cummins ISF 3.8 de 162 cv de potência.

Mercedes-Benz do Brasil tem novo diretor de compras

Matthias Kaeding é o novo diretor de compras da Mercedes-Benz do Brasil, departamento que engloba uma rede de mais de 400 fornecedores de peças, componentes e sistemas para caminhões e ônibus produzidos na América Latina. O executivo, que tem 20 anos no grupo Daimler, será responsável também por compras na região da América Latina.

Antes de assumir sua nova função na Mercedes-Benz do Brasil, Kaeding ocupava, desde 2012, o cargo de gerente sênior de engenharia de custos Powertrain Europa da Daimler AG. Ele iniciou sua carreira na companhia em 1999, tendo sido promovido, em 2002, a gerente da rede de produção e geren-



ciamento de restrições em Stuttgart, na Alemanha. Dois anos mais tarde, em 2004, passou a atuar como assistente executivo em produção de motores TGs em Mannheim, onde foi promovido, em 2007, a gerente sênior de produção de motores.

Empresa Viamão compra 28 ônibus Neobus



A Empresa de Transporte Coletivo Viamão, operadora de transporte público na região metropolitana de Porto Alegre, adquiriu 28 ônibus Neobus. São 23 modelos New Mega e cinco unidades do rodoviário Spectrum, que entram em operação em outubro.

Os novos ônibus vão operar no sistema metropolitano de transporte público e no sistema

municipal da cidade de Viamão. No âmbito municipal, a frota receberá cinco novos veículos do total de 48 que operam na bacia urbana. Os demais 23 ônibus serão utilizados no sistema gerido pela Metroplan, o qual interliga os municípios de Viamão e Porto Alegre.

“A aquisição feita pela empresa Viamão é importante porque, ao mesmo tempo,

demonstra a satisfação da operadora com os produtos Neobus e seu foco na contínua renovação de frota. Entre 2017 e 2019, foram adquiridas 83 unidades, proporcionando mais conforto e comodidade aos seus clientes”, afirma Douglas Cristiano Pessoa, supervisor de vendas da marca.

Os 23 ônibus New Mega se destacam pelo visual atraente e moderno, robustez, mais espaço interno e economia. O modelo tem 13.345 mm de comprimento e chassi Mercedes-Benz com poltronas City estofada e piso em alumínio revestido com ecoflex.

Os cinco Spectrum 325 também possuem chassi Mercedes-Benz. Tem 13.500 mm de

comprimento e capacidade para 51 passageiros sentados. Contam com poltronas modelo soft reclináveis, elevador DPM (dispositivo de poltrona móvel) para acessibilidade, ar-condicionado e iluminação em Led com luzes indiretas para maior comodidade.

“Após o impacto da queda de demanda iniciada em 2014, passamos por uma forte reestruturação de processos a fim de reduzir custos, sem que isso pudesse acarretar perda de qualidade para nossos clientes e mantemos o cronograma de renovação da frota”, afirma Leonel David Bortoncello, diretor da Empresa de Transporte Coletivo Viamão.

Viação Xavante utiliza ônibus Marcopolo em rotas interestaduais

A Viação Xavante, da cidade de Barra do Garças, no Mato Grosso, que comemora 50 anos de fundação em setembro, adquiriu seis novos ônibus rodoviários Marcopolo. Os veículos, do modelo Paradiso New G7 1600 LD, têm configuração especial e serão utilizados no transporte rodoviário interestadual nas diferentes rotas servidas pela operadora.

Com capacidade para 44 passageiros sentados em poltronas semileito 1.060 mm com descansa-pernas, os veículos se



destacam pela conectividade e pela tecnologia de entretenimento, com preparação para streaming. Possuem sistema de ar-condicionado, tomadas USB individuais em todas as poltronas, geladeira, cortinas, itinerário eletrônico, bagageiro,

porta-copos e porta-pacotes.

Segundo Rodrigo Pikussa, diretor do negócio ônibus da Marcopolo, a Viação Xavante é um exemplo de empreendedorismo e sucesso. “Comemorar 50 anos de atividades em um segmento tão competitivo e difícil como o de transporte rodoviário de passageiros é um grande feito. Estamos muito orgulhosos em poder participar deste momento de celebração fornecendo mais seis ônibus sofisticados a um tradicional parceiro”, afirma Pukussa.

A Viação Xavante foi fundada em 1969 utilizando pequenos ônibus em linhas regionais. Com o tempo, foi ampliando suas linhas entre Barra do Garças e Água Boa (MT), Canarana (MT), São Félix do Araguaia (MT), Novo São Joaquim (MT) e Alto Araguaia (MT). Em 1990, modernizou sua estrutura, passou a focar na renovação contínua de sua frota e a operar também nas rotas de Cuiabá, Vila Rica (MT), no nordeste do estado e a partir de toda região do Araguaia mato-grossense a Goiânia e Brasília.

Cummins e Hyundai fecham parceria

A Cummins Inc. e a Hyundai Motor Company assinaram Memorando de Entendimento para desenvolver e comercializar conjuntamente powertrain elétricos e de células de combustível.

A parceria prevê que os novos trens de força sejam desenvolvidos combinando os sistemas de células de combustível da Hyundai com as tecnologias de trem de força elétrico, baterias e controles da Cummins. O foco inicial será no mercado americano de veículos comerciais, incluindo o trabalho com as montadoras americanas na integração desses sistemas em seus veículos. As empresas também explorarão maneiras de trabalharem juntas para criar sistemas de células de combustível da próxima geração e se comprometeram a designar uma equipe de profissionais para investigar e buscar outras áreas de colaboração.

“Esta parceria é uma excelente oportunidade para as

duas empresas alavancarem seus respectivos pontos fortes e criarem novas oportunidades de crescer e ampliar o portfólio de produtos. Realizamos investimentos significativos ao longo do ano passado para acelerar nossas capacidades de células de combustível, incluindo a aquisição da Hydrogenics e essa parceria é outro passo adiante”, afirma Thad Ewald, vice-presidente de estratégia corporativa da Cummins Inc.

“Esperamos que esta parceria deixe uma marca no mercado de veículos comerciais. Colaborações como essa nos permitirão diversificar ainda mais nossos negócios, além de reforçar nossa liderança global em hidrogênio por meio da venda de sistemas de células de combustível Hyundai novos e existentes”, declara Saehoon Kim, vice-presidente e chefe do grupo de células de combustível do Hyundai Motor Group.

Ruben Bisi é nomeado presidente da Fabus

Ruben Antonio Bisi, diretor de relações institucionais da Marcopolo, foi nomeado presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus). Ele substituiu José Antonio Martins, que depois de mais de 54 anos de trabalho na Marcopolo se desligou da companhia para se dedicar a projetos pessoais, deixando também o comando dessa entidade.

O executivo terá como responsabilidade atuar junto a entidades governamentais, empresas automotivas, associações setoriais, autarquias federais, estaduais e municipais para colaborar com o desenvolvimento e o crescimento da indústria brasileira do ônibus.

Bisi é graduado em engenharia pela Universidade de Caxias do Sul (UCS), com MBA em gestão organizacional pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e formação em STC pela Universidade de Northwestern, nos



Estados Unidos. Ele trabalha na Marcopolo há mais de 45 anos, tendo passado pelas áreas industrial, de engenharia, marketing, estratégia e negócios internacionais. Participou também dos comitês executivo e de estratégia e inovação, com significativa atuação no processo de internacionalização da fabricante.

José Martins continua no cargo de presidente do Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários).

Brasil desperdiça dois terços do seu potencial hidroviário

Estudo sobre a navegação interior mostra que o Brasil ainda não possui hidrovias, apenas rios naturalmente navegáveis

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O Brasil desperdiça um enorme potencial hidroviário ao subutilizar os rios navegáveis em suas 12 regiões hidrográficas. Atualmente, dos 63 mil quilômetros que poderiam ser utilizados, praticamente dois terços não são. O transporte hidroviário no país aproveita comercialmente, para cargas e passageiros, apenas 19,5 mil quilômetros ou 30,9% da malha. O novo estudo da

Confederação Nacional do Transporte (CNT), "Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil", mostra que, ao longo de décadas, as medidas adotadas para estimular esse tipo de transporte não contribuíram de forma efetiva para fortalecer esse meio de transporte. Segundo a CNT, há muita burocracia, excesso de normas e falta de uma legislação única, mais robusta.

Esse será o primeiro de uma série de cadernos especiais que abordarão o sistema hidroviário do país. O trabalho traz uma caracterização do setor, apresenta seu histórico e analisa os cenários normativos e institucionais. Também apresenta os investimentos previstos, os realizados e os necessários para o desenvolvimento do transporte hidroviário. O trabalho avalia que, na realidade, o

Brasil não tem uma hidrovia de fato, nos moldes que esse tipo de infraestrutura requer, devido à falta de investimento e políticas para que esse modal se desenvolva e ofereça confiabilidade e disponibilidade necessárias.

A importância do equilíbrio da matriz de transporte brasileira e da diversificação dos meios de deslocamentos de produtos e pessoas ficou mais evidenciada com a paralisação dos caminhoneiros em 2018. De acordo com o presidente da CNT, Vander Costa, um modelo ideal de matriz para uma nação com as características do Brasil pressupõe o maior equilíbrio dos modos disponíveis. "Só assim seria possível aumentar a eficiência e a competitividade nas movimentações. E o transporte fluvial, em um sistema integrado, tem a capacidade de se constituir em uma alternativa eficiente e econômica em nosso país."

O estudo observa que, de 1907 a 2019, por exemplo, o setor passou por mais de 20 alterações em sua gestão. Em média, foi uma modificação a cada cinco anos. Atualmente, no quadro institucional da navegação interior, há mais de dez entidades com papel central, apenas no âmbito federal. Além disso, os recursos não têm sido suficientes para garantir maior oferta de serviços e melhor qualidade das infraestruturas. De 2001 a 2018, o valor máximo foi aplicado em 2009: R\$ 831,7 milhões. Mas, de 2009 a 2018, houve queda significativa, e o investimento efetivamente pago diminuiu quase 80%, chegando a R\$ 173,7 milhões (em 2018).

PRINCIPAIS CONCLUSÕES DO ESTUDO

- Brasil tem 63 mil quilômetros de rios com potencial para navegação, mas só utiliza 19,5 mil km (30,9%)
- Brasil ainda não possui hidrovias, apenas rios naturalmente navegáveis
- Uso de rios corresponde a 20% da extensão em uso China e à metade da dos Estados Unidos
- Malha utilizada foi reduzida em 7,1% em extensão em relação a 2010-2011
- A Região Hidrográfica Amazônica tem 16 mil quilômetros de extensão navegável (82,5% do total navegável no país). Já a Região hidrográfica Tocantins-Araguaia tem aproximadamente 1,4 mil quilômetros (cerca de 7% da extensão total)
- Na Região Hidrográfica Amazônica, são quase dez milhões de passageiros transportados por ano
- Em oito anos, transporte de cargas por hidrovia cresceu 34,8% no Brasil
- Um comboio de quatro barcaças é capaz de transportar carga equivalente a 2,9 composições férreas de aproximadamente 30 vagões cada ou a 172 caminhões
- Os investimentos efetivos em hidrovias representaram, em média, metade dos recursos autorizados entre 2001 e 2018
- Foi investido somente 10,6% do valor médio estimado nos planos e programas do setor (entre 2011 e 2018)

**Fonte: Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil - CNT*

O último Plano CNT de Transporte e Logística indica que o investimento mínimo necessário para a navegação interior no Brasil corresponde a R\$ 166,4 bilhões, em 367 projetos. Apesar do desperdício de oportunidades, os rios brasileiros têm

mostrado o seu potencial para desenvolver a economia do país. De 2010 a 2018, o volume de cargas transportadas pelo modal hidroviário cresceu 34,8%, passando de 75,3 milhões de toneladas para cerca de 101,5 milhões por ano. **CTM**

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



11-5096.8104

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:

transporte
Todos os modais MODERNO

6 edições + 4 Anuários:
Anuário de Carga,
Anuário de Logística,
Gestão de Frotas
e Maiores & Melhores



Com 56 anos de circulação ininterrupta e a primeira revista especializada de transporte de carga e de passageiros lançada no Brasil, a Transporte Moderno tem foco principal o transporte e logística na cadeia de produção, distribuição e consumo, uma atividade crucial para o desenvolvimento econômico do país. Os acontecimentos e as novidades mais relevantes do setor têm espaço garantido na revista Transporte Moderno, que retrata com fidelidade e profissionalismo a evolução tecnológica e econômica dos modos de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo, aéreo e hidroviário.

R\$
250,00

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E MOBILIDADE URBANA

6 edições + 3 Anuários:
Anuário do Ônibus,
Gestão de Frotas
e Maiores & Melhores



A revista Technibus, a mais tradicional publicação brasileira dedicada ao transporte de passageiros por ônibus, vem documentando, passo a passo, a evolução desse importante tema, assim como o desempenho dos diversos segmentos de transporte coletivo de passageiros, como o transporte rodoviário interestadual e intermunicipal, e o transporte por fretamento e turismo. A publicação também enfoca as novidades nos sistemas de transporte, os avanços tecnológicos nestes serviços, os lançamentos de chassis para ônibus, a evolução tecnológica do segmento de carrocerias, e a implantação de novos corredores de transporte para ônibus nas grandes cidades.

R\$
225,00

Formas de pagamento:

1- Cartão de crédito
VISA | Mastercard | AMEX

2- Boleto bancário emitido pela editora e enviado via Correio ou e-mail

3- Cheque nominal à OTM Editora Ltda.

4- Depósito ou transferência bancária: Banco Itaú Agência 0772 | Conta Corrente 54283-3
Com envio de comprovante de depósito com os dados do assinante via e-mail para: tanianascimento@otmeditora.com ou via fax: (11) 5096-8104

Para mais informações ligue
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
assinaturas: circulacao@otmeditora.com

Acesse www.otmeditora.com e faça já sua assinatura

Cargueiro da Aliança transporta 40 mil t de carga pelo rio Amazonas

O navio atracou no Porto Chibatão, após passar pelas principais vias fluviais da região norte, para abastecer as indústrias da Zona Franca de Manaus

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O navio Monte Sarmiento, ou Mosar como é conhecido, que atua no serviço de cabotagem da Aliança Navegação e Logística, é o maior cargueiro a navegar pelo rio Amazonas e seus afluentes. A embarcação, que possui capacidade para 5,5 mil TEU, realizou sua primeira viagem neste trecho com destino a Manaus, em setembro, transportando cerca de 40 mil toneladas de carga, um recorde para a região, de acordo com a companhia.

O navio continua a fazer essa rota até fevereiro de 2020, aportando em Manaus a cada 35 dias. As embarcações da Aliança passam pela capital do Amazonas uma vez por semana, todas as segundas-feiras com seu serviço ALCT 1. O Mosar possui 272 metros de comprimento, 40 metros de largura e 13,5 metros de calado, parte do casco entre a superfície da água e parte mais baixa da quilha do navio.

Sob o comando do comandante Deepak Kukreti e do imediato Paulo Roberto Jupy, a embarcação navegou cerca de 54 horas, entre Macapá e Manaus, passando pelos rios Amazonas, Solimões e Negro, atracando no Porto Chibatão.

“Esta viagem é um marco importante para a empresa e para a região. Transportamos 1.850 contêineres de carga doméstica para abastecer as indústrias da Zona Franca de Manaus. Entre elas, temos os principais produtos produzidos em nosso país, como, por exemplo, arroz, farinha de trigo, café, bebidas, cerâmica, papel, produtos farmacêuticos, produtos de limpeza, além de outros oriundos da Ásia”, comenta Erick Lourenço, gerente da Aliança na região norte.

Considerado um dos maiores complexos portuários privados da América Latina com um milhão de metros quadrados,

o Porto Chibatão está localizado no centro do Polo Industrial de Manaus com capacidade de carga estática de 40 mil TEU em toda sua estrutura. O porto tem capacidade para atracação de seis navios simultaneamente, calado natural de 20 metros com capacidade de receber navios de até 305 metros. As duas pontes flutuantes de acesso ao cais acompanham a variação de cheia e vazante do rio.

O complexo portuário, com dois milhões de metros quadrados, conta com o controle de reconhecimento óptico, um sistema que processa as

informações para fazer a liberação dos contêineres, tornando mais rápidas as operações nos gates. Em 2017, foi realizada a expansão do pátio alfandegado, que passou a ter capacidade para 7,5 mil TEU. Os contêineres são vistoriados por meio de dois equipamentos de scanner. Os pátios são separados por companhia marítima.

Fundada em 1950, a Aliança Navegação e Logística integra o grupo Hamburg Süd, que agora faz parte do Grupo Maersk. A frota de 13 navios no serviço de cabotagem e do Mercosul conecta 20 portos da Patagônia argentina a Manaus, realizando mais de 120 escalas mensais. A Aliança atua no transporte multimodal na América do Sul, transportando commodities que vão de gêneros alimentícios a metais para clientes de diversos segmentos de mercado.

CTM

O maior porta-contêiner movido a GNL do mundo

O novo porta-contêiner é o primeiro de uma frota de nove navios de bandeira francesa e irá integrar a frota do grupo CMA CGM em 2020



O novo porta-contêiner tem 400 metros de comprimento e 61 metros de largura

O grupo CMA CGM, que atua em transporte e logística, anuncia o lançamento do maior navio porta-contêiner do mundo (com 23 mil TEU) movido a gás natural liquefeito (GNL). A embarcação, que recebeu o nome do fundador da companhia, Jacques Saadé, foi construída no estaleiro Shanghai Jiangnan-Changxing, na China. Durante o evento de lançamento, Rodolphe Saadé, CEO do grupo, destacou a importância da iniciativa para o meio ambiente. “Demonstramos que a transição energética pode ser efetivamente bem-sucedida em nossa indústria se todos os participantes trabalharem juntos. Abre o caminho para uma abordagem global em que o cres-

cimento econômico e a competitividade podem coexistir com a sustentabilidade e a luta contra as mudanças climáticas.”

Em 2017, Rodolphe Saadé havia decidido encomendar uma série de nove porta-contêineres de 23 mil TEU que seriam os primeiros do mundo a serem movidos a gás natural liquefeito. Por meio dessa escolha estratégica, o grupo quer reafirmar seu compromisso assertivo de proteger o meio ambiente e liderar a transição energética do setor. Por ser uma energia limpa, o GNL ajuda a reduzir emissões de óxidos de enxofre e partículas finas em 99%, emissões de óxidos de nitrogênio em até 85% e emissões de dióxido de

carbono em cerca de 20%.

Esses novos navios ingressarão na frota do grupo em 2020, na linha francesa da Ásia, que lida a Ásia à Europa do Norte, e serão integrados ao Registro Internacional da França (RIF), confirmando o compromisso do grupo de operar sob a bandeira francesa. Além disso, as nove novas embarcações têm um design diferenciado e contam com quatro grandes inovações: exibição tática que oferece vistas aprimoradas do mapa para instruções de navegação mais dinâmicas; sistema de previsão de rota para exibir a posição prevista do navio nos próximos três minutos; sistema de “olho inteligente” projetando uma vista aérea da área circundante do navio; telas de realidade aumentada, oferecendo à tripulação informações precisas sobre a taxa de rotação do navio, distância do cais e as velocidades transversais.

O primeiro navio desta série, o CMA CGM Jacques Saadé, também está equipado com um sistema inteligente para gerenciar a ventilação dos contêineres frigoríficos transportados no porão. Para melhorar o desempenho ambiental das novas embarcações, as formas de seu caso foram aprimoradas de maneira hidrodinâmica. A lâmpada foi integrada ao perfil do casco e ao arco é reto. A hélice e a lâmina do leme também foram aprimoradas.

Os navios excepcionalmente grandes (400 metros de comprimento e 61 metros de largura) serão diferenciados do restante da frota por uma pintura especial exibindo o logotipo “LNG Powered”, para enfatizar a grande inovação mundial que a propulsão a gás natural representa em navios desse porte.

CTM



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.

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.

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



**Movendo
vidas para
transformar
o futuro.**



40
A N O S
VOLVO NO BRASIL

As pessoas estão no centro de tudo o que fazemos. Há 40 anos, a Volvo trabalha com paixão e inovação para desenvolver soluções seguras e de qualidade. **São 4 décadas transformando o futuro do nosso país.**

