

transporte



Todos os modais

MODERNO

www.otmeditora.com Ano 57 - n° 495 - R\$ 25,00



26 | Novembro
Transamérica Hotel | SP

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



FENATRAM 2019

EXPANSÃO DO MERCADO ACELERA LANÇAMENTOS DE CAMINHÕES

**Mercedes-Benz lança o novo Actros
e o caminhão sem retrovisor**

**Volkswagen tem novas versões
do Delivery e do Constellation**

**Scania destaca seus caminhões
sustentáveis movido a gás natural**

**DAF reforça as linhas de caminhões
XF e CF com serviços pós-vendas**

**O caminhão mais rápido
do mundo da Volvo**

**Minibus Peugeot Boxer e Citroën
Jumper chegam ao mercado**

**Randon amplia sua linha
de implementos rodoviários**

**Cummins apresenta o motor a gás
e o motor diesel X13 Euro 6**

Anfavea prevê vendas de caminhões acima de 100 mil unidades

Arena ANTP 2019 atrai três mil participantes



TODA EVOLUÇÃO VEM ACOMPANHADA DE UMA REVOLUÇÃO.

NOVOS CAMINHÕES SCANIA LONGA DISTÂNCIA.

A Scania trouxe até você uma **nova linha de caminhões** feita sob medida para sua operação. Cada caminhão é desenvolvido exatamente de acordo com o que você precisa.

Contam com motores mais potentes e econômicos combinados com uma nova aerodinâmica de cabine, capazes de entregar **até 12% de economia de combustível**, e serviços conectados que reduzem as paradas desnecessárias e os custos de manutenção.

São soluções que **umentam a disponibilidade** de cada veículo, **a rentabilidade** em cada viagem e **a sustentabilidade** da sua operação como um todo.

Venha conferir as inovações desenvolvidas para o único negócio que importa. O seu.

make.



ATÉ
12%
de economia de
combustível

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA
Economia presente em todos os detalhes



**NOVOS
MOTORES**
8%



**NOVA
CABINE**
2%



**PACOTE
AERODINÂMICO**
2%



Lançamentos em ritmo acelerado



Animados com a recuperação das vendas de caminhões, que a Anfavea projeta ultrapassarem 100 mil veículos neste ano, os fabricantes aceleram os lançamentos na expectativa de expandirem seus market shares com as novidades.

Um incentivo adicional para trazer novos modelos de caminhões ao mercado é a boa receptividade dos transportadores às inovações tecnológicas incorporadas aos novos veículos que começam a emergir no cenário mais propício à atividade de transporte, apesar dos preços mais altos resultantes das melhorias nos produtos.

É que os empresários do setor estão cada vez mais conscientes de que as inovações proporcionam benefícios que tornam suas operações de transporte mais eficientes e, conseqüentemente, elevam a produtividade e reduzem os custos. Ou seja, mesmo como investimento inicial maior na frota, a atividade torna-se mais rentável.

Alinhados a essa tendência favorável, os fabricantes começaram neste ano a acelerar a introdução de caminhões mais sofisticados que asseguram aprimoramentos no modo de transportar carga. O resultado esperado: ganhos tanto para os fornecedores como para os compradores.

Uma evidência desse otimismo que contagia o mercado são os lançamentos na Fenatran 2019 de caminhões que satisfazem os anseios dos transportadores mais arrojados. Veículos propulsionados com combustíveis alternativos, a eletricidade, gás natural e gás vegetal hidrotratado, o denominado HVO, ou ainda com propulsão flex (elétrica e bicombustível). Veículos com tecnologias inteligentes que aumentam a segurança e melhoram a condução, além de incorporar a conectividade com sistemas de gestão de frota que permitem a redução dos custos operacionais. Enfim, estão chegando os caminhões da próxima geração, com soluções digitais e sustentáveis.

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

FENATRAN 2019

A feira apresenta novos caminhões movidos a combustíveis alternativos e novas tecnologias para melhorar a eficiência e a segurança 6

MERCEDES-BENZ

Empresa lança novo Actros com tecnologias inteligentes que tornam o veículo mais eficiente, seguro e conectado 14

VOLKSWAGEN CAMINHÕES

Montadora apresenta nova versão do Delivery 4x4 e do modelo extrapesado Constellation com transmissão automatizada 18

SCANIA

O destaque na feira são os caminhões sustentáveis movido a gás natural veicular (GNV) e a gás natural liquefeito (GNL), além da Nova Geração 22

VOLVO

O caminhão mais rápido do mundo é a principal atração da empresa que também mostra na feira a edição comemorativa do modelo FH 26

DAF

A fabricante holandesa apresenta suas linhas de caminhões XF e CF e os serviços pós-vendas para reforçar a atratividade dos veículos 28

PEUGEOT CITROËN

Na feira de transporte as francesas lançam os minibus Peugeot Boxer e Jumper Citroën, além de exibir seus modelos de furgões 32

TECNOLOGIA

As inovações tecnológicas ganham destaque nos estandes das empresas que fornecem soluções para a gestão de frotas 34

IMPLEMENTOS

Com ampla renovação de produtos, a Randon expõe tanque de alumínio, semirreboque e baú furgão e outros modelos 38

TRUCKVAN

A fabricante mostra sua linha de semirreboques sider, furgão e carga seca, além de carrocerias para transporte de bebidas 40

LIBRELATO

As novidades da Librelato incluem o sistema de conectividade para os semirreboques e o rodotrem basculante de aço ultra resistente 42

INOVAÇÃO

Mercedes-Benz disponibiliza o Atego 2730, caminhão autônomo com sistema de piloto automático e GPS, para teste na feira 44

MOTORES

A Cummins mostra o propulsor ISL G a gás bem como o motor diesel X13 Euro 6, com sistema U Module de pós-tratamento 46

PNEUS

Continental lança o Conti HAC 3 com avançadas tecnologias para caminhões que operam no asfalto e fora de estrada 48

COMPONENTES

Grupo Randon traz as novidades das suas divisões, com destaque para a suspensão traseira Full-Air da Suspensys 50

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A expectativa da Anfavea é que as vendas de caminhões ultrapassem 100 mil unidades em 2019, patamar não alcançado desde 2014 52

MERCADO

Anfir projeta que o mercado brasileiro de implementos pesados alcance vendas de 55 mil equipamentos em 2019 54

ENTREVISTA

Francisco Pierrini, presidente da ViaQuatro e da Via Mobilidade, revela os desafios enfrentados pelas duas linhas de metrô de São Paulo 56

MONITORAMENTO

Pósitron apresenta uma tecnologia inovadora que oferece mais performance para as soluções de rastreamento 58

ARENA ANTP

Em novo formato o congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos atrai três mil participantes 60

INOVAÇÃO

Marcopolo cria nova divisão denominada Next, que desenvolverá soluções para facilitar a mobilidade das pessoas 66

AERONAVES

Com um conjunto de sensores e imagem, a Embraer conduziu o teste de sua primeira aeronave autônoma 68

MARÍTIMO

Maersk celebra 25 anos de operação no Brasil, quando o seu primeiro navio porta-contêiner chegou ao porto de Santos 72

CONGRESSO SAE BRASIL

Evento realizado em São Paulo discute como a indústria atenderá as demandas por mobilidade sustentável 74

Aqui, robustez e performance rodam em equilíbrio.

Ao dirigir um Caminhão DAF, você percebe que qualidade e robustez estão em equilíbrio em todos os detalhes. Seja qual for o tipo de estrada ou a carga, um Caminhão DAF dá conta do recado com baixo consumo e conforto total para o motorista.

Em resumo, tudo o que o transportador brasileiro procura ele pode encontrar em um Caminhão DAF.



REPENSE

**A DAF É TUDO O QUE VOCÊ PRECISA.
DAF IS ALL YOU NEED**



DAFcaminhoes



DAF Caminhões



dafcaminhoes

Salão de transporte marca bom momento do mercado

A 22ª edição da feira internacional do transporte mostra uma série de lançamentos em diversos segmentos e reflete o clima positivo que o setor de transporte e logística atravessa

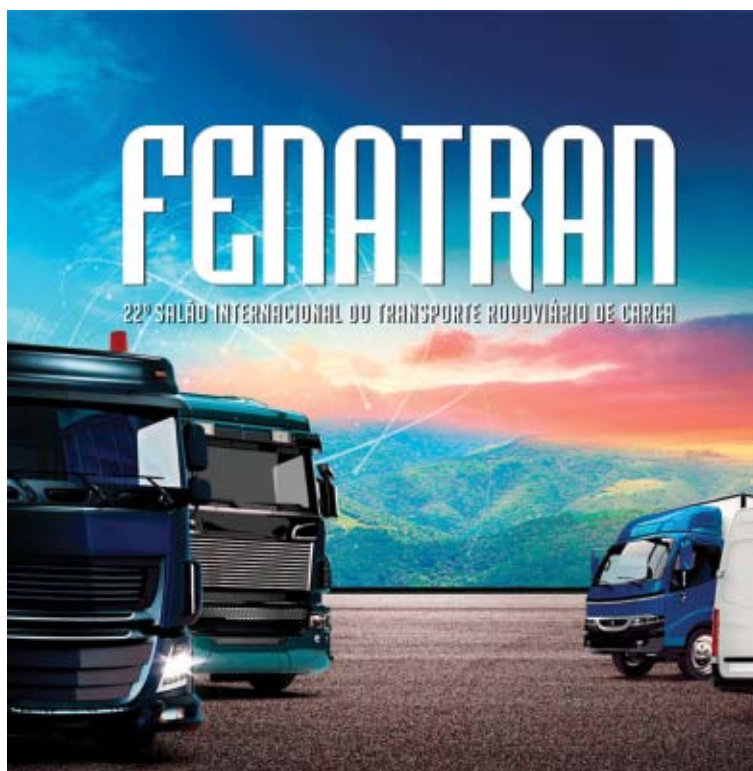
MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Fenatran 2019 (Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas), que ocorre em São Paulo de 14 a 18 de outubro, registra um aumento de 30% de marcas expositoras e deve alcançar um crescimento de 13% no número de visitantes, em relação à edição anterior. A feira apresenta um cenário completo de soluções integradas para o transporte de cargas, contando com as principais marcas fabricantes de caminhões, de implementos rodoviários, serviços, sistemas de segurança, ferramentas, tecnologias e autopeças.

O visitante ainda pode participar do projeto Fenatran Experience, relançado nesta edição, com empresas como Scania, Mercedes-Benz, Peugeot e Citroën, além do patrocínio da Continental. No mesmo espaço da feira, é realizado o Salão Internacional da Logística Integrada (Movimat). Outra atração do evento é o Congresso SAE Brasil que reúne especialistas do setor para discutir “Veículos e Vias Inteligentes – O caminho para a Mobilidade Sustentável”.

MONTADORAS

A Mercedes-Benz lança o novo caminhão extrapesado Actros com tecnologias que o



torna mais inteligente, seguro, conectado e eficiente. Seus sistemas de segurança ativa abrangem a atual geração do assistente ativo de frenagem (ABA 5), o assistente de ponto cego e de fadiga, e o programa eletrônico de estabilidade (ESP), além dos já disponíveis controle de proximidade e assistente de faixa de rolagem. De acordo com a Mercedes-Benz, o extrapesado permite uma redução de até 12% no consumo de combustível, economia anual de até R\$ 6 mil nos custos de manutenção preventiva e itens de desgaste, 50% de diminuição nas paradas programadas para manutenção, sendo até 400 quilos mais leve em relação

ao modelo atual. Além disso, a marca traz ao mercado o Actros sem espelho retrovisores, substituídos por um sistema digital com câmera, o que proporciona mais visibilidade na condução do veículo.

A Mercedes-Benz também reformula a sua linha Sprinter. Em sua terceira geração, a Sprinter nas versões chassi, furgão e van de passageiros, a mesma que circula na Europa, começa a ser vendida no Brasil no fim deste ano. Esta família de veículos 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 globalizado.

A Volkswagen Caminhões e ônibus traz uma série de novidades ao evento. A família Constellation passa a contar com a transmissão automatizada V-Tronic que equipa o Constellation 24.280. O modelo possui caixa Eaton MHD de dez velocidades. Entre os leves, o destaque é o Delivery 11.180 4x4, com tração especial para rodar em qualquer terreno. Já os modelos VW Delivery 9.170 e 11.180 apresentam a nova versão V-Tronic, que pode gerar um incremento no lucro operacional de cerca de 10%. A linha MAN



Novo Mercedes-Benz Actros



Nova Geração Scania

TGX dispõe de suspensão pneumática que será opcional para o cavalo mecânico TGX 28.440, versão 6x2.

A Scania exhibe os primeiros caminhões movidos a gás ou biometano do Brasil, que terão as pré-compras abertas na feira e entregas a partir de abril de 2020. O modelo movido a gás natural liquefeito (GNL) reduz as emissões de CO² em 15%, sendo 20% mais silencioso em comparação ao veículo a diesel. Já os veículos que utilizam gás natural (GNV) e biometano diminuem em 15% o custo do quilômetro rodado.

A Scania também destaca os caminhões da Nova Geração, equipados com sistema que utiliza câmera e radar instalados no para-brisa e no para-choque. Os caminhões contam com frenagem de emergência

avançada, que mede a distância e a velocidade à frente e evita acidentes frontais com freada emergencial; aviso de saída de faixa, que monitora as faixas de rolagem; além do controle de cruzeiro adaptativo, que auxilia a manter um intervalo de distância constante em relação ao veículo à frente. No estande, a marca expõe 13 caminhões e dois motores.

O Iron Knight é a principal atração da Volvo na Fenatran. Desenvolvido para quebrar recordes de velocidade e desempenho, o caminhão é detentor de dois marcos mundiais homologados pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA). Com motor de 2.400 cv e torque de 6.000 Nm, o Iron Knight utiliza pneus Goodyear. Com a mesma base mecânica do modelo Volvo

FH, o veículo foi preparado para gerar uma potência superior a dos caminhões de série.

É a primeira vez que o Iron Knight participa de série de eventos fora da Europa. Antes de chegar ao Brasil esteve também na Argentina e no Chile. O piloto do Iron Knight, Boije Ovebrink, tem mais de 30 anos de experiência em provas de velocidade e já havia quebrado outros recordes a bordo de caminhões da marca, com o Wild Viking (2007) e o Mean Green (2010).

A Iveco apresenta a nova linha Daily 2020, que começa a ser comercializada no segundo trimestre de 2020. A linha passou por mais de 230 mil horas de desenvolvimento e mais de 150 diferentes tipos de testes, realizados por meio de protótipos na estrutura da montadora em Sete Lagoas (MG).



Volkswagen Delivery 4x4

Caminhão Volvo mais rápido do mundo



Caminhão rodoviário DAF



Nova Linha Iveco Daily

O interior foi projetado para privilegiar a ergonomia e incluir um “pacote tecnológico” digno de um automóvel premium. O veículo mantém o motor FPT Industrial de 130 a 170 cavalos. Para melhorar ainda mais a redução no uso do combustível, a Daily passa a contar com o botão EcoSwitch, que, quando acionado pelo motorista, diminui o consumo e as emissões de poluentes por meio da alteração do mapeamento do motor.

A segurança fica por conta de novos dispositivos e tecnologias de série: ESP (programa eletrônico de estabilidade), assistente de partida em rampas (hill holder), controle de tração (ASR) e outros benefícios. O sistema multimídia conta com tela de sete polegadas, com funções ativadas pelo reconhecimento de voz e tela touchscreen, além do ar-condicionado automático digital.

A versão Daily Minibus possui todas as tecnologias disponíveis para as versões de carga, e ganhou um entre-eixos alinhado com a versão furgão que proporciona melhor dirigibilidade e maior espaço. O modelo tem vidros laterais colados e ar-condicionado no teto com difusores ao longo do salão. O blocante automático maximiza a tração, fornecendo 50% do torque e potência para cada uma das rodas motrizes.

O sistema é projetado para manter as rodas em um modo de direção constante e tem a capacidade de, automaticamente, desbloquear para permitir a diferenciação de velocidade em curvas ou manobras, sendo ideal para o aumento da tração em

terrenos irregulares e escorregadios. As mudanças estruturais também permitiram ampliar a oferta nos furgões de carga que agora vão de 7,3 a 18 metros cúbicos.

No segmento dos semipesados, o destaque é Tector Auto-Shift, com transmissão automatizada de dez velocidades e funções exclusivas. A linha Tector tem visual renovado. O Tector 17-300 T possui cavalo mecânico desenvolvido para aplicações de até 36 toneladas, com carreta de dois eixos.

O Iveco Connect é um sistema de telemetria e conectividade inteligente que agrega, em uma única ferramenta, importantes funções. A solução monitora o desempenho, as funções e até o comportamento do motorista ao dirigir.

A DAF expõe as linhas XF e CF em diversas versões e configurações. O XF105, em sua configuração rodoviária, é indicado para transporte pesado e longas distâncias. O caminhão possui capacidade de carga de até 74 toneladas e vem equipado com motor Paccar MX de 12,9 litros, fornecendo potências que variam de 410 cv a 510 cv. Com três opções de cabine, chama a atenção a Super Space com 2,1 metros de altura.

O modelo CF85 é voltado ao transporte de curtas e médias distâncias, sendo oferecido com três opções de cabine. O caminhão também vem com motor Paccar MX de 12,9 litros, com potências de 360 cv a 410 cv. As versões off-road possuem capacidade técnica liberada para 125 toneladas (CMT) e são voltadas, principalmente, às operações de cana e madeira. O CF85 tem 460 cv e

permite composições padrão de até 74 toneladas.

As fabricantes francesas Peugeot e Citroën, que pertencem ao grupo PSA, lançam na Fenatran seus veículos utilitários leves para o transporte de passageiros.

No estande da Peugeot o destaque é o Boxer minibus. Mas a empresa apresenta também os veículos utilitários leves (VUL): Partner, Expert furgão, Expert minibus e o Boxer furgão.

Além do minibus Jumper, a Citroën mostra a sua linha de furgões. São cinco modelos, em dez diferentes versões.

IMPLEMENTOS

Os fabricantes de implementos rodoviários também marcam presença na feira. A Associação Nacional Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) confirma a participação de 46 empresas como expositoras. A entidade aproveita para promover a Rodada Internacional de Negócios, com a presença de importadores de diversos países latino-americanos.

A Randon Implementos mostra inovações nas principais linhas de produtos. Um dos aspectos valorizados pela marca é o incremento na inteligência embarcada. A empresa traz novidades em materiais, processos e concepções, com o objetivo de disponibilizar novas funcionalidades aos clientes e ao mercado. Há mudanças no tanque de alumínio, no furgão carga geral, no sider, no dolly modular, no canavieiro, na



Tanque Randon de alumínio



Semirreboque Truckvan de 3 eixos

plataforma e no graneleiro, semirreboque selecionado pela marca para revelar uma solução de potencial transformador.

A Librelato apresenta implementos mais leves e resistentes, com maior capacidade de carga, mais segurança, além de um sistema de conectividade aos semirreboques. Em uma parceria com a Sascar, a empresa passa a oferecer implementos rodoviários conectados. Com essa tecnologia, os frotistas elevarão o padrão de controle e amplo monitoramento de suas cargas, inclusive com os implementos desacoplados dos cavalos mecânicos.

Outra novidade da Librelato é a suspensão pneumática com eixo autodirecional, popularmente conhecido como eixo de manga. A partir de 2020, todos os implementos da marca com três eixos, em que pelo menos o primeiro é distanciado em relação ao segundo, contarão com o primeiro eixo equipado com ponteira móvel. A nova tecnologia promete maior segurança, menores custos de manutenção e retorno de investimento mais rápido, garante a fabricante.

A Truckvan expõe carrocerias para transporte de bebidas, nas versões plana (seis paletes) e rebaixada (dez paletes). Outro lançamento o semirreboque Inloader de três eixos para transporte de vidro. O implemento possui mesa de pino-rei móvel no sentido vertical com acionamento hidráulico que trabalha em conjunto com o sistema de suspensão eletropneumática com EBS dos eixos, proporcionando o nivelamento da

carreta paralelamente ao solo para o carregamento do rack de vidro. O semirreboque conta também com travas para a carga do tipo hidropush hidráulico e caixa de carga em alumínio. A empresa ainda exhibe três produtos que ingressam ao seu versátil portfólio de unidades móveis para locação.

MOTORES E COMPONENTES

A Cummins apresenta sua nova linha de produtos: o motor a gás ISL G de 8,9 litros e o motor diesel X13 Euro 6 de nove a 15 litros, com o pacote de pós-tratamento U Module, que está de acordo com as normas de emissões que entram em vigor em 2022. O motor a gás ISL G é produzido nos Estados Unidos. Com 250 cv de potência, torque de 990 Nm a 2.200 rpm, o equipamento foi projetado para operar com gás natural e biogás. Desenvolvido para caminhões e ôni-

bus, tanto na versão escolar quanto urbana.

O motor diesel X13 Euro 6, com o novo pacote de pós-tratamento U Module, para caminhões médios, pesados e extrapesados é baseado no modelo X12, versão que inaugurou novo padrão de plataforma global de motores pesados em 2017, o X13 segue a tendência de downsizing, de tamanho compacto, mais leve e eficiente e com potência e torque mais elevados – de 480 cv a 560 cv e torque de 2.400 a 2.600 rpm ante 380 cv a 490 cv e 2.000 a 2.300 rpm. Desenvolvido para atender às diversas normas internacionais em requisitos de emissões, o novo motor começa a ser produzido na China a partir de 2020.

O sistema de pós-tratamento U Module instalado no novo motor X13 é desenvolvido pela Cummins Emission Solutions (CES) para caminhões de alta potência. Com novo layout e instalação simplificada, o equipamento é adequado para motores



Semirreboque Librelato

acima de 8.9 litros.

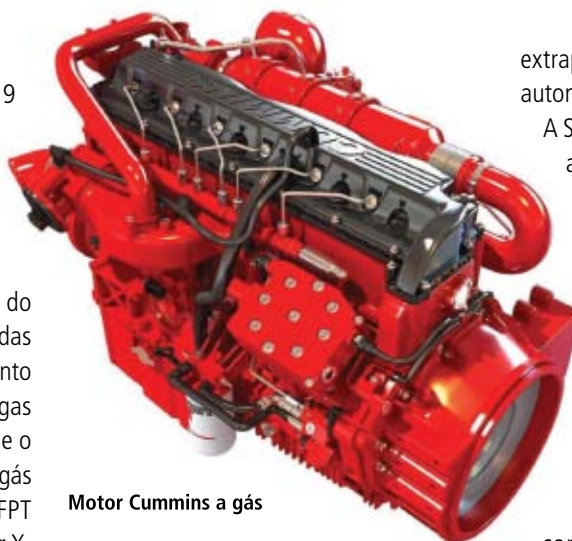
A FPT Industrial traz à Fenatran 2019 novas tecnologias em seus motores com diferentes combustíveis e menores emissões para motores, mostrando que os próximos passos em inovação e sustentabilidade começam desde agora. Nesta edição do principal evento do setor, serão apresentados o portfólio das famílias FPT F1, NEF e Cursor, do segmento On-Road, que move o transporte de cargas de hoje, o conceito FPT F1C Gás Etanol e o FPT Cursor 13 Gás Natural, soluções em gás natural que ampliam o pioneirismo da FPT Industrial para o amanhã, e o FPT Cursor X, conceito de fonte de energia 4.0 abastecido por novos combustíveis que reflete uma visão estratégica para o futuro, pensando no meio ambiente.

Em seu estande, a fabricante apresenta ainda a tecnologia de pós-tratamento HI-eSCR (Redução Catalítica Seletiva de Alta Eficiência), primeira a atender às mais recentes regulamentações de emissões sem o uso EGR (Recirculação de Gases de Escape), pronta para cumprir a fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve).

Na América do Sul são mais de 650.000 motores FPT Industrial em circulação, preparados para servir a diferentes missões no segmentos On-Road, Off-Road, de máquinas agrícolas e de construção, geração de energia ou marítimo.

Presente em mais de 100 países, a FPT Industrial possui dez fábricas, duas delas na América do Sul, em Sete Lagoas (MG) e Córdoba (Argentina), e sete centros de Pesquisa e Desenvolvimento, incluindo o Technical Center em Betim (MG), onde é desenvolvida tecnologia de ponta para soluções customizadas em Powertrain.

A ZF leva ao evento produtos como transmissões TraXon, Ecotronic e Powerline, além de amortecedores e componentes de chassis, como barras de suspensão e direção e sistemas de direção. A TraXon, disponível com 12 ou 16 marchas, tem compatibilidade com um torque de motor de até 3.400 Nm (versão overdrive), ampla relação de



Motor Cummins a gás

marcha, grau de eficácia que chega a cerca de 99,7%. Aliada a isso, ela conta com a unidade eletrônica da ZF, baseada em uma plataforma unificada de software, que abrange a estratégia de condução preditiva PreVision GPS e as funções de ponto morto e balanço.

Com a 9AS Ecotronic, hoje totalmente produzida no Brasil, a ZF traz uma opção de transmissão automatizada, oriunda da transmissão mecânica de nove marchas. A ZF Powerline é uma transmissão automática de oito marchas que foi desenvolvida para atender ao segmento de veículos comerciais como caminhões, picapes e ônibus urbanos e interurbanos. O produto traz o conceito de conversor de torque e planetárias, passando pela mecatrônica e eletrônica com software de controle. A transmissão pode ser aplicada até mesmo em caminhões semipesados, com peso bruto total combinado de 26 toneladas.

A ZF mostra soluções em eletrificação para caminhões. O AVE AxTrax é um eixo de tração elétrica, que pode ser combinado com as configurações de célula híbrida e combustível, ou ser alimentado por bateria. Além disso, a ZF expõe REAX EPS O ReAX EPS que foi apresentado no último salão IAA, realizado em Hannover no ano passado, como o primeiro protótipo do mundo de um sistema de direção totalmente elétrica para veículos comerciais, que dispensa o sistema hidráulico e periféricos. O conjunto de embreagem 430 para caminhões pesados e

extrapesados equipados com transmissões automatizadas também está na feira.

A Suspensys, empresa do grupo Randon, apresenta ao mercado brasileiro o Trailer Air Suspension (TAS), uma suspensão que permite manutenção individual dos componentes. Outro lançamento é a suspensão pneumática dianteira mista, voltada para aplicações vocacionadas como coleta de resíduos, transporte de bebidas, de hortifrutigranjeiros e de materiais frágeis.

A empresa desenvolveu ainda um conjunto de soluções especialmente criado para o agronegócio, considerado estratégico pela Suspensys. Basicamente, a tecnologia permite que o caminhão e veículos rebocados, como o transbordo, cumpram a mesma rota das plantadeiras nas grandes lavouras, executando tarefas antes atendidas apenas pelos tratores. Com o novo equipamento, o conjunto consegue trafegar nas linhas de plantio sem danificar a planta e sem provocar compactação do solo. E as soluções contam com recursos de georreferenciamento e direção autônoma.

A JOST Brasil, fornecedora de componentes e sistemas de acoplamentos às montadoras de caminhões e fabricantes de implementos rodoviários, lança o LubeTronic 1point, que permite a lubrificação exclusiva e automatizada do pino-rei. O recurso eletrônico injeta nas conexões apenas a dose exata e necessária de lubrificante, conforme uma programação que ajusta volume e intervalo de tempo. O sistema de sensores para engate da quinta roda conta com um conjunto com três funções específicas e sinaliza a condição de acoplamento no painel, que pode ser fornecido pela empresa ou pelo próprio computador de bordo do veículo, que vem de fábrica. O sistema considera completo o processo de acoplamento, apenas quando os três sensores estiverem nas posições corretas, com indicação visual e sonora para o motorista.

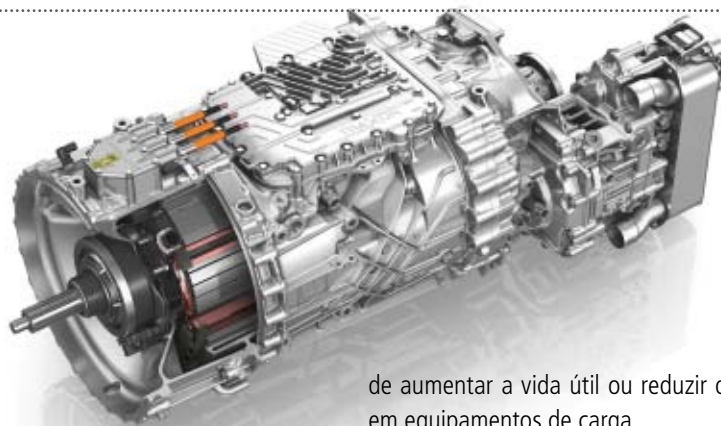
A Continental Pneus lança o pneu Conti HAC 3 para uso no segmento misto. O modelo, que poderá ser testado na pista

do Lounge Drive Experience, tem avançadas tecnologias que proporciona uma quilometragem superior em até 20% e uma resistência ao picotamento 17% melhor em relação à ofertada pelo seu antecessor. O Conti HAC 3 foi especialmente desenvolvido para equipar veículos que operam tanto no asfalto como em terrenos pedregosos, rochosos ou lamacentos (dentro e fora de estrada) como, por exemplo, no transporte de cana-de-açúcar, madeira, minérios e na construção civil.

A Continental também apresenta suas soluções de monitoramento digital, entre as quais pneus inteligentes equipados com sensores e o Conti Yard Reader. Instalados na parte interna do pneu, os sensores facilitam a medição de pressão e tornam as ações corretivas mais ágeis e precisas. Com a pressão correta, os pneus têm sua vida útil prolongada, o consumo de combustível é reduzido assim como as emissões de CO₂ na atmosfera.

AÇO

A SSAB, multinacional sueca que atua na fabricação e comercialização de aços de alta resistência, traz uma série de lançamentos. "A SSAB, que desde o início de suas operações no Brasil há mais de 15 anos focou primordialmente no segmento de veículos pesados, enxerga na Fenatran a oportunidade em mostrar sua força, reforçar suas marcas e estar presente entre os fabricantes deste mercado no Brasil e realçar a percepção de que não somos somente mais uma usina siderúrgica, mas também um parceiro



Transmissão ZF TraXon

em soluções e inovações quando se trata de aços de alta resistência", diz Michel Zveibil, gerente regional de vendas da empresa.

No evento, ocorre o lançamento de um equipamento produzido com aços Strenx que atualmente só utiliza aços convencionais. "Tivemos uma expressiva redução de peso e aumento de fator de segurança, graças à alta resistência e uso de tecnologia conjunta do fabricante e da SSAB", explica Zveibil. "Nesse projeto foram aplicados materiais ainda mais resistentes do que os existentes hoje em uso nos implementos leves: o Strenx960. Este passo representa uma grande inovação e quebra de paradigmas no setor", salienta.

Durante a feira, a SSAB também dá ênfase ao Hardox 500Tuf, um material que pode ser utilizado nas caixas de carga dos basculantes para mineração, chamadas de "meia cana". Além disso, a siderúrgica apresenta os aços estruturais de alta resistência, o Strenx, com foco em redução de peso e aumento de capacidade de carga de implementos, e o Hardox, como produto de resistência ao desgaste que tem o objetivo

de aumentar a vida útil ou reduzir o peso em equipamentos de carga.

REFRIGERAÇÃO

A chinesa Kaixue-SuperSnow faz sua estreia no mercado de refrigeração brasileiro na Fenatran 2019. Com uma perspectiva de crescimento no curto e médio prazo, a empresa apresenta três produtos, com foco inicialmente no mercado de distribuição. Os equipamentos, denominados KX 350, KX 450 e KSD 800, além de já trazerem um know how da marca em diferentes países da África, Oriente Médio e Sudeste da Ásia, trazem também soluções que asseguram mais espaço útil para a carga, segundo o fabricante.

Outro diferencial da marca será no pós-vendas. Mesmo que em um primeiro momento os equipamentos sejam importados, a empresa já está em processo de desenvolvimento de uma rede de vendas e serviços nas principais cidades do país. A Kaixue-SuperSnow iniciou o processo de internacionalização em 2006, com exportações para diversos continentes. Atualmente, exporta para mais de 70 países.

O KX-350 é um equipamento com compressor acoplado para distribuição de produtos resfriados em baú de até 20 metros cúbicos e congelados até 15 metros cúbicos. O KX-450 possui compressor acoplado para distribuição de produtos resfriados em baú de até 22 metros cúbicos e congelados até 16 metros cúbicos, assim como o KX-350 oferece opção com stand-by elétrico. Já o KSD-800 conta com motor diesel independente e elétrico auxiliar para viagens de longas distâncias ou distribuição de produtos resfriados em baú de até 40 metros cúbicos e congelados até 32 metros cúbicos. **CTM**

Suspensão traseira da Suspensys





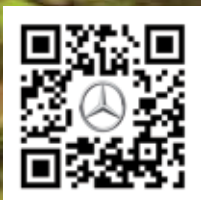
Abra a câmera
do seu celular***



Aponte para
o QR Code



Confira a experiência
em 360°



***Caso seu celular não tenha esta função, baixe um aplicativo com leitor de QR Code para ver a imagem em 360°.

O Novo Actros é tão inovador que você pode até escolher se quer ver ele aqui de fora ou lá de dentro.

Novo Actros. O caminhão inteligente.

 MercedesBenzCaminhoes  MercedesBenzBrasil  mercedesbenz_caminhoes

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



Seja gentil. Seja o trânsito seguro.



O caminhão mais seguro do Brasil:

- ABA5 – Assistente Ativo de Frenagem com reconhecimento de pedestre*
- Farol alto inteligente*
- ESP – Controle de estabilidade*
- Assistente de fadiga*

Mais eficiente – economia de combustível de até 12%:

- Novo motor Mercedes-Benz OM 471 de 13 litros com 530 cv**
- DLT – 6x4 com eixo suspensor**
- MirrorCam – câmeras digitais que substituem os espelhos retrovisores convencionais**

Cabina totalmente nova, especialmente desenvolvida para o Brasil:

- Painel digital e volante multifuncional touch*
- Carregamento por indução e espelhamento do smartphone*

*Itens de série

**Itens opcionais



Novo Actros da Mercedes-Benz: mais inteligente, conectado e eficiente

O novo caminhão extrapesado pesado Actros conectado possui sistemas inteligentes que evitam acidentes e protegem vidas, além de tecnologias eficientes que reduzem, ainda mais, os custos operacionais



Novo Actros traz inéditas tecnologias de segurança e conectividade

No Novo Actros da Mercedes-Benz apresentado na Fenatran 2019 a tecnologia converte-se em uma excelente parceira do motorista e do transportador. Com o lançamento do Novo Actros no mercado brasileiro, a marca estabelece padrões ainda mais altos de segurança, economia, conforto, conectividade e robustez com essa linha de caminhões extrapesados rodoviários, assegura a fabricante.

“A chegada do Novo Actros no Brasil em 2020 irá revolucionar o segmento de

caminhões extrapesados. Estamos trazendo para os nossos clientes e ao mercado o caminhão mais inteligente, seguro, conectado e eficiente de todos os tempos”, destaca Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. “Com o Novo Actros, garanto que vamos marcar a evolução do transporte rodoviário de cargas desse país, porque nenhum dos nossos concorrentes tem tantos recursos tecnológicos reunidos num só caminhão. Transformamos o Actros em uma solução completa de

transporte para os nossos clientes.”

Com esse lançamento, a Mercedes-Benz traz ao país novas e inéditas tecnologias de segurança ativa que evitam acidentes e protegem vidas: a quinta e atual geração do Assistente Ativo de Frenagem (ABA 5), o Assistente de Ponto Cego, o Assistente de Fadiga e o Programa Eletrônico de Estabilidade (ESP). A esses sistemas juntam-se os já disponíveis Controle de Proximidade e Assistente de Faixa de Rolagem, fazendo do Actros o caminhão mais seguro do Brasil, informa a montadora.

“O Novo Actros será o único caminhão de série no mercado brasileiro que freia sozinho”, diz Schiemer. “Isso comprova que estamos avançados quando o tema é segurança ativa, ou seja, preservar a vida, o caminhão, a carga e as demais pessoas e veículos nas vias. Com tecnologias exclusivas e inéditas, baseadas em radar, sensores, câmeras e outros recursos, estamos trazendo para o Brasil sistemas que já estão presentes no Caminhão Autônomo do Futuro.”

De acordo com o presidente da Mercedes-Benz, o Novo Actros chega ao Brasil num momento de muito êxito comercial dessa linha de extrapesados. “O Actros é um caminhão que foi evoluindo a partir de indicações dos clientes. Em 2015, ao lançarmos o atual Actros 2651, dissemos que o veículo foi desenhado pelo mercado. E como resultado, tenho muito orgulho de ver que hoje este modelo está no ranking dos cinco mais vendidos no mercado brasileiro”, ressalta Philipp Schiemer. “Com o Novo Actros, continuaremos esse legado. Com seus inovadores elementos de conectividade e tecnologia digital, o novo modelo será fabricado na era da Indústria 4.0”.

O caminhão Actros com MirrorCam

A Fagundes Construção e Mineração vai utilizar o novo caminhão sem retrovisores externos no transporte de cargas pesadas e em carretas basculantes

SONIA MORAES

A Fagundes Construção e Mineração comprou os primeiros cinco Actros sem retrovisores externos – MirrorCam – que a Mercedes-Benz acaba de lançar na Fenatran. A empresa, que é o maior frotista de Actros no Brasil e um dos maiores do mundo, com cerca de 500 caminhões desta linha de extrapesados na frota, irá utilizar os veículos no transporte de cargas pesadas e em carretas basculantes. “Nós sempre acompanhamos a evolução do Actros e agora nada mais justo do que adquirir este novo Actros que está sendo apresentado na Fenatran”, afirma Fernando Fagundes, diretor da empresa. “Já era um anseio nosso e estamos muito felizes em poder fazer essa compra, reafirmando, mais uma vez, a tradição da Fagundes Construção e Mineração com a Mercedes-Benz, uma parceria de longos anos.”

A Fagundes Construção e Mineração é também o primeiro cliente de caminhões Actros no Brasil. “Desde o começo, o Actros foi o caminhão que resolveu os problemas que tínhamos na frota. Sempre alcançamos ótimos resultados com este Mercedes-Benz em termos de consumo e robustez”, diz Fagundes. “Mas sempre nos impressionou muito a segurança, a qualidade e o conforto para os nossos motoristas, sendo que nós trabalhamos em ambientes muito severos, como mineração, obras de grande porte e construção pesada.”

Com o lançamento do primeiro caminhão sem retrovisores externos convencionais da América Latina, a Mercedes-Benz revoluciona o transporte de cargas. Nos retrovisores digitais, as imagens captadas são exibidas, simultaneamente, em duas telas de 15 polegadas no interior da cabine, uma no lado do motorista e outra no lado do passageiro.

“O MirrorCam junta-se aos numerosos sistemas inteligentes de assistência à con-

dução que chegam ao mercado com o Novo Actros a partir de 2020”, diz Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. “Com o MirrorCam, estamos dando a opção para o cliente trocar os retrovisores externos convencionais e introduzir um sistema digital com câmeras em seu caminhão. Somos o primeiro fabricante de caminhões a oferecer essa opção na América Latina. Assim, estamos dando mais um passo marcante e consistente no sentido de concretizar o que imaginamos para o futuro do transporte de cargas em todo o mundo.”

Segundo Schiemer, no Brasil, os caminhoneiros fazem o melhor pelo país todos os dias, transportando cargas por longas distâncias. “Então, desenvolvemos para eles a nossa melhor tecnologia e estamos convencidos de que o MirrorCam adicionará muito à segurança dos motoristas. E este é apenas um dos muitos motivos que nos dão a confiança de que o Novo Actros será um grande sucesso no Brasil.”

MELHOR VISIBILIDADE

Para Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, o MirrorCam colocará os caminhões Mercedes-Benz em um outro nível de segurança e economia, contribuindo assim para o início de uma transformação em todo o ecossistema de transporte. “Esta tecnologia irá oferecer uma visibilidade muito melhor da área ao redor do caminhão e do implemento, trazendo ainda mais segurança para o motorista, veículo, carga, tráfego e pessoas na via”, diz Leoncini. “E mais, o MirrorCam irá reduzir o consumo de



Os retrovisores externos do Actros foram substituídos por um sistema digital com câmeras

combustível, devido aos ganhos aerodinâmicos das pequenas câmeras externas. Estamos, portanto, fazendo história na evolução do caminhão e dando um novo sentido ao termo Transporte Responsável, que é o de pensar na segurança, no conforto e na economia de combustível, que como consequência, tem impacto positivo no meio ambiente para todo o segmento do transporte.”

O MirrorCam está localizado dentro do Novo Actros. O sistema foi projetado para marcha à frente em todas as velocidades e em todas as condições de trânsito, bem como também para marcha à ré. O motorista pode ajustar várias funções por meio do painel de comando na porta. O sistema é ativado a partir de ações como destravamento e abertura da porta ou acionamento do motor. Após o desligamento do motor do veículo, o sistema também desliga automaticamente. Com a MirrorCam, o motorista pode visualizar claramente os veículos e objetos identificados em uma área de até 250 metros.

A grande inovação do Novo Actros é a inédita cabine, que foi desenvolvida especificamente para atender às características do mercado brasileiro. O seu design é mais aerodinâmico, contribuindo para a redução no consumo de combustível.

Mas o que mais chama a atenção é o desenho do interior da cabine. A nova cabina amplia o espaço interno para o motorista e acompanhante, garantindo um excelente padrão de conforto, ergonomia e bem-estar a bordo. Outro destaque é a altura interna, que chega a 1,84 metro, o que facilita a movimentação.

“Quando entrar na cabine do Novo Actros, o motorista vai se surpreender”, garante Roberto Leoncini. “Desenhamos uma nova cabine de caminhão totalmente diferente de tudo o que o mercado já viu, muito mais interativa e conectada. Além de mais espaço interno, a partir de 2020, o Novo Actros terá dois painéis digitais e tela touch screen para um deles, espelhamento de celular e recarga por indução. Ou seja, a Mercedes-Benz será a primeira fabricante a lançar um caminhão já na era digital.”

Esses dois painéis interativos para caminhões são exclusividade da marca no país: um multimídia digital e um multifuncional touch screen. A maioria das funções pode ser controlada confortavelmente a partir dessas telas, o que reforça a imagem da marca como inovadora e conectada, além de refletir a realidade do motorista plugado e conectado.

Além de toda a tecnologia embarcada no caminhão, outros destaques são a nova cama e os novos bancos. “Estamos entregando uma nova casa para os motoristas dentro do Novo Actros, que foi totalmente pensada para atender às necessidades e aos desejos dos profissionais da estrada”.

O Novo Actros faz da tecnologia um excelente parceiro do motorista e do transportador. De acordo com Roberto Leoncini, o novo extrapesado é um caminhão que usa seus diversos sistemas inteligentes para potencializar a condução do veículo e a operação de transporte, visando economia e produtividade. “Com base em sua efici-

ência e na soma de seus recursos, o Novo Actros proporcionará ao cliente até 12% de redução no consumo de combustível. Além disso, o Novo Actros tem economia de até R\$ 6 mil nos custos de manutenção preventiva e itens de desgaste por ano. Com maiores intervalos de manutenção, lubrificantes de alta performance e novas tecnologias, o Actros terá 50% de redução nas paradas programadas para manutenção e o tempo de revisão será otimizado em até 15%. Outra vantagem é que o Novo Actros está até 400 kg mais leve em comparação ao modelo atual, o que garante mais produtividade ao cliente.”

Entre as inovadoras tecnologias do Novo Actros voltadas à economia no consumo destaca-se o novo câmbio totalmente automatizado G291 Powershift 3, beneficiando o melhor consumo de combustível, e o exclusivo PPC (Predictive Powertrain Control), piloto automático preditivo, que otimiza o estilo de condução do motorista. Por GPS, o PPC monitora a aceleração e a frenagem, prevê quando há subidas e descidas, faz trocas de marcha de forma inteligente, entre outras funções, o que ajuda o motorista a dirigir de forma adequada e econômica.

PILOTO AUTOMÁTICO

O piloto automático preditivo inova também no quesito segurança. “Esse sistema possibilita que o motorista faça uma viagem longa entre São Paulo e Cuiabá, por exemplo, sem precisar acelerar e frear, apenas controlando o volante”, informa Roberto Leoncini. “Este é um ganho fantástico para o condutor. É como num avião. Ele põe o caminhão no piloto automático e fica no comando das tecnologias. É a relação homem e máquina usada para maximizar toda a eficiência na condução do veículo”.

Com base em telemetria, inteligência artificial, algoritmos, tecnologia digital e automatização, o Novo Actros leva a Mercedes-Benz a um novo patamar de serviços e conectividade. O inédito portfólio de soluções que chega ao mercado juntamente com esse lançamento da marca se destaca

por inovações exclusivas para o segmento de caminhões, como o Mercedes-Benz Uptime, a plataforma de logística Habbt, os serviços e consultoria do Total Mobility e aplicativos que ajudam o motorista no seu dia a dia, acrescenta a empresa.

Os aplicativos exclusivos para motoristas e frotistas poderão ser acessados com muita facilidade pelos celulares ou pela tela touch screen do Novo Actros. O App Liga nas Estradas avalia motoristas por pontuação de acordo com sua forma de dirigir. O App Jornada do Motorista faz a gestão do dia a dia do condutor do veículo. O App Vehicle Lens faz um check-list online completo do veículo antes de passar o caminhão de motorista para motorista. E com o App Mercedes Club, o participante pode agendar serviços, participar do programa de fidelidade e ter descontos em peças e serviços em lojas parceiras

O Novo Actros mantém suas características de robustez e durabilidade para enfrentar as severas condições do transporte rodoviário de carga do Brasil. Entre suas inovações, está a exclusiva suspensão metálica Global TufTrac, mais leve e mais robusta, que oferece mais carga útil, além da maior disponibilidade do caminhão.

Outra importante inovação de robustez é o Disconnected Liftable Tandem - DLT, suspensor do eixo trativo para caminhões 6x4. A grande novidade e diferencial de mercado é que esta solução estará disponível para o Actros com freio a tambor. Isso traz economia para o cliente, uma vez que o eixo suspenso não paga pedágio e economiza pneus quando o caminhão roda vazio.

A partir de 2020, a linha Actros será formada por três novos caminhões extrapesados rodoviários: os cavalos mecânicos 2045 4x2 (que marca a estreia do Actros na categoria 4x2), 2548 6x2 e 2648 6x4. Além desses modelos, o cliente terá também a opção do consagrado Actros 2651 6x4. Com isso, a marca aumenta as opções de escolha para os clientes que operam no transporte de grãos, carga seca, cargas refrigeradas, combustíveis, produtos químicos, gases, porta-contêiner e outras aplicações. **CTM**



**NÃO DEIXE SEU
CAMINHÃO PARADO**

**USE O
LUBRIFICANTE CERTO**



cont@petronas.com.br

**PETRONAS
Urania**

**SEU CAMINHÃO PRONTO
PARA OS NEGÓCIOS**

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



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

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

Volkswagen inova em diversos segmentos

Empresa apresenta a versão Delivery 4x4 e o Delivery V-Tronic, além de mudanças na família Constellation e novas soluções em conectividade

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Delivery V-Tronic conta com tecnologia foi desenvolvida em parceria com a Eaton

A Volkswagen Caminhões e Ônibus participa da Fenatran 2019 com lançamentos e uma perspectiva otimista quanto ao mercado. “Após a crise, em que houve uma queda de até 70% no segmento de caminhões, estamos voltando lentamente à normalidade. Apesar de certos fatores negativos ainda persistirem, como as altas do dólar e os preços elevados de matérias-primas como o aço”, avalia Luciano Cafure, gerente executivo de marketing da companhia. O executivo acredita que o mercado do Brasil comporta de 150 mil a 200 mil caminhões por ano. “Se o ritmo atual se mantiver, devemos atingir as 150 mil unidades em dois anos.”

Cafure observa o movimento de expansão mais intenso nos caminhões extrapesados e

nos leves. “Os leves se expandiram 32% nos últimos dois anos, devido às restrições de circulação nas cidades e ao próprio aumento da população nos centros urbanos. Por outro lado, a necessidade de levar mais carga por viagem promove os segmentos mais pesados. Essa já uma realidade na Europa. Devemos lembrar que, não faz muito tempo, o semipesado foi a categoria mais vendida, mas isso mudou.”

Outra tendência que Cafure destaca é relativa à conectividade. “Não tem volta. Cada vez mais, os serviços e veículos conectados se tornam uma necessidade de mercado”, afirma. A VWCO promete apresentar novidades nessa área durante a Fenatran. Uma parte dessas inovações está ligada ao RIO, a marca de serviços digitais do Grupo

Traton, que passa a operar no Brasil com o mesmo conceito utilizado na Europa. No país, já está disponível o aplicativo RIO Security, disponibilizado, nesse primeiro momento, em parceria com a Omnilink. Esta solução representa uma das possibilidades que serão oferecidas pela plataforma aberta e em nuvem. A proposta é interligar todos os operadores do ecossistema de transporte e logística para proporcionar mais eficiência e segurança às frotas.

PRODUTOS

Entre os lançamentos, o maior destaque da marca para operação fora de estrada é o Delivery 11.180 4x4, que é voltado para o transporte de mercadorias ou prestação de serviços específicos. Seus ângulos de ataque e saída são superiores, superando os 30 graus, o que representa um ganho de 52% sobre a versão 4x2. É o primeiro modelo VW com eixo trativo dianteiro desenvolvido para a marca em parceria com a Dana, a tração 4x4 se dá por meio de uma caixa de transferência Marmon Herrington com dupla velocidade, o que melhora o desempenho em acives.

Disponível com entre-eixos de 4.000 mm, o modelo tem comprimento de 5.600 mm, e utiliza suspensão dianteira e traseira reforçada e eixo traseiro com sistema de bloqueio no diferencial, para mais eficiência em terrenos acidentados e de baixa aderência. O veículo foi desenvolvido para permitir o uso como reboque, e traz de série pneus de uso misto específicos (235/75 R17.5) para operações com tração integral. O Delivery 4x4 tem peso bruto total de 10,7 toneladas. A agilidade em qualquer operação

se garante com 175 cavalos de potência e torque máximo de 600 Nm numa ampla faixa de rotações.

O veículo já vem preparado para a instalação de uma PTO (power take-off) e traz em seu pacote de opcionais itens como farol de milha, grade dianteira e guincho elétrico, além de acabamento especial nas rodas e nas portas. Também prevê que o cliente possa solicitar a inclusão de roda livre na tração dianteira para um menor consumo de combustível e maior durabilidade do diferencial quando a tração 4x4 não se faz necessária.

Segundo o fabricante, o Delivery 4x4 é versátil e pode ser usado em diferentes aplicações como no segmento eletricitário e como carro de apoio para mineração, construção civil e agronegócio. “Esse modelo tem potencial de mercado para a comercialização de cerca de mil unidades por ano. Chega aos clientes no primeiro semestre de 2020. O preço deve ficar um pouco acima dos modelos de 11 toneladas devido a todos os seus diferenciais”, comenta Cafure.

Ainda na linha de veículos leves, a VWCO apresenta a nova versão do Delivery V-Tronic disponível para os modelos 9.170 e 11.180. A solução promete gerar um incremento no lucro operacional de cerca de 10%. A tecnologia foi desenvolvida em parceria com a Eaton em um trabalho de integração entre motor e transmissão. A caixa EAO-6106 é sincronizada com seis marchas à frente, sendo a última overdrive para economia de combustível em entregas intermunicipais.

Com troca de marcha automatizada, o modelo garante mais conforto para o motorista e mais facilidade de manobra. Outra vantagem, de acordo com o fabricante, é que o acionamento das funções da caixa V-Tronic por meio de uma chave seletora amplia o espaço livre na cabine para favorecer a circulação em seu interior. Entre suas tecnologias, inclui o EasyStart para auxiliar a partida em rampa. A transmissão V-Tronic programa o trem de força para que esteja sempre na melhor faixa de rotação privile-

VWCO OFICIALIZA PARCEIROS PARA PRODUZIR CAMINHÕES ELÉTRICOS

A VW Caminhões e Ônibus dá um grande passo na viabilização da mobilidade elétrica: acaba de oficializar seus parceiros para a produção dos primeiros caminhões elétricos brasileiros. Bosch, CATL, Moura, Semcon, Siemens, Weg, Meritor e Eletra fazem parte do inédito e-Consórcio no complexo de desenvolvimento e produção da VWCO em Resende (RJ). A celebração do nascimento do e-Consórcio ocorreu na Fenatran 2019, uma das maiores mostras de veículos comerciais do mundo, em São Paulo (SP).

A produção em série já tem data marcada: começa em 2020, com e-Delivery 14 toneladas, que será o primeiro do portfólio elétrico da VWCO. As adequações na fábrica já estão em andamento e envolvem preparação para montagem dos componentes elétricos, energização dos

veículos e inspeção de qualidade em área especialmente designada para o e-Delivery. Na sequência será a vez do e-Delivery 11 toneladas somar-se à linha elétrica.

“Essa iniciativa entra para a história da indústria automotiva mundial. Juntos, VWCO e parceiros, somamos forças para tornar viável a produção e aplicação dos primeiros caminhões elétricos desenvolvidos e feitos no Brasil”, afirmou Roberto Cortes, presidente e CEO da 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.

giando o menor consumo de combustível.

O Delivery Express é o caminhão que oferece padrão de automóvel para a operação no dia a dia. Pode ser guiado por motoristas com carteira de habilitação B e trafegar em áreas onde a circulação é restrita a veículos maiores. O rodado simples na traseira traz o benefício da cobrança de pedágio no valor de carro.

O trem de força tem motor Cummins ISF de 2,8 litros com tecnologia EGR, dispensando o Arla 32. O modelo conta com 150 cv e um torque máximo de 360 Nm. O airbag tem 160 litros e está associado a cintos com pré-tensionadores.

PESADOS

O Constellation 24.280 V-Tronic passa a ser equipado com a nova transmissão automatizada Eaton MHD de dez velocidades. De acordo com a VWCO, o resultado é a máxima capacidade de controle nas trocas de marcha, redução de consumo de combustível de até 3% na média da frota com a padronização do consumo e mais facilidade de manobras em baixa velocidade e ré.



O Delivery 4x4 é versátil, podendo ser usado em diferentes aplicações

A nova transmissão traz ainda uma série de funcionalidades que ampliam o conforto e a segurança na operação, tais como assistente de partida em rampa Easystart, sensor de inclinação que auxilia na manutenção da rotação adequada para melhor consumo de combustível e sistema de troca inteligente, que aumenta ou reduz as marchas conforme a carga, velocidade e inclinação do veículo na pista. O modo manobra automático



Constellation V-Tronic passa a ser equipado com a transmissão de dez velocidades

freio de serviço. Recém-chegado também ao mercado argentino, o modelo atende diversas aplicações, com destaque para carga seca, furgão baú, furgão frigorífico, sider e tanque, para proporcionar maior produtividade para o transporte rodoviário.

NOVOS INTEGRANTES

A família Constellation Robust traz novo acabamento interno e novo design de cabine, além de ampliar o portfólio com os novos VW Constellation 14.190, 17.190, 17.260 e 24.260. Voltados para entregas urbanas, os veículos VW Constellation 14.190 e 17.190 são equipados com motor MAN D08 de quatro cilindros, 186 cv e 700 Nm, sistema de emissões EGR e transmissão Eaton FS 5406-A de seis velocidades.

Para a linha de 260 cv, o cliente pode adquirir alguns opcionais como pneus mistos, bloqueio no diferencial e para-choque metálico, apropriado para aplicações fora de estrada. Disponível para a versão Constellation cabine estendida com para-choque colorido, grade e faróis na cor cinza, o pacote Robust promete durabilidade e baixo custo de investimento para os frotistas.

Os modelos Constellation 14.190 e 17.190 Robust são ideais para entregas urbanas, e contam com motor MAN D08 de quatro cilindros, 186 cv e 700 Nm, sistema de emissões EGR e transmissão Eaton FS 5406-A de seis velocidades. O Constellation 14.190 apresenta o PBT homologado de 14 mil quilos, oferecendo 750 quilos a mais de carga útil em comparação com o VW Constellation 13.190. Já o VW Constellation 17.190 tem um PBT homologado de 16 mil quilos.

A construção civil ganha Constellation 26.260 8x4. Com redução de peso, o veículo atenderá à lei da balança, dentro da tolerância, com balão de 8 m³ de concreto. O veículo possui rodas de alumínio e diversas modificações em motorização,

transmissão, cabine e chassi. O modelo traz a transmissão manual de nove marchas ZF 9S e a motorização MAN D08 de seis cilindros, 256 cv e 900 Nm.

Integrante da família Constellation, o veículo conta com o pacote vocacional Robust com bancos em vinil, painel, assoalho e portas laterais com novas tonalidades para facilitar a limpeza diária, além do novo para-choque curto metálico que preserva o ângulo de entrada.

EXTRAPESADO

O extrapesado premium MAN TGX chega com suspensão pneumática, sendo indicado para quem necessita de uma maior proteção no transporte de cargas sensíveis. O item passa a ser um opcional para o cavalo mecânico TGX 28.440, versão 6x2. O modelo é indicado para transporte de cargas gerais em composições de 48,5 a 53,0 toneladas de PBTC. "Estamos bastante atentos ao segmento de extrapesados, que hoje representa quase 50% do mercado de caminhões", afirma Cafure.

O TGX 28.440 é equipado com o motor MAN D26 de seis cilindros e 12,4 litros, que garante um torque de 2.200 Nm em uma ampla faixa de rotações, o que reduz a troca de marchas. A potência máxima do veículo já é obtida a partir de 1.500 rotações, mantendo-se constante até 1.900 rpm. O veículo possui transmissão automatizada MAN TipMatic, de 16 velocidades.

Os demais representantes da família MAN TGX também terão destaque na Fenatran 2019, com os cavalos mecânicos TGX 29.440 e 29.480 versões 6x4. Em comum, os modelos possuem transmissão automatizada com 16 marchas e motor MAN de 12 litros, que oferece potência máxima de 440 cv e 480 cv e torque máximo de 2.200 e 2.400 Nm, respectivamente. Os modelos são indicados para transporte rodoviário de médias e longas distâncias para cargas gerais em composições de 57 a 74 toneladas de PBTC, com composições veiculares combinados de sete e nove eixos como bitrem, rodotrem e bitrenção. **CTM**

🌐 grupovamos.com.br
📷 grupovamos_oficial
📺 Grupo Vamos

ESTAMOS PELA 1ª VEZ NA FENATRAN. VISITE NOSSO STAND E APROVEITE AS CONDIÇÕES ESPECIAIS:

Alugue sua frota de caminhões com disponibilidade garantida. Reduza seus gastos em até 30%. Compre ou venda seu caminhão seminovo, com diversas marcas e modelos.

Alugue seu caminhão a partir de R\$ 2.999,00.*

Compre ou venda seu caminhão e ganhe uma tv.**

Estoque de caminhões zero com a Transrio, maior concessionária Volkswagen.

Participe do sorteio de um caminhão!*



*Valor de aluguel com referência para Caminhão Volkswagen Delivery Express, somente chassi, sem implemento, sem pacote de manutenção, mínimo de quilometragem de 3 mil quilômetros exclusivo para contratação durante o período de 14 a 18 de outubro de 2019, na feira Fenatran 2019. Para mais informações, consulte um dos nossos executivos comerciais. **Para os 10 primeiros clientes que realizarem avaliação para compra ou venda de seminovo no stand do GRUPO VAMOS durante o período de 14 a 18 de outubro de 2019, na feira Fenatran. E que finalizarem a compra ou venda até 31/11/2019 em uma das 11 lojas da VAMOS Seminovos. Prêmio oferecido será uma televisão de até 50 polegadas com resolução de imagem 4K garantida pelo fabricante e com valor máximo de até R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais) e que não pode ser trocado por pagamento em moeda corrente. Limitado a um prêmio por CPF ou CNPJ. Promoção "O Caminhão pode ser seu": participação válida para pessoas físicas maiores de 18 anos e para pessoas jurídicas, com inscrição regular no CPF/CNPJ, residentes em território nacional, visitantes do estande do Grupo Vamos (Estande C113) no 22º Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga, que formalizem suas propostas entre as 13h do dia 14/10/2019 e as 18h do dia 17/10/2019. Consulte as condições de participação no regulamento do site www.grupovamos.com.br. Imagens ilustrativas. Certificado de Autorização SECAP/ME nº 06.005291/2019.

Scania começa a testar caminhões a gás na Cervejaria Ambev

Os veículos, na versão R 410 6x2, movidos a GNL vão rodar no interior de São Paulo, num período de dois anos

SONIA MORAES



Caminhão R 410 6x2 rodará em rotas de 800 quilômetros, no máximo

A Scania fechou parceria com a Cervejaria Ambev para testar dois caminhões movidos a gás natural liquefeito (GNL), que estão expostos no seu estande na Fenatran. Os veículos vão rodar no interior de São Paulo, durante dois anos.

Os testes com os caminhões R 410 6x2, da nova geração, com implemento sideral para transportar bebidas, começaram dentro da cervejaria em Jaguariúna, no interior de São Paulo. Um deles começou a rodar no início de outubro em uma pré-demonstração com carga genérica, mas simulando a operação real da cervejaria. Com isso, foi possível levantar dados via conectividade dos trajetos e antecipar possíveis ajustes no sistema de gás e operacionais.

De Jaguariúna os caminhões partirão em rotas de 800 quilômetros, no máximo, com possibilidade de vir para a capital paulista também. Será transportada uma

diversidade de produtos da cervejaria, para abastecer os centros de distribuição da Ambev ou outros pontos de atendimento. O ponto de maior pico será no

verão, quando a demanda pelos produtos da cervejaria cresce. Neste momento, os dois modelos Scania irão rodar em regime de 24 horas por dia, nos sete dias da semana. A previsão é de uma rodagem entre 15 e 20 mil quilômetros por mês, em média no total.

A compra do gás liquefeito será feita pela Cervejaria Ambev, em parceria com a Gás Local. A base de abastecimento será na estrutura da Gás Local em Paulínia, interior paulista.

Os caminhões pesados movidos a GNL têm 410 cavalos de potência e são vocacionados para médias e longas distâncias. Os motores são Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e 100% a gás (natural ou liquefeito) e biometano, ou mistura de ambos. "Não é conversão. Eles contam com garantia de fábrica e tecnologia confiável. Têm desempenho consistente e força semelhante ao do



Caminhão Scania movido a GNL começa a ser testado em dezembro pela Citrosuco

CITROSUCO TESTA CAMINHÃO MOVIDO A GNV

Outro parceria da Scania anunciada na Fenatran 2019 é com a Citrosuco, uma das maiores empresas de suco de laranja do mundo. A companhia começa a testar na primeira quinzena de dezembro o caminhão pesado de 410 cv de potência abastecido com GNV (gás natural veicular) ou biometano. O período de análises levará um ano e a rota escolhida é Matão-Santos, em São Paulo, para levar suco de laranja para a exportação destinada a mais de 100 países.

Iniciamente será abastecido com GNV. A parceira no abastecimento será a Gás Brasileiro. Mas a ideia é também testar com biometano. Quem vai operar o primeiro caminhão movido a GNV/Biometano do Brasil será a Transportadora Morada do Sol, prestadora de serviços da Citrosuco. “Serão cerca de 300 mil quilômetros rodados num ano”, diz Celso Mendonça, gerente de pré-vendas da Scania no Brasil.

“O caminhão movido a GNV/Biometano é mais uma exclusividade apresentada pela Scania no Brasil. Trata-se de uma opção viável ao diesel, que pode ser implementada em curto prazo e possibilita uma significativa redução de custos com combustível”, afirma Roberto Barral, vice-presidente das opera-

ções comerciais da Scania no Brasil.”

Na parceria com a ZEG, empresa do grupo Capitale Energia, dedicada à geração de energia renovável, será colocado em teste o primeiro caminhão movido a biometano em operação no país. A demonstração está prevista até o fim de outubro. “Nosso propósito é liderar a transformação para um sistema de transporte sustentável e não poderíamos fazer isso sozinhos – justamente o que mostra esta parceria, de um lado oferecemos a tecnologia e do outro a ZEG viabilizará a produção do combustível e o abastecimento”, diz Christopher Podgorski, presidente e CEO da Scania Latin America.

O projeto é inédito e a demonstração será em uma das usinas da São Martinho, um dos maiores grupos sucroalcooleiros do Brasil, utilizando o biometano da ZEG em um caminhão Scania. O modelo é um G 410 XT 6x4, o primeiro caminhão fora de estrada a ser movido a biometano na história do Brasil.”

A ZEG desenvolveu uma tecnologia de produção do combustível em estruturas de médio porte, com escala replicável. A ideia é instalar plantas de produção no interior

caminhão a diesel. Além de serem 20% mais silenciosos”, afirma Silvio Munhoz, diretor comercial da Scania no Brasil.

Os veículos possuem dois tanques que garantem uma autonomia entre 1.100 a 1.200 quilômetros. Na segurança, os tanques são equipados com válvulas que possuem sensores funcionando em alerta a todo momento. Assim que percebem uma variação de temperatura, queda de pressão ou de um estouro de pneu, as válvulas recebem a informação e atuam para evitar qualquer tipo de acidente. Tudo é informado no painel para o motorista. A diferença para o abastecimento de gás comprimido e liquefeito está no tipo de tanque utilizado. O gás liquefeito possui um modelo criogênico, que mantém o

combustível líquido e em baixa temperatura. Ele funciona como uma garrafa-térmica para manter tudo funcionando dentro do recomendado para que não haja perda do combustível.

Os caminhões em testes estão sendo monitorados pelos Serviços Conectados Scania. Um módulo instalado no veículo envia todas as informações das viagens, em um acompanhamento detalhado da operação e individualmente por motorista, por meio do pacote desempenho, o mais completo oferecido pela Scania.

A Transportadora Translecchi, que comanda a operação logística, pode analisar itens como consumo de combustível, condução mais eficiente e segura e de controlar o desgaste desnecessário dos pneus.

do Brasil, onde atualmente a oferta de gás natural é inexistente, em parceria com empresas de agronegócio ou indústrias. “Utilizando resíduos orgânicos conseguimos produzir um combustível de excelente qualidade, com performance equivalente ao gás natural e com muitas vantagens ambientais, com redução de até 90% da emissão de gases do efeito estufa”, explica Daniel Rossi, CEO da ZEG e sócio-fundador da Capitale Energia.

A aposta da Scania para a América Latina está nos veículos movidos com gás natural e biometano, e para tanto a fabricante investiu no último ano R\$ 21 milhões para a industrialização dos novos veículos que passam a ser produzidos a partir do primeiro trimestre de 2020, na fábrica de São Bernardo do Campo (SP).

O GasBio, nome dado ao combustível da ZEG, está sendo produzido no distrito de Sapopemba, em São Mateus (SP) a partir do biogás do Centro de Tratamento de Resíduos Leste. Mas a tecnologia da ZEG permite a produção de combustível a partir de resíduos da cultura de cana-de-açúcar e de outros tipos de resíduos agrícolas e industriais, por isso o próximo passo é disponibilizar o GasBio aos consumidores da rota do agronegócio.

A meta da Cervejaria Ambev é de reduzir em 25% as emissões de carbono até 2025. “Isso nos mobiliza a sempre expandir nossas parcerias, buscando empresas que compartilhem nosso objetivo de encontrar as melhores soluções tanto para o nosso negócio, como para o meio ambiente” afirma Bernardo Adão, gerente de sustentabilidade e logística da Cervejaria Ambev.

OS DESTAQUES NA FENATRAN – Além de dois caminhões pesados mais sustentáveis, um movido a gás natural veicular (GNV) e biometano e outro 100% a gás natural liquefeito (GNL) e biometano, a Scania exhibe em seu estande um total de 13 caminhões – sendo duas edições especiais



Nova geração de caminhões Scania já tem mais de 11 mil unidades comercializadas

PREMIUM FLEXÍVEL ESTÁ DISPONÍVEL PARA CAMINHÕES NOVOS

O programa de manutenção Premium Flexível, que a Scania lança na Fenatran 2019, já está disponível para caminhões novos e em contratos de adesão de três, quatro ou cinco anos. Inclui as manutenções preventivas e as corretivas de forma individualizada e personalizada, para garantir a máxima rentabilidade, disponibilidade e confiabilidade operacional da frota. Este programa permite uma redução de até 25% no custo total do caminhão.

“Na Fenatran 2017, apresentamos a revolucionária manutenção flexível. Nesses últimos meses, fomos percebendo que já estava na hora de uma nova evolução. Estamos continuamente nos desafiando como melhorar ainda mais a rentabilidade da operação. O fruto desse estudo prático é o lançamento do Premium Flexível”, afirma Fábio Souza, diretor de Serviços da Scania no Brasil.

Outro marco de 2017 foi o lançamento dos serviços conectados. “A conectividade no caminhão nos permite fazer esta revolução. E a próxima é transformar a manutenção corretiva em flexível, ou seja, o veículo avisar com antecedência o que deverá ser trocado de acordo com os fatores operacionais”, diz Souza. “Hoje, na preventiva flexível o produto avisa o que precisa ser revisado. Mas, por enquanto, nosso avanço está em garantir a cobertura das corretivas.”

(V8 50 anos e Scania Vintage) –, espaço que está todo conectado por uma grande e tecnológica espiral de led e que apresenta o novo conceito de soluções personalizadas de produtos, serviços e alternativas financeiras via sistema TMA (Tailor Made for Application).

Entre os modelos estão os caminhões G 500 8X4 XT e G 540 6X4 XT para o segmento fora de estrada. A linha fora de estrada XT chegou ainda mais adequada para as necessidades dos clientes da mineração. Este modelo de cor Blaze Orange tem motor de seis cilindros, de elevado torque, desenvolve 2.550 Nm em baixas rotações. Sua economia de até 8% no consumo de combustível em comparação à geração anterior o credenciam a obter muito mais rentabilidade. A caixa de mudanças está 40% mais robusta e mais rápida. Os eixos traseiros também estão 40% mais robustos. É o único caminhão que tem airbag lateral de cortina no lado do motorista.

ENCOMENDAS – Para os seus caminhões da Nova Geração, a Scania já recebeu mais de 11 mil encomendas, após apenas oito meses de início oficial das vendas. Por isso, a empresa alterou sua projeção de crescimento no mercado de caminhões em

que atua, acima de 16 toneladas (semi-pesados e pesados), de 10% a 20% para um volume que ficará entre 40% a 50% superior a 2018.

“A Nova Geração de caminhões Scania nos enche de orgulho. A nossa promessa de economia de combustível de até 12% em comparação com a geração anterior já está sendo ultrapassada por numerosos clientes. Com apenas oito meses de vendas, já temos o R 450 como segundo caminhão mais vendido de toda a indústria e da categoria dos pesados”, afirma Barral.

De janeiro a agosto de 2019, a Scania vendeu 9.685 caminhões no mercado acima de 16 toneladas, alta de 61,3% sobre às 6.003 de igual período de 2018. Um desempenho superior ao mercado acima de 16 toneladas que registrou 54.780 unidades (ante 36.155) e avanço de 51,5%

Nos pesados, a Scania vendeu 1.291 caminhões em setembro e liderou o setor. No acumulado do ano, são 9.599 caminhões e alta de 74,1%, em relação às 5.515 de 2018. A indústria computou 38.187 unidades ante as 23.728 do ano anterior, avanço de 60,9%. Os destaques são os pesados R 450 (3.912 unidades emplacadas e 10,2% de participação) e R 500 (2.051 unidades e 5% de participação).

CTM

Torre de Controle é caso de sucesso na Henrique Stefani

Com a solução, transportadora desenvolveu a gestão compartilhada de indicadores com seus clientes embarcadores e reduziu o tempo de diversos processos da operação com ajuda do ERP Praxio Logística.

O principal desafio da **Henrique Stefani** - uma das transportadoras de maior credibilidade no Brasil e países do Mercosul, com mais de 50 anos de atuação - era melhorar o processo de controle dos indicadores da operação como um todo, segundo **Leandro Rigelo**, coordenador de Planejamento Logístico do Grupo Stefani.



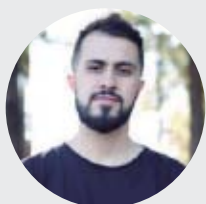
Torre de Controle do ERP Logística da Praxio na Henrique Stefani.

“

Pesquisamos várias empresas no mercado e vimos no ERP da Praxio a união perfeita entre o um sistema de gestão (do tipo ERP) e o BI. A possibilidade de um BI 100% flexível para nossa realidade nos deu a oportunidade de, também, dar ao nosso cliente embarcador, uma gestão compartilhada de todas informações do transporte da carga: quanto os veículos faturam, quilometragem rodada, disponibilidade, entre outros.

Hoje, nossos clientes também são, de certa forma, usuários do BI da Praxio.”

O uso da Torre de Controle do ERP da Praxio nos tornou mais relevantes para nossos clientes, aumentando o valor da nossa marca. Ganhamos visibilidade no mercado. Deixamos de ser apenas transportadores. Passamos a ser entendidos como parceiros dos nossos clientes, oferecendo informações mais claras e num formato simples. A gente aqui tem muitas ideias a esse respeito”.



Leandro Rigelo

Coordenador de Planejamento Logístico do Grupo Stefani

Sobre a Praxio

A **Praxio** é uma empresa de tecnologia líder de mercado que desenvolve softwares de ponta para descomplicar o negócio das empresas de **transporte rodoviário de cargas, passageiros e logística**.

Por meio de suas soluções é possível integrar processos, extrair relatórios com riqueza de detalhes que permitem aos gestores tomar decisões mais rápidas e assertivas e o principal: reduz os retrabalhos e os gastos indevidos.



Sector de atendimento e suporte a clientes Praxio.

praxio

Direções conectadas ao futuro.
praxio.com.br

Volvo apresenta o Iron Knight

O “caminhão mais rápido do mundo” é a principal atração da marca na feira, durante a qual também mostra um modelo FH de edição comemorativa

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Desenvolvido pela Volvo Trucks para quebrar recordes de velocidade e desempenho, o Iron Knight é a principal atração da montadora na Fenatran 2019. O veículo é detentor de dois marcos mundiais homologados pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA). Com motor de 2.400 cv e torque de 6.000 Nm, o Iron Knight utiliza pneus Goodyear. Com a mesma base mecânica do Volvo FH, o veículo foi preparado para gerar uma potência superior a dos caminhões de série.

Segundo Alcides Cavalcanti, diretor comercial de caminhões da Volvo, o caminhão não foi concebido para participar de competições. “Fizemos o Iron Knight para mostrar a alta resistência do trem de força Volvo em condições extremas. O caminhão usa a mesma transmissão I-shift e tem um motor com os mesmos componentes internos dos motores que equipam nossos veículos de produção regular, mas com preparação que atinge potência quase cinco vezes superior”,

afirma. “Para se ter uma ideia, o Volvo FH tem potência de 540 cv e 2.600 mil de torque. A diferença é muito significativa”, compara Cavalcanti.

As quebras de recorde do Iron Knight foram realizadas em pista fechada em Västerås, na Suécia, sob supervisão da FIA. Numa longa reta, o caminhão percorreu a distância de mil metros em dois sentidos, para anular a influência do vento. A velocidade e o tempo médios foram calculados com base nas duas passagens. O recorde homologado é o tempo médio dos dois percursos.

O Iron Knight percorreu a mesma distância em apenas 21,142 segundos, com uma velocidade média de 170,277 quilômetros por hora. Na mesma prova, também foi batido o recorde mundial dos 500 metros, atingidos em apenas 13,673 segundos, com 131,646 quilômetros por hora de velocidade média. A velocidade máxima do caminhão chegou a 276 quilômetros por hora.

É a primeira vez que o Iron Knight par-



Iron Knight usa a mesma transmissão I-shift e os mesmos componentes dos motores regulares; o piloto Boije Ovebrink já quebrou outros recordes a bordo de caminhões da marca

tipica de eventos fora da Europa. Antes de chegar ao Brasil esteve também na Argentina e no Chile. O piloto do Iron Knight, Boije Ovebrink, tem mais de 30 anos de experiência em provas de velocidade e já havia quebrado outros recordes a bordo de caminhões da marca, com o Wild Viking (2007) e o Mean Green (2010). “O caminhão fornece uma potência insuperável quando pisamos fundo no acelerador. Este foi o terceiro Volvo que pilotei para quebrar recordes e ele tem um desempenho incomparável”, afirma.

Os pneus Iron Knight da Goodyear são resultado de uma parceria com a Volvo Trucks, que usa equipamentos originais da marca em diversos modelos. O caminhão usa no eixo direcional pneus de medida 315/70R22.5 e no eixo de tração a medida 495/45R22.5, desenvolvidos a partir de carcaças que fazem parte do portfólio da fabricante. As bandas de rodagem possuem desenhos e compostos desenvolvidos especialmente para suportar grandes velocidades e altas temperaturas.

Em 2012 o caminhão híbrido The Mean

Green quebrou dois recordes mundiais de velocidade também usando pneus Goodyear. “Estamos felizes em contribuir com a história do Iron Knight e dar continuidade a essa parceria de sucesso com a Volvo na quebra de recordes, que começou em 2012. Esse projeto nos dá muito orgulho por confirmar a qualidade dos pneus de caminhão que produzimos para nossos clientes, sejam montadoras ou frotas, já que o pneu Iron Knight é baseado nos modelos de carga comercializados todos os dias”, explica Eduardo Gualberto, diretor da unidade de pneus comerciais da Goodyear Brasil.

A Goodyear projeta pneus de corrida leves e pesados há 120 anos. Os resultados alcançados nas pistas de alta velocidade e competição off-road são usados para ar pneus com alto nível de desempenho e sofisticação para o dia a dia de consumidores e frotas.

Além do Iron Knight, a Volvo exhibe um modelo FH série especial. Inspirado no primeiro caminhão produzido pela marca no país, em 1980, o modelo é uma edição limitada de 40 veículos para celebrar 40 anos de produção de caminhões Volvo. “É um veículo especial, com uma confi-



Alcides Cavalcanti: “O Iron Knight mostra a resistência do trem de força em condições extremas”



A edição especial de 40 modelos FH celebra os 40 anos de produção de caminhões Volvo

guração única, equipado com o que há de mais avançado em tecnologias de transporte”, diz Alcides Cavalcanti, diretor comercial de caminhões Volvo. Pintado na cor White Sky e com faixas laterais inspiradas no N10, primeiro caminhão da marca fabricado no Brasil, o FH 40 Anos é um modelo top class.

A Volvo também mostra a sua linha de caminhões com a nova tecnologia de aceleração inteligente, que pode proporcionar até 10% de economia. Um software de motor, novos componentes internos e um lubrificante mais avançado reduzem os custos operacionais da linha 2020 dos caminhões Volvo FH, FM e FMX. Algoritmos identificam a necessidade real de torque e potência conforme a topografia e a carga, controlando a injeção de combustível de forma ultra precisa para reduzir o consumo.

O Volvo VM modelo 2020 também está no estande da marca na Fenatran. As mudanças aproximam ainda mais o design do VM ao do FH. As alterações incluem uma nova frente, com um para-choque tripartido, para facilitar a substituição em pequenos reparos. Outros destaques são os caminhões vocacionais FMX e VM 32 toneladas. Dotado da tecnologia de aceleração inteligente, o FMX é o veículo

ideal para aplicações de transporte pesado em condições severas e é indicado para mineração, construção e para os segmentos florestal e canavieiro. A marca oferece ainda o VM 32 toneladas, voltado para os segmentos que precisam de veículos com capacidade de carga intermediária e adequada para aplicações onde a intensidade e a severidade não exigem caminhões de maior potência.

A Volvo também mostra os seus serviços conectados, como a manutenção inteligente Volvo e a gestão de combustível, criadas para baixar os custos do transporte e diminuir o número de paradas não planejadas dos caminhões. A manutenção inteligente é um serviço de monitoramento, planejamento e agendamento de manutenções preventivas. Os serviços são voltados para os veículos com planos de manutenção azul e ouro.

A Volvo Financial Services Brasil apresenta uma série de produtos e serviços no evento, com condições especiais para financiamento, seguros e consórcio. O financiamento sazonal é uma modalidade voltada para os transportadores cujos setores são impactados pela sazonalidade da produção e precisam de uma opção especial de pagamento das parcelas, adequadas ao fluxo de caixa da empresa.

CTM



DAF apresenta novidades nas áreas de pós-venda e peças

A empresa expõe também as suas linhas de caminhões XF e CF em diversas versões e configurações

SONIA MORAES

A DAF Caminhões Brasil destaca na na exposição suas novidades nas áreas de pós-venda e peças. A empresa expõe também as linhas de caminhões XF e CF em diversas versões e configurações.

“Estamos muito felizes em participar de

mais uma edição da Fenatran, uma excelente oportunidade de negócios e, também, uma vitrine importante para a divulgação dos nossos produtos, que primam pela qualidade, robustez e baixo custo operacional. Vamos mostrar aos nossos clientes que a

DAF representa tudo o que eles precisam para os seus negócios de transporte”, afirma Luís Gambim, diretor comercial da DAF Caminhões Brasil.

O caminhão XF105, em sua configuração rodoviária, é indicado para transporte pesado e longas distâncias. Reconhecido pela força e baixo custo operacional, este veículo possui capacidade de carga de até 74 toneladas, e vem equipado com motor Paccar MX de 12,9 litros, com potências que variam de 410 cv a 510 cv. Com três opções de cabine, o destaque é Super Space, com 2,10 metros de altura, uma das mais confortáveis do segmento, diminuindo assim o cansaço do motorista e aumentando a segurança.

O caminhão CF85 é voltado ao transporte de curtas e médias distâncias. O modelo também é oferecido com três opções de cabine, e apresenta alto conforto e acabamento interno diferenciado,



Caminhão XF105 é indicado para transporte pesado de longas distâncias

DAF CAMINHÕES COMEMORA SEIS ANOS DE PRODUÇÃO

A DAF Caminhões comemora seis anos de fundação da sua fábrica instalada em Ponta Grossa, no Paraná. Neste complexo industrial são produzidos o caminhão extrapesado XF105, que marcou o início da fabricação local em 2013, e o pesado CF85, desde 2015, ano em que começou a fabricar também os motores Paccar MX, que equipam os caminhões nacionais da marca.

Em 2017, a empresa lançou as versões de caminhão fora de estrada, desenvolvidas em parceria com a matriz na Holanda. "Olhar pelo retrovisor e ver que a DAF vem trilhando um caminho de sucesso ao longo destes seis anos de Brasil é um orgulho. Nosso crescimento no mercado se traduz tanto pela qualidade dos produtos e serviços prestados quanto pela oferta de serviços ao consumidor, como a chegada do banco Paccar Financial, realizado em junho deste ano", afirma Luis Gambim, diretor comercial da DAF Caminhões Brasil.

O processo de produção em Ponta Grossa (PR) segue o princípio do Paccar Production System (PPS), sistema desenvolvido pela própria empresa que garante menor índice de desperdício e a mais alta qualidade dos produtos.

Na semana em que comemora aniversário do início de produção de sua fábrica no Paraná, a DAF Caminhões Brasil emplacou seu caminhão de número sete mil. O veículo foi comercializado



Versão off-road tem capacidade para 125 t

pela concessionária DAF Barigui para a BRLog Logística, empresa criada em 2013 e especializada na logística de grãos sólidos, principalmente cimento a granel.

"O alcance desta marca mostra o quanto nossa empresa vem crescendo a cada ano e, conseqüentemente, aumentando seu market share. A entrega do caminhão número sete mil é uma honra para todos nós", diz Gambim.

Segundo a fabricante, os caminhões DAF são referência em satisfação ao consumidor, com mais de 300 caminhões emplacados em agosto de 2019, conforme mostra os dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), o que evidencia a marca entre as principais do segmento de caminhões acima de 40 toneladas.

A empresa destaca também o atendi-

mento pós-venda, que permite aos frotistas realizarem a manutenção de todos os seus caminhões nas concessionárias DAF, inclusive de outras marcas, tornando a logística muito mais fácil.

Para os próximos anos, o objetivo da DAF Caminhões é dar continuidade ao seu trabalho e aumentar a participação da marca no mercado, com a expansão gradual nos volumes de produção e garantir maior cobertura da sua rede de concessionárias composta atualmente por 37 pontos de atendimento.

ATUAÇÃO MUNDIAL – Fundada em 1928 na cidade de Eindhoven, na Holanda, a DAF Trucks é uma das subsidiárias do grupo americano Paccar, que também atua com as marcas de caminhões Kenworth e Peterbilt. Atualmente, a DAF Trucks é líder de mercado na Europa no segmento de cavalos mecânicos, além de ser a marca mais importada na Alemanha, o maior mercado de caminhões do continente.

No Brasil, a DAF chegou em 2011 e em dois anos inaugurou sua fábrica em Ponta Grossa, situada em um terreno com área total de 2,3 milhões de metros quadrados.

A Paccar também projeta e produz motores avançados a diesel, fornece serviços financeiros e de tecnologia da informação, e distribui peças para caminhões.

sendo versátil e apropriado para diversos tipos de operações. Este veículo também vem equipado com motor Paccar MX de 12,9 litros, com potências de 360 cv a 410 cv. Ambos os modelos contam com freio motor de 430 cv.

As versões off-road, desenvolvidos em parceria com a matriz na Holanda, possuem capacidade técnica liberada para 125 toneladas (CMT) e são voltadas, principalmente, às operações de cana e madeira. O CF85 tem 460 cv e permite composições padrão

de até 74 toneladas. O caminhão é equipado com transmissão ZF ASTronic automatizada de 16 marchas e conta com calibração e preparação para alta demanda de carga.

A versão off-road do CF85 possui eixo tratativo Meritor com redução nos cubos, com relações de 4,55:1 ou 5,41:1. Além disso, para enfrentar as operações severas que o uso fora de estrada exige, o modelo é equipado com embreagem Sachs com revestimento Heavy Duty e quinta roda, de 3,5 polegadas, com rampa auxiliar para aco-

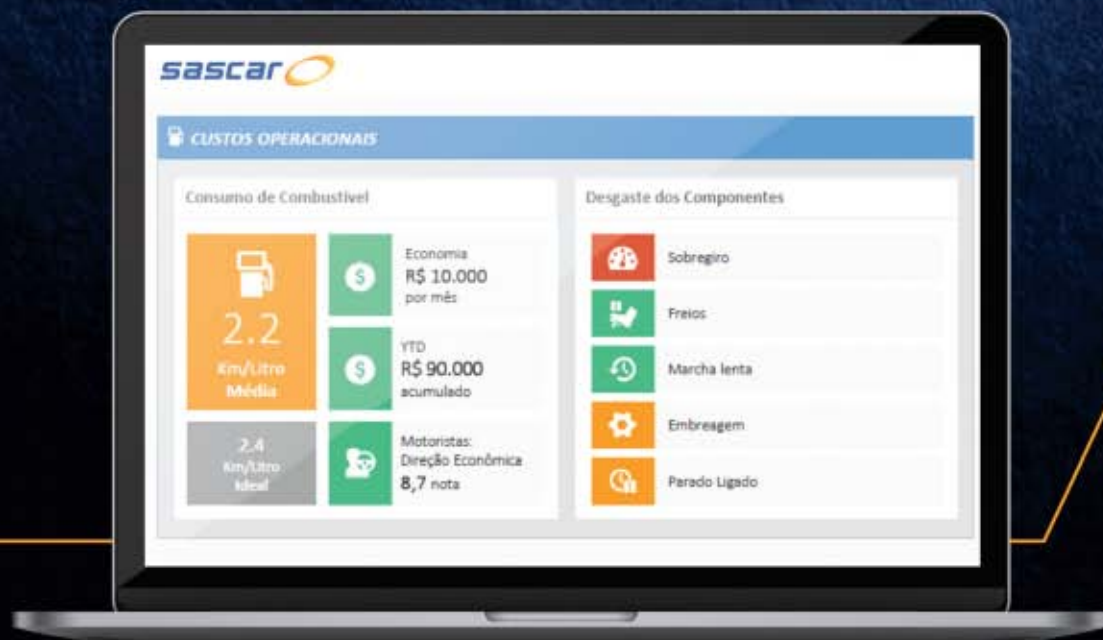
plamento e desacoplamento de implemento. Este caminhão tem cama na parte posterior e bancos revestidos com capa de vinil, para facilitar a limpeza e elevar a durabilidade do estofamento e, como um dos principais diferenciais, o seletor Dual Driving, com modos de direção on-road e off-road.

A DAF também expõe em seu estande a divisão de peças Paccar Parts, com a linha multimarca TRP, disponíveis nas suas redes de concessionárias e nos postos de serviço autorizado em todo o Brasil.

CTM

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

RELATÓRIOS GERENCIAIS COM ACOMPANHAMENTO CONSULTIVO



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

TECNOLOGIA QUE
TE LEVA MAIS LONGE.

0300 789 6004

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Respiramos mobilidade e nosso olhar está nessa causa. Quando o transpor-

*Gilson Santiago,
CEO Presidente da Sascar*



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

SOBRE A SASCAR

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

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

Fabricantes francesas lançam utilitários minibus

Na família Peugeot o destaque é o Boxer e na Citroën é o Jumper, ambos equipados com motor 2.0 turbo diesel e com capacidade para 16 pessoas

SONIA MORAES



O Boxer minibus tem motor 2.0 turbo diesel BlueHDi de 130 cv e 34,7 kgfm de torque

As fabricantes francesas Peugeot e Citroën, que pertencem ao grupo PSA, lançam na Fenatran suas linhas de veículos utilitários leves para o transporte de passageiros.

No estande da Peugeot o destaque é o Boxer minibus. Mas a empresa apresenta também os veículos da família de utilitários leves (VUL): Partner, Expert furgão, Expert minibus e o Boxer furgão.

O novo Boxer minibus chega ao mercado brasileiro com uma lista completa de equipamentos de série, com destaque para o ar-condicionado dianteiro e traseiro, assistente de partida em rampa e controle de estabilidade (ESP).

O veículo está equipado com motor 2.0 turbo diesel BlueHDi de 130 cv e 34,7 kgfm de torque, que garante potência, agilidade e economia, além de estar de

A linha de furgões da Peugeot é composta pelos modelos Partner furgão, Expert furgão e Boxer ambulância

acordo com as normas da sétima fase (L7) do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve), que entram em vigor em 2022 e 2023. Tem capacidade para transportar 16 pessoas (15 passageiros mais o motorista). O modelo permitiu a elevação do assoalho na cabine dos passageiros tornando a van com o maior bagageiro da categoria com capacidade para até 1.000 litros.



Alguns dos veículos expostos serão versões transformadas – ambulância, base móvel da polícia, transporte escolar – com o objetivo de mostrar ao público a versatilidade de aplicações dos modelos, que atendem com eficiência, versatilidade e robustez às necessidades dos consumidores.

A Peugeot aproveita o evento para realizar teste-drive com seus veículos VUL em um circuito fechado na área externa da feira. Com isso, o público poderá testar a qualidade dos veículos da marca e comprovar seus grandes diferenciais: Partner furgão, Expert furgão, Expert minibus, Boxer ambulância e a Boxer minibus.

CITROËN

Na área da Citroën o destaque é o Jumper Minibus, que marca a entrada da marca no segmento de passageiros. Com 16 lugares, o veículo vem equipado com ar-condicionado dianteiro e traseiro com controle individual, bancos reclináveis até 30°, controle de estabilidade, tomada USB, porta-luvas com refrigeração e taquígrafo. Tem espaço de até 1.000 litros

de capacidade para malas e bagagens.

O novo motor 2.0 Turbo Diesel BlueHDi, de 130 cv a 3.500 rpm e um torque máximo de 34,7 kgfm a 1.750 rpm, oferece alto desempenho, baixo consumo de combustível e emissões, transformando o Jumper em um modelo ágil, seguro e muito agradável de dirigir, tanto na cidade quanto na estrada.

Com uma frente que expressa dinamismo e robustez, devido a seus faróis, seu capô com linhas salientes e um amplo para-choque, o modelo é desenhado em torno da nova identidade da marca, mas que não deixa de lado a ergonomia e a facilidade de uso. O Jumper Minibus tem uma base mecânica moderna e robusta: uma caixa de câmbio manual de seis marchas, um conjunto de suspensões reforçado e adaptado à realidade brasileira, uma direção precisa e progressiva e um sistema de freio superdimensionado.

A Citroën também apresenta os demais utilitários que compõem a sua linha de produtos. São cinco ao todo, em dez diferentes versões para os mais diferentes usos e realiza teste-drive com os modelos VUL durante o evento.

Na linha de furgões o Jumpy traz a inovadora motorização 1.6 turbo diesel BlueHDi e o câmbio manual de seis marchas. Com dimensões compactas – 5.309 mm de comprimento, 2.204 mm de largura, entre-eixos de 3.275 mm e altura, de 1,93 m – o Jumpy é fácil de estacionar. Este veículo vem com portas traseiras com abertura de até 180 graus, que facilitam o carregamento e os movimentos ao redor do veículo, e porta lateral deslizante com 935 mm, que permite acesso fácil ao compartimento de carga, assim como a colocação de materiais por meio de empilhadeiras.

Com design moderno, o veículo vem com modularidade inédita no segmento, o Moduwork, que possibilita o transporte de materiais de quatro metros de comprimento sobre o assoalho plano. O mecanismo amplia o espaço interno ao levantar o assento do passageiro contra



O Jumper Minibus tem caixa de câmbio manual de 6 marchas e suspensões reforçadas



A linha de furgões Jumpy dispõe de cinco modelos, em dez diferentes versões

a divisória existente entre a cabine e o compartimento de carga. A tecnologia torna a vida mais fácil e segura com o controle de estabilidade (ESP), o Hill Assist (assistente de partida em rampas), limitador e regulador de velocidade, ar-condicionado, volante com regulagem de altura e profundidade, retrovisor com ajuste elétrico e banco do motorista com regulagem de altura.

Outro modelo de carga da marca francesa, o Berlingo, tem motorização 1.6 16V Flex, de 122 cv de potência, capacidade para levar 800 quilos e volume de três metros cúbicos. É um dos únicos da categoria com porta lateral de série, garantindo facilidade nos carregamentos do dia a dia.

O Citroën Berlingo tem caixa de câmbio

manual de cinco marchas e traz de série equipamentos como direção hidráulica, ar-condicionado, grade divisória de carga, ganchos para amarração, portas traseiras com abertura de 180 graus, volante com regulagem de altura e computador de bordo.

“Sabemos da importância que o transporte de carga tem no Brasil. Por isso, buscamos sempre entender de maneira profunda as necessidades de quem utiliza esses veículos no dia a dia. E é isso que vamos mostrar durante o evento: a nossa gama de produtos, que é a mais completa e versátil do mercado, está completamente orientada para atender às expectativas dos profissionais do setor de transportes”, afirma Ana Theresa Borsari, country manager da Citroën no Brasil.

CTM

Transporte e logística na era da transformação digital

As inovações tecnológicas se tornaram fundamentais na busca por mais produtividade, segurança e eficiência das frotas e dos negócios

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Fenatran 2019 representa uma oportunidade para conhecer o que existe de mais avançado em termos de monitoramento e soluções tecnológicas para gestão de frotas e estoques. A MiX Telematics mostra produtos para telemetria, como o equipamento com câmeras (MiX Vision), e soluções embarcadas que permitem a comunicação do gestor de frota com os motoristas, como o MiX Smart e o Rovi Mini que informa ao motorista os erros de direção e os eventos de manutenção com

mensagens de voz.

Por meio de integração com a plataforma MiX Fleet Manager e computadores de bordo, o gestor programa os eventos que precisam ser monitorados como freadas bruscas, direção perigosa e distrações. Alexandre Fagundes, gerente de produtos e marketing da empresa no Brasil, explica que a empresa vem crescendo expressivamente, desde o início das operações. "Acreditamos no Brasil, que é um país de dimensões continentais com vantagens competitivas em diversos setores, especialmente no agronegócio", afirma.

Para pequenas e médias frotas, a empresa criou a nova família de soluções MiX Now. A plataforma foi lançada em grande escala nos Estados Unidos, e agora está adaptada à realidade do mercado brasileiro. Segundo a empresa, a plataforma é prática para instalar e fácil de usar, pois

utiliza painéis (dashboards), que dão uma visão rápida da utilização da frota e eventos de excesso de velocidade.

O MiX 2000 é o coração da solução MiX FM Essencial e atende a telemetria básica, com monitoramento do comportamento do motorista em frotas leves e de distribuição. As maiores aplicações da solução são a redução do risco de acidentes, de multas e ociosidade da frota, além do acompanhamento logístico da frota.

WORKSHOP

A Praxio, que fornece soluções tecnológicas para transporte rodoviário e para logística, exibe inovações em tecnologia de gestão específicas para o setor. Entre elas, o novo ERP para transporte de cargas, que engloba os benefícios do sistema de gestão integrada e automatiza toda a emissão de documentos de transporte por meio do uso de robôs, reduzindo custos operacionais de transportadoras.

No evento, a Praxio também apresenta torre de controle operacional, um sistema de gerenciamento de todas as informações que garantem o compartilhamento da gestão com os embarcadores em tempo real.

Outras soluções também ganham destaque na feira, como a ferramenta de aferição e controle de pneus, Business Intelligence para transporte (agora com a parceria da FGV IBRE), TMS e plataforma para cotação e auditoria de frete. Além disso, a empresa aproveita a Fenatran 2019 para discutir o que há de mais moderno em tecnologia e serviços para transporte em workshop organizado pela OTM Editora,



André Moreto: "As novidades estão em linha com o posicionamento da marca no Brasil"

com foco em transporte e inteligência logística do mercado brasileiro.

SUSTENTABILIDADE

A Sascar, empresa do Grupo Michelin, traz soluções que reforçam a promoção da mobilidade sustentável. “As novidades deste ano estão em linha com o posicionamento da marca no Brasil e no mundo, nossas novas soluções representam mais um passo em direção à prevenção de acidentes e aumento da eficiência logística pela análise de dados e geração de informação em tempo real”, comenta André Moreto, diretor de marketing e televendas da companhia.

A câmera de fadiga e desatenção, uma tecnologia nacional desenvolvida pela própria Sascar, consiste em sistema de gravação de vídeos inteligente, capaz de identificar, quantificar e gerar um alerta quando o motorista demonstrar cansaço ou desvio de foco da direção. A solução conta com um algoritmo que pode interpretar as imagens captadas pelas câmeras e, a partir disso, gerar alertas instantâneos aos gestores de frota quando o condutor tiver qualquer reação não recomendada.

A torre de controle e os smart reports são os outros destaques da Sascar. “A torre de controle permite o monitoramento da frota e motoristas on-line em tempo real, considerando todas as medições captadas pelos dispositivos de telemática de forma completa, eficiente e intuitiva, em painel multi telas. Os relatórios inteligentes trazem informações relevantes para a tomada de decisão em seus negócios, além de um acompanhamento consultivo do time Sascar para montar planos e ação”, explica Moreto.

SEGURANÇA

A Mobileye apresenta ao mercado a tecnologia Mobileye 630. “A Fenatran é a principal vitrine para o setor de transporte voltado ao segmento de frotas. É uma grande oportunidade para apresentarmos a tecnologia de prevenção de colisões da Mobileye”, afirma Celso Gitelman, CEO da

FFTech, representante oficial e exclusivo da Mobileye, an Intel Company no Brasil.

A tecnologia Mobileye está integrada em mais de 40 milhões de veículos de diferentes modelos nas principais montadoras do mundo, e aos sistemas já existentes para gestão de frotas. Instalado no painel do veículo, o visor do Mobileye 630 emite sinais de alerta ao calcular potenciais riscos como impacto em outro veículo, o cruzamento de pedestres e ciclistas, ou ainda a saída do motorista das faixas que delimitam o sentido das estradas e rodovias.

Com capacidade para identificar formas, veículos e pedestres, além de texturas como marcações de faixa e placas de sinalização de trânsito, o Mobileye 630 interpreta dados internos e externos captados por meio de uma câmera instalada no parabrisa do automóvel. Essa tecnologia previne 90% dos acidentes decorrentes de falhas humanas e que causam, anualmente, 1,5 milhão de mortes e deixam 50 milhões de feridos em estradas no mundo, de acordo com dados da empresa.

A companhia apresenta também o dispositivo Mobileye 8 Connect, que prevê colisões e cria mapas de alta definição das ruas e estradas. É uma tecnologia que tem o intuito de preparar as cidades para o carro autônomo. A Mobileye atua no desenvolvimento de visão artificial, machine learning, análise de dados, localização e mapeamento de tecnologias para os sistemas de assistência avançada ao motorista (ADAS) e soluções de condução autônoma.

LOGÍSTICA

A Senior exhibe durante a Fenatran todo o seu portfólio de produtos de logística, como o sistema de gestão de armazenagem (WMS) e gestão de transportes e frotas (TMS). Atualmente, cerca de 48% da movimentação de e-commerce varejista do país são feitos por meio de ferramentas da Senior, informa a empresa. Durante a Black Friday, o WMS da companhia responde por cerca de 300 mil pedidos diários em apenas um centro de distribuição. Além disso, por



Anderson Benetti acredita que as empresas precisam se adaptar à transformação digital

meio do TMS, quase 20 mil veículos são gerenciados pelo software.

Entre os clientes da empresa está a Luft, um dos maiores operadores logísticos do Brasil. Para controlar mais de 25 armazéns e 16 milhões de unidades de manutenção de estoques (SKU) cadastrados, a companhia conta com a solução WMS da Senior desde 2013. Gustavo Saraiva, chefe de informações da Luft, destaca que a ferramenta melhorou os processos. “Buscamos sempre inovar para proporcionar valor aos nossos clientes. Para isso, precisávamos de uma plataforma estável e robusta, com recursos avançados de usabilidade e navegabilidade, além de flexibilidade de parametrização e foi o que conquistamos com a Senior”, relata.

As ferramentas da área de logística da Senior são usadas também por outras grandes empresas brasileiras como Correios, Tegma, Magazine Luiza, Carrefour, Gerdau e Translovato. De acordo com o responsável pela Logística da Senior, Anderson Benetti, esse pacote de ferramentas traz benefícios em curto prazo, aumentando a produtividade dos veículos, reduzindo o tempo de planejamento de rotas e viagens e permitindo acompanhar as entregas em tempo real. “O mercado hoje precisa se adaptar à transformação digital e oferecemos ferramentas que facilitam esse processo, melhorando a eficiência das empresas e permitindo maior ganho de produtividade”, reforça. **CTM**

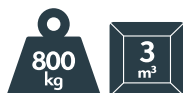
NOVA LINHA DE

UTILITÁRIOS

CITROËN



CITROËN
BERLINGO



CITROËN
JUMPY



INSPIRED
BY PRO
SINCE 1919

Condição válida para compra CNPJ - pessoa jurídica. Valor promocional a partir de R\$ 49.990,00 à vista para Berlingo Furgão pintura sólida Branco Banquise 18/19 ou financiado pelo Banco PSA, com entrada de R\$ 0,00 (0%) à vista + 60 parcelas mensais de R\$ 1.575,33, com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 1,79% a.m. e 23,73% a.a. Valor total a prazo: R\$ 94.519,80. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para essa operação é de 2,2% a.m. e 29,8% a.a., com IOF de 3% a.a. para pessoa física e 1,5% a.a. para pessoa jurídica. Estoque: 30 unidades. Garantia de 1 ano nos termos dos respectivos manuais. Valor promocional a partir de R\$ 89.451,00 à vista para Jumpy Furgão pintura sólida Branco Banquise 19/20 ou financiado pelo Banco PSA, com entrada de R\$ 0,00 (0%) à vista + 60 parcelas mensais de R\$ 2.750,37, com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 1,79% a.m. e 23,73% a.a. Valor total a prazo: R\$ 165.022,20. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para essa operação é de 2,1% a.m. e 28,36% a.a., com IOF de 3% a.a. para pessoa física e 1,5% a.a. para pessoa jurídica. Estoque: 30 unidades. Garantia de 3 anos nos termos dos respectivos manuais. Valor promocional a partir de R\$ 119.060,55 à vista para Jumpy Minibus 19/20 pintura sólida Branco Banquise ou financiado pelo Banco PSA, com entrada de R\$ 0,00 (0%) à vista + 60 parcelas mensais de R\$ 3.632,05, com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 1,79% a.m. e 23,73% a.a. Valor total a prazo: R\$ 217.923,00. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para essa operação é de 2,07% a.m. e 27,9% a.a., com IOF de 3% a.a. para pessoa física e 1,5% a.a. para pessoa jurídica. Estoque: 30 unidades. Garantia de 3 anos nos termos dos respectivos manuais. Valor promocional a

CITROËN PRO

UM BOM UTILITÁRIO É COMO UM BOM EMPREENDEDOR:
SABE FAZER DE TUDO.



8 anos de assistência 24h.
Facilidade no pagamento.
Revisão com preço fixo.
Revisão no mesmo dia.
Veículo reserva.

ZERO DE ENTRADA PARA CNPJ,
1ª PARCELA PARA
120 DIAS E ATÉ 60 MESES
PARA PAGAR.

BETC HAVAS



CITROËN
JUMPY MINIBUS



CITROËN
JUMPER



CITROËN
JUMPER MINIBUS



No trânsito, dê sentido à vida.



partir de R\$ 124.600,00 à vista para Jumper Furgão pintura sólida Branco Banquise 19/20 ou financiado pelo Banco PSA, com entrada de R\$ 0,00 (0%) à vista + 60 parcelas mensais de R\$ 3.796,98, com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 1,79% a.m. e 23,73% a.a. Valor total a prazo: R\$ 227.818,80. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para essa operação é de 2,07% a.m. e 27,84% a.a., com IOF de 3% a.a. para pessoa física e 1,5% a.a. para pessoa jurídica. Estoque: 30 unidades. Garantia de 1 ano nos termos dos respectivos manuais. Valor promocional a partir de R\$ 159.746,10 à vista para Jumper Minibus 15+1 pintura sólida Branco Banquise 19/20 ou financiado pelo Banco PSA, com entrada de R\$ 0,00 (0%) à vista + 60 parcelas mensais de R\$ 4.843,55, com vencimento da 1ª parcela para 120 dias. Taxa de juros de 1,79% a.m. e 23,73% a.a. Valor total a prazo: R\$ 290.613,00. O Custo Efetivo Total (CET) máximo para essa operação é de 2,05% a.m. e 27,55% a.a., com IOF de 3% a.a. para pessoa física e 1,5% a.a. para pessoa jurídica. Estoque: 30 unidades. Garantia de 1 ano nos termos dos respectivos manuais. IOF, cadastro e despesa para constituição da garantia estão incluídos nos cálculos das prestações e CET. Sujeito a aprovação de crédito. Alguns itens podem ser opcionais. Prazo de entrega: 90 dias. Consulte os preços das revisões. Promoção para veículos faturados de 1 a 30/10/2019 ou enquanto durarem os estoques, não cumulativa com outras promoções. Acesse www.professional.citroen.com.br. Atenção: o crédito deve ser usado de forma consciente, portanto, antes de contratá-lo, verifique se está adequado às suas necessidades financeiras. Banco PSA: Ouvidoria 0800 771 9090, SAC 0800 771 5575 e Central de Atendimento ao Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 771 1772.



Randon traz uma série de novidades

Mudanças aparecem em toda linha de produtos, que apresentam aumento da capacidade de carga e maior conectividade

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Novo tanque com caixa de alumínio polido chega com 50 m³ de capacidade de carga

A Randon Implementos chega à Fena-tran 2019 cheia de inovações. Além, das mudanças na linha de produtos, a empresa investe na tecnologia embarcada. Com 70 anos de atuação no mercado, a companhia investe em materiais diferenciados, processos e concepções, com o objetivo de oferecer novas funcionalidades aos clientes e ao mercado.

Resultado da parceria as empresas Randon e Triel-HT, o novo tanque com caixa de alumínio polido chega com 50 metros cúbicos de capacidade de carga. Na comparação com o similar fabricado em aço-carbono, o ganho de volume alcança cinco mil litros. O produto é compatível com o transporte de combustíveis e químicos leves, ampliando as possibilidades de uso.

O tanque traz o sistema tecnotravas para controle de abertura de válvulas e tampas, que além de permitir monitoramento via satélite em tempo real, amplia o controle sobre a carga. O produto é equipado com freio a disco e suspensão pneumática TAS (Trailer Air Suspension).

O sistema de frenagem EBS, dotado de smartboard, monitora e informa dados relativos à carga e ao implemento, como pressão de pneus, distribuição de peso por eixo e controle de estabilidade.

O recurso de segurança é a câmera de ré, que amplia a visibilidade durante manobras. O implemento traz rodado simples e rodas de alumínio que contribuem para o ganho de capacidade de carga. Outro destaque é o acabamento polido, que marca a chegada da novidade ao mercado.

O novo furgão carga geral traz diversas atualizações de projeto, com ênfase para a ampliação da capacidade volumétrica e de carga – cerca de 600 kg. Também teve seu design remodelado, com a inovação da união dos painéis. Com a adoção do sistema Clinch, que fixa as chapas do revestimento às colunas estruturais do produto por um processo de conformação mecânica, foi possível eliminar aproximadamente cinco mil rebites de fixação, e consequentemente, também, os furos.

Segundo o fabricante, tais mudanças trazem melhora expressiva na vedação e na resistência da estrutura da caixa de carga. Para completar, uma nova estrutura interna, com colunas, ripas e vergalhões mais leves, resulta em ganhos de volume e amplia as opções de configuração.

O chassi também ganhou uma série de melhorias estruturais, incluindo um eixo especialmente desenvolvido para aplicações controladas. O assoalho teve a estrutura modificada e passou a usar travessas “asa delta” em alta resistência, assim como chapas no formato longitudinal em aços especiais.

As portas agora são travadas ao quadro, que aliado ao teto inteiriço e sistemas de vedação, protegem contra entrada de água e poeira. Além disso, possuem sistema de trincos mais ergonômicos e de fácil operação, com escada de acesso traseiro.

Em sintonia com as demais linhas da Randon Implementos, o novo sider traz um redesenho da estrutura do assoalho. Novas travessas em “asa delta” e chapas em alta resistência combinadas à solda no sentido longitudinal tornam a estrutura mais leve e adequada à circulação de empilhadeiras e paleteiras, reduzindo o peso do produto em 300 quilos.

Os perfis laterais passam a ser inteiriços, sem soldas ou emendas, garantindo mais resistência à estrutura do produto. O sistema de amarração de carga também foi redesenhado. Agora, além dos modelos de amarração com o tradicional sistema de catracas fixas, o sider conta com furação na estrutura de travessas, permitindo ao operador escolher entre amarrar a carga com catracas móveis

inferiores ou preservar o acesso ao componente dentro da caixa de carga.

A estrutura e perfis do teto chegam com maior vedação e facilidade de manutenção. As colunas móveis ganham operação mais ergonômica e segura. E as novas portas, similares às do furgão, agora são travadas ao quadro, assegurando melhor vedação e facilidade de manutenção, com sistema de trincos mais ergonômicos e de fácil operação.

O eixo autodirecional com ponteiras móveis para suspensão distanciada, que garante menor desgaste de pneus, maior capacidade de manobra, segurança e vida útil dos componentes. O sistema de frenagem com controle de estabilidade EBS, integrado ao smartboard, monitora e informa dados importantes sobre a carga e o implemento. Funções como o monitoramento da pressão de pneus, distribuição de carga, sensores de proximidade e controle de altura para operações em doca são operados por uma central ou aplicativo conectado ao implemento.

PERSPECTIVAS

Na configuração standard, o graneleiro passou por diversas mudanças, a começar pelo design da caixa de carga. O chassi foi remodelado, ampliando a resistência e vida útil da estrutura, reposicionando opcionais e acessórios como a caixa de rancho e protetores laterais. Um para-choque escamoteável está sendo apresentado, com um perfil tubular sem solda, mais leve, ergonômico e silencioso, atendendo às exigências da legislação, com uma geometria que protege o adesivo refletivo.

O painel Ecoplate combina vantagens das duas versões anteriores para propor uma redução de peso: estrutura em alumínio nas tampas do painel lateral da caixa de carga e revestimento com menor espessura e resistência elevada e assoalho em alumínio. E conta, ainda, com sistema de vedação, que confere melhor operabilidade de abertura e fechamento e maior durabilidade. Para um graneleiro padrão,



O novo furgão carga geral ampliou a capacidade em cerca de 600 kg



O sider traz melhorias que proporcionam maior agilidade e segurança ao operador

de 12,4 metros, a redução de peso chega a aproximadamente 500 quilos.

Desenvolvida para atender ao mercado internacional nos mais variados terrenos, a plataforma modular tem suspensão totalmente fixada por parafusos. Os suportes para o estepe, a caixa de ferramentas, o aparelho de levantamento, as caixas de fueiros e partes estruturais também são parafusados. Os perfis externos são preparados para receber tampas laterais em Ecoplate ou metálicas, ou a colocação de porta-estacas (fueiros) de madeira, e ainda o para-choque traseiro desmontável. A iluminação é toda em Led. A plataforma modular funciona como plataforma, porta-contêiner e carga seca.

A patola eletrohidráulica para o segmento canavieiro tem ponteira rotular, que absorve variações e imperfeições do solo, garantindo estabilidade ao semirreboque quando desacoplado, mesmo com carga. O sistema dispensa a utilização de travas manuais, trazendo mais segurança e conforto ao operador, enquanto o circuito hidráulico é fechado, blindando o

sistema contra vazamentos de óleo.

O rodotrem basculante chega ao mercado sem a necessidade do uso de roletes para abertura da tampa traseira no momento do basculamento. Resultado do lançamento do dolly modular, que tem novo design, com cambão rebaixado, estrutura tubular que evita o acúmulo de grãos na descarga e traz um conceito inovador na montagem do chassi. O dolly modular permite a utilização do mesmo chassi em todas as famílias de produto. Como resultado, o implemento permite 250 quilos a mais de carga líquida transportada. Todos os semirreboques apresentados contam com o conceito de chassi e eixos de bitola larga.

A Randon espera um crescimento gradual na linha leve, ainda neste ano. A expectativa é de um aumento da receita líquida da ordem de 47% em relação a 2018, por conta dos sinais positivos de negócios vindos do segmento de bebidas e da recuperação, ainda que cautelosa, da construção civil, envolvendo, notadamente, a área de basculantes.

CTM

Truckvan foca o segmento de pesados

Empresa aproveita o evento para marcar presença em diferentes de nichos de mercado, com novos modelos de semirreboques

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Semirreboque Inloader de três eixos para o transporte de vidro

Fundada em 1992, a Truckvan é especialmente conhecida pela fabricação de baús de alumínio para carga e de unidades móveis, como carretas, caminhões, além de veículos customizados como negócios sobre rodas para diversas finalidades. Agora, o objetivo da companhia é se consolidar como fornecedora de implementos rodoviários pesados, como semirreboque sider, furgão, carga seca, piso móvel e semirreboque para

transporte de valores.

Nesse sentido, a participação na Fenatran 2019 é estratégica, e a empresa aproveita para exibir um portfólio diversificado. "A Fenatran é a feira mais importante para Truckvan, pois ela reúne as principais empresas do setor de transportes e implementos rodoviários. O evento nos dá a chance de apresentar novidades de uma



A linha de pesados tem como destaque o semirreboque furgão

maneira muito impactante e assertiva diretamente para o nosso público-alvo", afirma Alcides Braga, sócio-diretor e cofundador da Truckvan.

Além de dar destaque a produtos como semirreboque sider, furgão e carga seca, a Truckvan expõe carrocerias para transporte de bebidas tanto plana (para seis paletes) quanto rebaixada (para dez paletes), enfatizando sua forte atuação nesses segmentos. A fabricante, por sinal, deve terminar o ano com 500 equipamentos desse tipo entregues. A expectativa da Truckvan é registrar um incremento entre 30% e 40% nas vendas, até o final do ano.

Outra novidade da marca é o semirreboque Inloader de três eixos para transporte de vidro. O implemento possui mesa de pino-rei móvel no sentido vertical com acionamento hidráulico que trabalha em conjunto com o sistema de suspensão eletropneumática com EBS dos eixos, proporcionando o nivelamento da carreta paralelamente ao solo, para o carregamento do rack de vidro. Além de proporcionar mais agilidade na operação de carga e descarga, o modelo promete maior segurança e durabilidade. O semirreboque conta também com travas para a carga do tipo hidropush hidráulico e caixa de carga em alumínio.

A Truckvan ainda expõe três produtos que ingressam na sua linha de unidades móveis para locação. A carreta Show Bar, ideal para eventos de entretenimento e corporativos, que pode ser usada como lounge vip para convidados da empresa. O camarim móvel Smart e o palco Retrô-Tech completam a intensa participação da companhia na exposição. **CTM**

Você tem problemas para saber onde sua carga está?

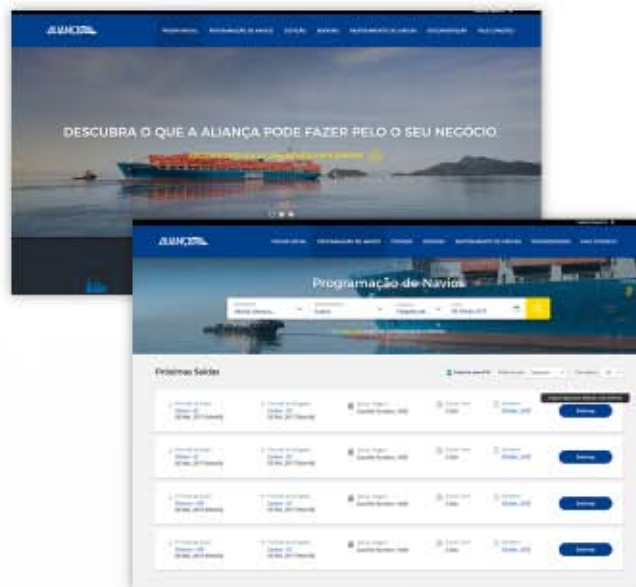


Com a Aliança sua mercadoria entra na direção certa!

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

Agora você pode:

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



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

Librelato investe em tecnologia

A empresa apresenta um sistema de conectividade para os semirreboques, resultado de uma parceria com a Sascar

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Rodotrem Basculante Premium 2.0, com maior vida útil

A maior novidade da Librelato para a Fenatran 2019 é ligada à tecnologia e conectividade. Em um projeto em conjunto com a Sascar, empresa que atua em gestão de frotas, a fabricante de implementos rodoviários passa a oferecer implementos rodoviários conectados. Com essa tecnologia, os frotistas poderão ter maior de controle e monitoramento de suas cargas, inclusive com os implementos desacoplados dos cavalos mecânicos.

Outro destaque é a suspensão pneumática com eixo autodirecional, popularmente conhecido como eixo de manga. A partir de 2020, todos os implementos da marca com três eixos, em que pelo menos o primeiro é distanciado em relação ao segundo, contarão com o primeiro eixo equipado com ponteira móvel. De acordo com a Librelato, a nova tecnologia oferece maior segurança,

menores custos de manutenção e retorno de investimento mais rápido, substituindo completamente a solução até então adotada no mercado de eixo fixo acoplado a um quadro autodirecional com rala.

Um dos lançamentos da Librelato é o Rodotrem Basculante Premium 2.0, desenvolvido com aço de ultra resistência e acoplamento por quinta roda, que tem vida útil até três vezes maior em comparação ao aço tradicional. Diferente do sistema com engate esférico, o acoplamento por quinta roda dispensa a necessidade de uma segunda pessoa, além do motorista, para fazer o engate e desengate da composição nas operações de transporte. Além disso, os pesos e forças radiais são distribuídas uniformemente, já que incidem sobre uma superfície plana e não apenas sobre o pino esférico.

O semirreboque graneleiro Pró-Nio, implemento que tem o nióbio na composição do aço utilizado em sua fabricação, garante mais leveza e resistência. Com a nova tecnologia aplicada ao

implemento de três eixos e 12,5 metros de comprimento, a Librelato garante um aumento de carga transportada na ordem de 780 quilos.

Voltado para os frotistas que trabalham com cargas paletizadas, o sider Grid se baseia em um novo conceito de furgão lonado. O implemento, que está em processo de homologação para o transporte de bebidas, permite amplo e total acesso a qualquer carga em até 30 segundos. A tecnologia foi inspirada em conceitos europeus de logística e distribuição e tem previsão de comercialização para o início no ano que vem.

MERCADO

Rafael Bett, diretor comercial da Librelato, conta que a empresa acompanhou o crescimento do mercado de implementos. "Vários fatores contribuíram para esse resultado. Havia uma demanda reprimida, pois, em anos anteriores, as vendas de caminhões e semirreboques foram muito abaixo do esperado, forçando o envelhecimento da frota. Atualmente, a tabela de fretes e a melhora de margens lucro para os operadores logísticos se tornaram fatores importantes para esse aumento do mercado, superando as expectativas dos analistas."

Na opinião de Bett, a inflação controlada e os juros em queda também motivam os empresários e autônomos a investir em atualização das frotas. O semirreboque graneleiro e o basculante são os maiores destaques na linha de produtos da Librelato em 2019. "Acreditamos que o mercado chegará a 58 mil unidades nas vendas internas. A expectativa é de atingirmos 15% de market share até o final do ano", espera Bett. **CTM**



Semirreboque graneleiro Pró-Nio tem o nióbio na composição do aço

**App Eu Rodo Seguro.
Gerencia os riscos de suas
viagens para você nunca se afastar
do que é mais importante.**

40
ANOS
VOLVO NO BRASIL
Movendo vidas para
transformar o futuro.



Baixe agora na Google Play ou App Store.



- Alerta sonoro nos trechos de maior perigo.
- Abrange todas as rodovias federais.
- Funciona com o GPS mesmo em áreas sem sinal.
- Pode ser usado com o seu app de navegação favorito.
- Totalmente gratuito.

Onde tem Volvo, tem segurança.



**PROGRAMA VOLVO DE
SEGURANÇA NO TRÂNSITO**
TRANSPORTANDO RESPEITO



Mercedes-Benz testa caminhão com direção autônoma

O Atego 2730 tem a direção controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento

SONIA MORAES



A velocidade média do Atego 2730 é de aproximadamente 6 km/h na área da colheita

A Mercedes-Benz aproveita a exposição para testar o Atego 2730 com direção autônoma. Desenvolvido em parceria com a Grunner, empresa de tecnologia para o campo, este caminhão se destaca pela tecnologia e conectividade.

No Atego a direção autônoma é controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento, com o veículo podendo ser utilizado durante 24 horas exclusivamente nos trechos mapeados da fazenda onde acontece a colheita. “Pela primeira vez, estamos quebrando um tabu e trazendo para a Fenatran a demonstração de uma tecnologia autônoma”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

O Atego recebe nova configuração com bitola mais larga (distância entre as rodas), pneus agrícolas de alta flutuação e antenas para captar sinal de satélite. O caminhão

atua lado a lado com as colhedoras de cana, também de condução autônoma, que fazem a colheita e o corte, lançando a cana picada diretamente na carroceria do caminhão. A velocidade média do veículo gira em torno de seis quilômetros por hora na área da colheita.

Terminado o carregamento, o motorista assume o controle do Atego para a etapa de transbordo aos treminhões, ou seja, o descarregamento da carga nos caminhões de maior capacidade, que completam o ciclo de transporte levando a cana às usinas de açúcar e etanol.

Com capacidade para até 14 toneladas de carga líquida, o Atego 2730 6x4 com direção autônoma é equipado com o motor Mercedes-Benz OM 926 LA de 286 cv de potência a 2.200 rpm, com torque de 1.120 Nm entre 1.200 e 1.600 rpm. A transmissão automatizada MB PowerShift G211 de 12 marchas foi desenvolvida para aplicações off-road.

Este caminhão conta com suspensão traseira de molas trapezoidais centralmente articuladas ou com suspensão mista (metálica e pneumática), o que contribui para absorver os impactos e aumentar a estabilidade do veículo em terreno com topografia mais severa. Vem equipado com estribo acima da linha do para-choque, grade de proteção, escape vertical e para-choque de plástico de alta resistência dividido em três partes, o que facilita o reparo.

Segundo Leoncini, a utilização de caminhão em substituição a tratores agiliza o processo de transbordo dentro das fazendas, trazendo mais produtividade, menos consumo de combustível e menor custo operacional para o abastecimento das usinas de açúcar e etanol. “Depois de vários estudos, chegamos à conclusão de que o caminhão é a melhor solução para acompanhar a colhedora na colheita”, afirma o executivo. “O caminhão com direção autônoma proporciona maior velocidade média de operação, menor tempo, maior agilidade nas manobras, mais conforto para o motorista e mais agilidade em estradas irregulares.”

Outro caminhão autônomo da Mercedes-Benz, que está disponível no mercado para operação no campo, é o Axor 3131. Usado para transbordo de cana, este veículo tem capacidade para até 20 toneladas de cana picada. “Atualmente são 22 modelos Axor em operação nas usinas, trabalhando regularmente no período de safra”, diz Leoncini.

Também está disponível para test-drive na Fenatran o Novo Actros conectado. Os visitantes podem testar os modelos 2548 e 2648 em uma pista outdoor de dois quilômetros.

CTM

Grandes cargas. Baixo consumo.

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

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



Respeite a sinalização de trânsito

Cummins aposta no motor a gás para o Brasil

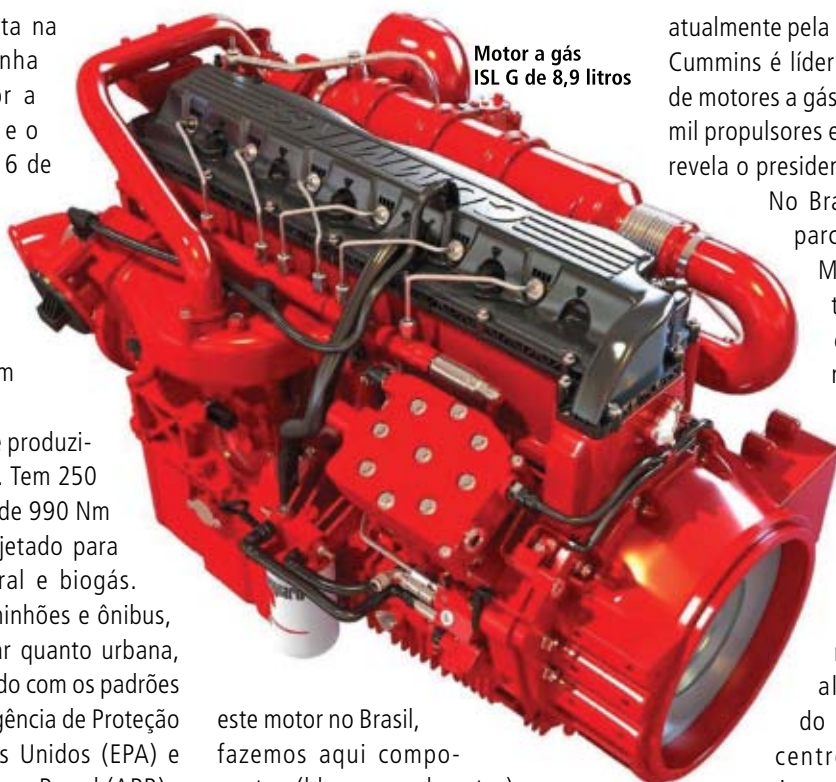
Na Fenatran 2019, além do propulsor ISL G de 8,9 litros, a empresa apresenta o motor diesel X13 Euro 6, com o sistema U Module de pós-tratamento

SONIA MORAES

A Cummins apresenta na Fenatran sua nova linha de produtos: o motor a gás ISL G de 8,9 litros e o motor diesel X13 Euro 6 de 9 a 15 litros, com o novo pacote de pós-tratamento U Module, que está de acordo com as normas de emissões que entram em vigor em 2022.

O motor a gás ISL G é produzido nos Estados Unidos. Tem 250 cv de potência, torque de 990 Nm a 2.200 rpm e foi projetado para operar com gás natural e biogás. Desenvolvido para caminhões e ônibus, tanto na versão escolar quanto urbana, este motor está de acordo com os padrões atuais de emissão da Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos (EPA) e da California Air Resource Board (ARB).

A Cummins tem versões de motor a gás que também podem vir da China. “A princípio não temos planos de produzir



Motor a gás ISL G de 8,9 litros

este motor no Brasil, fazemos aqui componentes (blocos e cabeçotes) para o motor a gás. No primeiro momento vamos desenvolver o mercado e seguir o exemplo aplicado no motor ISF de lançar o conceito, desenvolver o produto e, conforme crescer a demanda, decidir pela produção local”, afirma Luis Pasquotto, presidente da Cummins Brasil e vice-presidente da Cummins Inc.

A linha de motores a gás que a Cummins disponibilizará ao mercado brasileiro tem sete plataformas diferentes para caminhões e ônibus, que variam de 5,9 a 12 litros e potências entre 194 e 400 cavalos. Segundo Pasquotto, é um motor muito limpo, com emissão próxima de zero. Emite 90% menos de NOx do que o exigido

atualmente pela legislação americana. “A Cummins é líder global no fornecimento de motores a gás natural, com mais de 80 mil propulsores em operação no mundo”, revela o presidente da Cummins.

No Brasil, a Cummins fechou parceria com a Agrale e a Marcopolo, que estão testando os motores a gás em seus veículos. “Temos acordos fechados com clientes do setor de caminhões, que ainda não podem ser revelados”, diz Pasquotto.

A Cummins acredita no potencial dos motores a gás como alternativa de redução do impacto ambiental nos centros urbanos, onde há maior concentração de pessoas e consequentemente mais poluição. “No segmento de caminhões existe uma aplicação vocacional no país para o uso do gás natural, como equipamentos para coleta de lixo e eventualmente cimenteiros”, afirma Luis Chain Faraj, diretor de engenharia de serviços da Cummins Inc. responsável pela América Latina.

MOTOR DIESEL

Outra novidade da Cummins é o motor diesel X13 Euro 6, com o novo pacote de pós-tratamento U Module, para caminhões médios, pesados e extrapesados.



Sistema de pós-tratamento U Module

CUMMINS CHEGA AOS 100 ANOS E FOCA NA INOVAÇÃO

A Cummins celebra o centenário de fundação se destacando com mais de 1,5 milhão de motores produzidos globalmente. “A Cummins chega aos 100 anos muito forte, confiante e se tornando cada vez mais uma empresa de inovação em trem de força e soluções de energia”, afirma Luis Pasquotto, presidente da Cummins Brasil e vice-presidente da Cummins Inc.

“Até agora o motor diesel foi a solução preferida pela maioria do mercado. Mas a empresa está ciente que, depois de 100 anos de sucesso, isso está mudando. Por isso, estamos investindo, inovando e temos hoje a eletrificação, o combustível alternativo, o gás natural, o combustível renovável, a célula de combustível e o motor híbrido, soluções que vêm de um espírito de inovação, uma consciência de que é preciso estar à frente da tecnologia, mas a empresa não vai abandonar o motor a combustão”, diz o presidente da Cummins.

Mesmo com a perspectiva de esfriamento da economia dos Estados Unidos e da China, a Cummins projeta manter em 2019 o mesmo faturamento mundial de US\$ 23,7 bilhões registrado em 2018 e continuar crescendo globalmente.

No Brasil, depois de perder 25% da produção de motores com o fechamento da fábrica da Ford Caminhões, em São Bernardo do Campo (SP) e ter um impacto negativo de 10% no faturamento, os objetivos da Cummins é melhorar a



Luis Pasquotto: “A empresa não vai abandonar o motor a combustão”

eficiência e a lucratividade. “Temos visto o ambiente econômico com otimismo moderado. Não estamos eufóricos, mas comparado com o que aconteceu em 2015 e 2016 estamos confiante”, diz Pasquotto.

Para o presidente da Cummins, a variação de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) entre 0,5% e 0,9% não faz tanta diferença, pois existe muitas nuances dentro dos negócios da companhia e o PIB é apenas um indicador, pois o que a empresa olha é a tendência. “Acreditamos que em 2020 o avanço do PIB pode chegar próximo de 2%. Não acreditamos em um crescimento fantástico, mas se

atingir 2,5% a 3% está bom.”

Pasquotto cita também as reformas da previdência, tributária, os ajustes trabalhistas, o acordo com a união europeia e a aproximação do Brasil com os Estados Unidos, como algo positivo para a economia do país. “O que nos preocupa é a taxa de câmbio no patamar desfavorável, a crise da Argentina, a guerra comercial dos Estados Unidos com a China e a descoordenação do executivo com o legislativo, o que faz com que as coisas andem devagar.”

Segundo Pasquotto, o mercado de caminhão, cuja produção cresceu 13% de janeiro a agosto em relação ao mesmo período de 2018, totalizando 77.046 veículos, muito puxado pelo mercado doméstico, que avançou 40%, com 63.182 veículos emplacados, mostra que o Brasil está se recuperando. “A queda de 52% nas exportações é decorrente da crise da Argentina.”

No mercado de caminhões a Cummins fechou bem o primeiro semestre, segundo Pasquotto, com 53% de participação no segmento de leves, 66% no de médios e 7% no de pesados.

No mercado de ônibus, que teve um crescimento de 72% nas vendas de janeiro a junho, a Cummins elevou o seu market share de 11% em 2011 para 25% em 2019. “Isso mostra que a nossa estratégia tem dado certo em relação a melhorar a lucratividade e a eficiência”, afirma Pasquotto.

Baseado no modelo X12, versão que inaugurou novo padrão de plataforma global de motores pesados em 2017, o X13 segue a tendência de downsizing, de tamanho compacto, mais leve e eficiente e com potência e torque mais elevados – de 480 cv a 560 cv e torque de 2.400 a 2.600 rpm ante 380 cv a 490 cv e 2.000 a 2.300 rpm. Desenvolvido para atender

às diversas normas internacionais em requisitos de emissões, o novo motor começa a ser produzido na China a partir de 2020.

O sistema de pós-tratamento U Module instalado no novo motor X13 é desenvolvido pela Cummins Emission Solutions (CES) para caminhões de alta potência. Com novo layout e instalação

simplificada, o equipamento é adequado para motores acima de 8.9 litros.

O sistema, altamente flexível, compacto e de baixo peso, é composto por quatro módulos – catalisador de oxidação de partículas (DOC), filtro de particulado derivado do diesel (DPF), misturador de gases e partículas de ureia (Mixer) e o catalisador de redução de NOx (SCR).

CTM

Continental lança o Conti HAC 3 para o segmento misto

Com avançadas tecnologias, o modelo foi desenvolvido para equipar caminhões que operam tanto no asfalto quanto fora de estrada

SONIA MORAES

A Continental lança na Fenatran 2019 o pneu Conti HAC 3 para o segmento misto de média e alta severidade. Com avançadas tecnologias, o modelo foi desenvolvido para equipar veículos que operam tanto no asfalto quanto em terrenos pedregosos, rochosos ou lamacentos (dentro e fora de estrada) como no transporte de cana-de-açúcar, madeira, minérios e na construção civil.

Seu alto rendimento quilométrico, maior resistência a cortes e picotamentos resultam do composto especial utilizado em sua fabricação e do desenho com três sulcos de sua banda de rodagem, que foi desenvolvida para proporcionar o melhor desempenho em terrenos mistos de alta severidade. Por isso, inclui sulcos mais largos e ranhuras mais robustas para melhorar a tração, além de tecnologia para expulsão de pedras para evitar eventuais danos à carcaça.

Fabricado em Camaçari, na Bahia, o pneu Conti HAC 3 pode ser aplicado nos eixos dianteiro, livre ou até mesmo em tração moderada. Disponível na medida 295/80R22.5, conta com a proteção adicional da garantia de sete anos contra defeitos de fabricação oferecida pela marca.

Outra tecnologia presente no Conti HAC 3 é o Air Keep Inner Liner, que alia a utilização de um novo composto no inner liner (parte interna do pneu) a um inovador sistema de vulcanização, possibilitando uma retenção até 50% mais eficiente da pressão de ar interna. A redução na deformação da carcaça também colabora para diminuir a resistência



Pneu Conti HAC 3

do pneu ao rolamento, proporcionando expressivos reflexos na economia de combustível e na menor emissão de CO₂ na atmosfera.

Um pacote de cintas de aço à prova de cortes e um talão reforçado conferem ao Conti HAC 3 uma grande resistência, impedindo o desgaste irregular e ampliando a tração por meio da rigidez estrutural. Eles também protegem a carcaça e evitam a sua perfuração, aumentando a sua vida útil e contribuindo para uma maior recapabilidade do pneu.

“A Continental Pneus tem direcionado seus esforços em conjunto com o time de pesquisa da Alemanha para desenvolver produtos com tecnologias capazes de ofertar o melhor nível de performance para cada tipo de aplicação, pois o nosso objetivo principal é proporcionar aos nossos clientes o menor custo operacional total. E os que atuam no segmento misto de média e alta severidade encontram isso na robustez do

Conti HAC 3, um pneu que oferece alta quilometragem, baixo nível de picotamento e um maior índice de recapabilidade”, afirma Rodrigo Bonilha, gerente-executivo de vendas de pneus de carga da Continental Pneus Brasil.

Em seu estande a Continental expõe também suas bandas de rodagem ContiTread. Produzidas no Brasil estão disponíveis em 13 diferentes desenhos e em diversas larguras para aplicação nas principais medidas de pneus dos segmentos de longa distância, regional, urbano e misto.

MONITORAMENTO

A fabricante alemã de pneus também apresenta na feira suas soluções de monitoramento digital: pneus inteligentes com sensores TPMS e o Conti Yard Reader.

Instalados na parte interna do pneu, os sensores são capazes de gerar informação de pressão e temperatura, ajudando a garantir que os pneus rodem sempre com a pressão correta, prolongando sua vida útil, reduzindo o consumo de combustível e, conseqüentemente, as emissões de CO₂ na atmosfera.

O Conti Yard Reader realiza a leitura e o envio dos dados dos pneus que equipam ônibus, caminhões e reboques assim que eles retornam para garagem ou pátio da frota. Flexível, ele coleta, a partir de um ponto de leitura fixo, os dados de pressão e temperatura dos pneus em um raio de aproximadamente 20 metros. Os dados são encaminhados a um portal digital que pode ser acessado via computador ou celular, onde estão disponíveis os históricos de leitura e relatórios gerenciais.



Sensor TPMS instalado na parte interna

CTM

CONNECTIVIDADE

BEM VINDO AO TRANSPORTE DO FUTURO



A Trucks Control é a primeira empresa a oferecer Rastreadores Híbridos com IOT e LoRa. Os rastreadores Caminhão Amigo se conectam, promovendo maior segurança para a frota.

vendas@truckscomercial.com.br
43 3377-5222



O TRANSPORTE DO FUTURO JÁ CHEGOU, SEJA BEM VINDO.



Grupo Randon apresenta novidades em diferentes segmentos

Lançamentos e tecnologias diferenciadas fazem parte dos produtos em destaque das empresas que compõem o grupo

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Suspensão traseira Full-Air

A Suspensys chega à Fenatran 2019 com oito projetos. Um dos lançamentos é a versão evoluída da suspensão traseira Full-Air, que traz vantagens de modularização, com as aplicações para freio a disco ou a tambor e chassi de bitolas larga e estreita. Além de maior capacidade de carga transportada, o equipamento tem tecnologia de controle eletrônico de peso transportado por eixo direto da cabine, proporcionando melhor adequação dos conjuntos para diferentes tipos de carga.

A suspensão dianteira Full-Air proporciona os mesmos benefícios, aliados à facilidade de adaptação para diversos tipos de veículos. A nova suspensão mecânica para implementos ainda está no plano conceitual, assim como a proposta de suspensão independente. A Trailer Air Suspension (TAS) permite manutenção individual dos componentes. A Suspensys também traz a suspensão pneumática dianteira mista e um conjunto de soluções especialmente desenvolvido para o agronegócio.

A Jost Brasil desenvolveu um conjunto de inovações que unem sensoriamento eletrônico e sustentabilidade nos produtos. O LubeTronic 1point possibilita a lubrifica-

ção exclusiva e automatizada do pino rei. O recurso eletrônico injeta nas conexões apenas a dose necessária de lubrificante, conforme uma programação que ajusta volume e intervalo de tempo.

O conjunto de sensores para engate da quinta roda é um conjunto com três funções específicas sinaliza a condição de acoplamento no painel. A quinta roda JSK 37CXW com placas poliméricas de desgaste atende aplicações de maior exigência e pode ser adquirida com sensores de acoplamento e LubeTronic. O conceito LubFree dispensa o uso de graxa sobre o bloco. Na aplicação canaveira, a quinta roda JSK 39CS com sistema air release permite a abertura automatizada do mecanismo de travamento e sensor de acoplamento.

A Master apresenta a família de câmaras tipo pistão VHO, câmaras para freios a disco e produtos inovadores como o freio CP 410 e freios a disco ELSA dos modelos 225H e 225E. Além destas novidades, a marca leva para a feira uma linha completa do sistema de atuação pneumática para caminhões, ônibus e semirreboques.

A Fras-le traz uma solução que conjuga a lona de freio fabricada pela Fras-le e o

tambor de freio produzido pela Suspensys/WE Castertech, formando o chamado par tribológico. Na comparação com os modelos atuais, a economia para o transportador rodoviário, tanto de cargas quanto de passageiros, pode chegar a 35%.

Sob controle da Fras-le desde 2018, a Fremax, há mais de 30 anos fabrica autopeças, pesquisando, desenvolvendo e manufacturando seus produtos para veículos de passeio, utilitários e comerciais leves em Joinville (SC). O horizonte aponta para novos investimentos em cubos de roda: linha a ser desenvolvida naquele que já é hoje o portfólio mais atualizado do mercado, com aproximadamente 400 part numbers.

A Controil exhibe uma nova linha de cilindros, além de expor sua linha de componentes para sistemas de freios e peças em polímeros. A empresa desenvolve e produz componentes para sistemas de freios hidráulicos, embreagens, servofreios e reparos diversos, além de polímeros utilizados na montagem de veículos leves e pesados, fazendo uso de diversos tipos de borrachas. Ainda neste ano, a empresa investe R\$ 3,5 milhões em uma linha de produção de cilindros mestre, totalmente automatizada. Já está disponível a linha de cilindros de roda em alumínio, denominada Linha Aluminum, além de cilindros mestre para veículos equipados com sistema ABS.

Um dos destaques no portfólio da Suspensys WE/Castertech é desenvolvimento da própria empresa, com os respectivos testes realizados na estrutura de última geração do Centro Tecnológico Randon: Wheel End Long Life (WELL), que consiste em um conjunto cubo-tambor long life, projetado para ser mais leve e com durabilidade superior.

CTM

**PARA SEGUIR EM FRENTE,
É PRECISO CONHECER
AS SUAS ORIGENS!**

**FIRESTONE MOLAS PNEUMÁTICAS.
SUA JORNADA COMEÇA AQUI.**



Comercial e Vendas - Tel: 11 4433 1166
molaspneumaticasfirestone@la-bridgestone.com
www.fsip.com

Firestone
MOLAS PNEUMÁTICAS

UMA EMPRESA DO GRUPO BRIDGESTONE

Vendas de caminhões devem ultrapassar 100 mil unidades

Os 74.255 veículos comercializados de janeiro a setembro deste ano já superaram o volume vendido em todo o ano de 2018

SONIA MORAES

As condições favoráveis do setor agrícola continuam interferindo positivamente no mercado de caminhões. Com 74.255 veículos emplacados, crescimento de 40,7% sobre os 52.779 modelos vendidos no mesmo período do ano passado, as montadoras conseguiram em nove meses atingir o mesmo volume de vendas de todo o ano de 2018. “Estamos prevendo um ano positivo para o setor de caminhões, que continua com demanda aquecida”, afirma Luiz Carlos Moraes, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

E é o segmento de pesados que tem sustentado as vendas do setor, com 38.225 caminhões emplacados, aumento de 61,1% sobre os nove primeiros meses de 2018, cujo volume vendido totalizou 23.728 veículos. Os semipesados tiveram 16.638 modelos vendidos, 33,9% a mais que no ano anterior; e os médios 7.430 unidades, alta de 42,2% sobre os 5.224 veículos comercializados de janeiro a setembro de 2018. A quantidade de semileves cresceu 29,9%, totalizando 3.756 veículos e a de leves caiu 3,5%, de 8.508 para 8.206 unidades.

RANKING DE VENDAS

Entre as fabricantes de caminhões a liderança continua com a Mercedes-Benz, que vendeu até setembro 22.477 caminhões no país, 58,1% a mais que no mesmo período de 2018 (14.216). A Volkswagen Caminhões, segunda colocada no mercado, aumentou as suas vendas em 31,5%, acumulando o emplacamento de 18.958 veículos, ante 14.422 modelos comercializados nos nove meses de 2018.

O terceiro lugar foi ocupado pela Volvo, que vendeu 11.660 veículos, avanço de 55,5% sobre o acumulado de janeiro a setembro de 2018 (7.497), e o quarto lugar com a Scania, cujas vendas totalizaram 9.720 unidades, alta de 61,9% sobre os 6.003 veículos vendidos nos nove meses de 2019.

A Ford, quinta colocada no ranking, vendeu 5.639 veículos, 13% a menos que nos nove meses de 2018, quando foram vendidos 6.482 modelos. A Iveco aumentou suas vendas em 31,4%, com 2.599 unidades, e a DAF teve um incremento de 41,9%, com 2.270 unidades.

O bom momento dos negócios no mercado interno garantiu aumento de 13,2% na produção de caminhões no acumulado de janeiro a setembro, atingindo 87.452 veículos, ante os 77.254 modelos que foram fabricados nos nove meses de 2018. “O total de caminhões fabricado até setembro é quase o dobro do que foi produzido em 2016 (46.383), o que mostra que o mercado interno está compensando a queda nas exportações, que têm sido muito afetadas pela crise da Argentina”, observa o presidente da Anfavea.

PREVISÃO

Diante do momento favorável do mercado interno, a Anfavea revisou suas projeções para o mercado de caminhão em 2019. As vendas, que em 2018 atingiram 75.987 veículos, devem crescer 35%, ultrapassando 100 mil unidades – número que não era alcançado desde 2014.

A produção, que somou 105.534 caminhões em 2018, deverá manter o ritmo de

expansão até o fim de 2019, segundo o presidente da Anfavea, mas encerrará o ano com um percentual de crescimento menor, em vez de 11% como havia sido projetado, avançará 8,2% devido à queda de 40,7% esperada para as exportações, provocada em grande parte pela crise da Argentina, e atingirá 114.187 unidades. Incluindo ônibus a produção de veículos pesados somará 145 mil unidades neste ano.

A estimativa da Anfavea é que as exportações de veículos pesados, que em 2018 atingiram 33.700 unidades – 24.642 caminhões e 9.101 ônibus –, tenham uma queda de 40,7%, para 20 mil unidades neste ano. A previsão anterior era que as vendas ao mercado externo caíssem 13,7%. “A crise da Argentina é muito forte e piorou mais com as restrições cambiais”, diz o presidente da Anfavea.

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, afirma que, para compensar a queda nas vendas à Argentina, é preciso que seja mantida a agenda de competitividade para que as empresas consigam ampliar as exportações a outros mercados. “Os associados já exportam para outros continentes, mas mantendo a competitividade é possível que isso seja potencializado”, afirma.

O vice-presidente da Anfavea comenta que o acordo de livre comércio com o México, para veículos pesados, previsto para meados de 2020, abrirá oportunidades para as montadoras. “Há negociações avançadas com outros mercados para exportar os caminhões fabricados no Brasil.”

Com relação ao mercado interno, as expectativas do vice-presidente da Anfavea são positivas. “Ainda é cedo para fazer projeções para o próximo ano, mas os in-

OS PROGRAMAS PRIORITÁRIOS DO ROTA 2030

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) assinou, com o governo federal, o protocolo de lançamento dos programas prioritários do Rota 2030 – Mobilidade e Logística –, a nova política industrial para o setor automotivo, em vigor desde dezembro de 2018. O objetivo é estabelecer a destinação dos recursos provenientes dos 2% do imposto de importação de autopeças sem similares nacionais.

Durante a solenidade foram anunciadas e formalizadas as cinco instituições escolhidas pelo conselho gestor para administrar a aplicação dos recursos previstos pelo regime de autopeças não produzidas. A estimativa é que sejam movimentados R\$ 200 milhões por ano ou R\$ 1 bilhão no primeiro ciclo de cinco anos do Rota 2030, programa que tem como meta organizar o setor automotivo para os próximos 15 anos.

Seis programas prioritários foram credenciados pelo conselho gestor, composto por

membros do governo federal, da academia, de sindicatos e também por representantes da iniciativa privada (Anfavea e Sindipeças). Eles têm como objetivo promover pesquisa, desenvolvimento e inovação, além de soluções para questões de produtividade e competitividade.

Os fabricantes de automóveis e de autopeças recolhem de 16% a 18% de alíquota de importação quando precisam trazer componentes de outros países, uma proteção tarifária à indústria local. Se não houver componentes similares sendo feitos no Brasil, o sistema ex-tarifário reduz essa alíquota de importação para 2%.

O que mudou com o Rota 2030 é que o governo federal preferiu zerar essa alíquota, com a contrapartida de que os mesmos recursos (2% do valor dos componentes importados) serão obrigatoriamente aplicados nos seis projetos prioritários definidos pelo Conselho Gestor, e credenciados por lei pela Secretária Especial de Produtividade,

Emprego e Competitividade do Ministério da Economia.

Os recursos não passam pelo governo federal. Na primeira etapa, eles serão depositados diretamente pelas montadoras e fabricantes de autopeças nas contas das cinco instituições mencionadas. Em alguns meses, quando já houver uma cesta de projetos selecionados pelas instituições, os fabricantes poderão depositar os valores diretamente na conta dos projetos de empresas, instituições ou startups. Cabe à montadora decidir onde alocar os recursos, sempre com a supervisão e acompanhamento do Conselho Gestor.

“Num momento em que as inovações e os ganhos de competitividade se fazem urgentes, e em que os recursos financeiros são escassos, é muito importante poder direcionar mais de R\$ 1 bilhão a quem sabe e quer investir”, afirma Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

dicadores estão positivos para caminhões. É um otimismo moderado e a expectativa é que os investimentos de R\$ 208 bilhões previstos para os próximos anos em infraestrutura impactem positivamente no setor, pois vão deixar a logística mais dinâmica e estimular o interesse dos transportadores em renovar sua frota, com caminhões mais conectados e com combustíveis alternativos”, observa Bonini.

ÔNIBUS

No segmento de ônibus a movimentação continua positiva, com 15.200 veículos emplacados até setembro. Este volume, além de representar um crescimento de 45% sobre os nove meses de 2018, que teve 10.483 veículos comercializados no país, já superou a venda registrada em todo o ano passado, que somou 15.081 veículos.

Dos 123 veículos pesados que deverão ser vendidos no mercado brasileiro em 2019, o que representará um crescimento de 35,1%

sobre o ano passado, 20 mil unidades são ônibus. Segundo o presidente da Anfavea, o que está impulsionando as vendas de ônibus no país são os modelos urbanos, que estão sendo adquiridos para renovar as frotas das cidades, e os escolares.

Assim como caminhões, as exportações de ônibus montados também foram prejudicadas pela crise da Argentina. No acumulado de janeiro a setembro os embarques caíram 19,3%, totalizando 5.219 veículos, ante 6.466 modelos que foram exportados nos nove meses de 2018.

Do total de ônibus exportados, os modelos urbanos tiveram uma redução de 20,4% e somaram 3.402 veículos. Nos rodoviários a queda foi de 17,1%, totalizando 1.817 unidades.

Em CKD (desmontado), os embarques de ônibus caíram 34,28%, de 2.858 unidades nos nove meses de 2018, para 1.878 unidades até setembro deste ano, segundo a Anfavea.

Com a perda nas exportações, a pro-

dução acumulada de janeiro a setembro totalizou 21.783 veículos – 17.534 modelos urbanos e 4.249 rodoviários –, 5,5% abaixo dos 23.051 chassis, que foram fabricados nos nove meses de 2018.

Bonini considerou irrelevante a queda na produção de ônibus até setembro por considerar que as vendas no mercado interno continuam aquecidas, com 15.200 unidades que já ultrapassaram todo o ano de 2018. “O cenário está tão favorável que a Anfavea revisou para cima as estimativas de vendas de ônibus para este ano, de 15 mil para 20 mil unidades, volume que será puxado pelos urbanos devido à renovação de frotas, que foram adiadas pelas cidades durante a crise, e os escolares, por causa do incentivo do programa Caminho da Escola.”

O vice-presidente da Anfavea também considerou insignificante a queda de 19,3% nas exportações de ônibus, diante dos grandes contratos fechados para a renovação frota em países da América Latina. **CTM**

Implementos rodoviários: expectativa de bons negócios

A Anfir anuncia que o número de empresas associadas que participam da Fenatran 2019 mais que dobrou, passando para 46 expositores nesta edição

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Anfir (Associação Nacional Fabricantes de Implementos Rodoviários) informa que contará com 46 empresas associadas na Fenatran 2019, superando a edição passada com um aumento de 119%. “Com mais que o dobro de associados no evento somado ao fato que estamos em plena curva positiva de recuperação é bem provável que as empresas realizem excelentes negócios”, afirma o presidente da Anfir, Norberto Fabris.

Para Fabris, a feira pode ajudar nesse processo de recuperação de mercado. Na última edição, em 2017, os fabricantes de implementos rodoviários celebraram a realização de aproximadamente duas mil vendas de reboques e semirreboques (segmento pesado) e de 150 modelos carroceria sobre chassis (leve). “Negócios que foram iniciados no evento e que tiveram sua conclusão nos meses seguintes, como é a rotina nos encontros desse porte”, destaca.

Depois de um período de crise, o setor tem apresentado indícios de recuperação. De janeiro a agosto de 2019, foram registradas vendas de 78,4 mil implementos rodoviários, enquanto nos primeiros oito meses do ano passado, o volume foi de 55,8

mil produtos. Do total de unidades comercializadas neste ano, 35,9 mil produtos são do segmento leve (carroceria sobre chassis), enquanto 42,5 mil pertencem ao segmento pesado (reboques e semirreboques). As exportações apresentam uma retração de 4,6% em relação a 2018, de acordo com dados da Anfir. A entidade acredita que o mercado terá uma expansão de 20% no ano.

A Randon chega com expectativa positiva para esta edição da Fenatran. “Já na edição 2017, apontávamos um ano de inflexão no ciclo de queda de mercado verificado nos três anos anteriores. Apesar das reformas em curso estarem num ritmo menor do que o necessário, acreditamos que o novo cenário econômico, impulsionado por queda na taxa de juros e baixa inflação aliados a desempenhos positivos de setores importantes como o agronegócio, contribua para a retomada da produção de implementos rodoviários no país, mesmo que em taxas mais tímidas em relação ao alcançado em períodos históricos recentes”, explica o COO divisão montadora das empresas Randon, Alexandre Gazzi.

O mercado brasileiro de implementos pesados chegou próximo a 45 mil equipamentos emplacados em 2018. “Para este ano, houve reversão de expectativa devendo ficar próximo a 55 mil produtos. Talvez um pouco mais. E a presença da Randon na Fenatran será palco para celebrar nossos 70 Anos, com cinco pilares de atuação: relacionamento, geração de oportunidades de negócio, inovação, conectividade e antecipação de tendências”, comenta Gazzi.

Para Alcides Braga, diretor da Truckvan, a Fenatran é um dos eventos mais importantes para a empresa, pois ela reúne os principais players do mercado de transportes e implementos rodoviários. “Isso nos possibilita fazer muitas conexões comerciais e estreitar a relação com todo o ecossistema, como clientes, fornecedores e parceiros, contribuindo significativamente para o crescimento do nosso segmento. O evento nos dá a chance de apresentar grandes novidades de uma forma muito impactante e assertiva diretamente para o nosso público-alvo”, avalia.

A Anfir promove, durante a Fenatran, a Rodada Internacional de Negócios, com a presença de importadores da Bolívia, Chile, Colômbia, Costa Rica, Equador, México, Panamá e Peru. A ação integra o programa MoveBrazil, realizado em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil) para fomentar as vendas de implementos rodoviários ao mercado externo. “Promover a Rodada Internacional de Negócios durante a Fenatran traz vantagem para o setor porque o empresário estrangeiro vai conhecer toda a força de nossa indústria”, afirma o presidente da entidade. **CTM**

eT8A BYD

CAMINHÃO COLETOR E COMPACTADOR DE LIXO 100% ELÉTRICO À BATERIA



Caminhão
de Resíduos
Mais Silencioso
do Mercado

Segurança

Transmissão
Automatizada
de 4 Marchas
Sem Embreagem

Emissão Zero
Ar Limpo



Economia
Energética
Incomparável

Frenagem
Regenerativa

Menor Custo
de Propriedade

Maior
Disponibilidade



www.byd.ind.br

vendas@byd.com
+55 19 3514.2550



Build Your Dreams

Os desafios de comandar duas grandes linhas de metrô

ALEXANDRE ASQUINI

Desde junho de 2019, o engenheiro Francisco Pierrini preside os consórcios privados responsáveis pela operação e manutenção de duas das linhas mais significativas do sistema metroviário de São Paulo: a ViaQuatro, ao qual cabe o controle da Linha 4 – Amarela, e a ViaMobilidade, que responde pela Linha 5 – Lilás. Nesta entrevista, ele fala sobre alguns dos desafios de comandar esses dois sistemas, com centenas de milhares de passageiros por dia.



Francisco Pierrini, diretor-presidente da ViaQuatro e da ViaMobilidade

AS DUAS LINHAS

Um dos desafios à direção das concessionárias ViaQuatro e ViaMobilidade está na própria compleição das duas linhas. Ambas funcionam de domingo a sexta-feira, das 4h40 à meia-noite, e aos sábados, das 4h40 à 1h da madrugada.

A Linha 4-Amarela tem atualmente a extensão de 11,3 km, com dez estações em operação. Quando a Estação Vila Sônia for entregue, a linha passará a ter extensão 12,8 km com 11 estações. Estão em operação 29 trens. Trabalham na linha 1.192 funcionários. Em 2018, a linha transportou 217.706.482 passageiros.

Por meio da Linha 4-Amarela, os

passageiros podem se conectar com a Linha 9-Esmeralda da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) na Estação Pinheiros; com a Linha 2-Verde do metrô na Estação Paulista; com a Linha 3-Vermelha do metrô na Estação República e, na Estação Luz, com as linhas 1-Azul do Metrô e 7-Rubi e 11-Coral da CPTM. Além das interligações com estações de metrô e trem, a linha oferece integrações com terminais de ônibus, como o rodoviário da Luz e os terminais municipais de Pinheiros, Butantã e São Paulo-Morumbi.

A Linha 5-Lilás tem extensão de 20,1 km, com 17 estações em operação. A frota conta com 26 trens recebidos oficialmente pelo Metrô-SP. Em 2018, foram 48 milhões de passageiros transportados. É importante

destacar que o consórcio ViaMobilidade assumiu a linha em 4 de agosto de 2018, quando o trecho operacional era compreendido por dez estações de Capão Redondo a Moema. A Linha transportava 320 mil passageiros por dia útil e atualmente são transportados 600 mil passageiros. Trabalham na linha 1.100 funcionários.

Pela Linha 5-Lilás, o passageiro pode fazer conexões com a Linha 9-Esmeralda da CPTM na Estação Santo Amaro e com as linhas 1-Azul e 2-Verde do metrô nas estações Santa Cruz e Chácara Klabin, respectivamente. Já a Estação Campo Belo, terá conexão com Linha 17-Ouro. Além das interligações com estações de metrô e trem, a linha oferece integrações com terminais de ônibus. Terminais Campo Limpo, Capão Redondo, Santo Amaro e Santa Cruz.

A remuneração de cada uma das linhas obedece a um processo específico, diferente da outra. No caso da ViaMobilidade, uma concessão, o retorno é obtido por meio da tarifa cobrada dos passageiros pelo serviço concedido. No caso da ViaQuatro, uma PPP, o agente privado é remunerado exclusivamente pelo governo ou em uma combinação de tarifas cobradas aos passageiros dos serviços com subsídio público.

TRANSPORTE MODERNO – Desde junho, o senhor dirige duas linhas de metrô de grande relevância para a mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo. Quais são os principais desafios envolvidos nessa tarefa?

FRANCISCO PIERRINI – Bem, as concessionárias atuam unindo capacitação profissional a inovações tecnológicas que resultam em prestação de serviço com qualidade aos passageiros. A ViaQuatro e a ViaMobilidade

trabalham diariamente para oferecer transporte público com segurança, conforto, orientação e mobilidade. Asseguro que a ViaQuatro e a ViaMobilidade investem continuamente em melhorias que aumentam o conforto dos passageiros e dão mais agilidade no transporte de passageiros em São Paulo. Um dos principais desafios para as concessionárias é a manutenção perene da qualidade do serviço em conjunto com as

obras de melhoria e expansão da rede a fim de garantir a segurança dos passageiros. O treinamento das equipes, os investimentos em tecnologia de ponta e a padronização dos processos são essenciais para o êxito desse trabalho.

TM – O trabalho cooperativo entre as duas organizações parece importante para a gestão de ambas.

FRANCISCO PIERRINI – Sim. Em 2018, as concessionárias superaram os desafios impostos pelas inaugurações de novas estações na Linha 4-Amarela e na Linha 5-Lilás. Como é natural em processos dessa complexidade, há um tempo de maturação dos sistemas e isso exige capacidade de planejamento e execução dos colaboradores. No caso da ViaMobilidade, o início da operação em agosto de 2018 ainda exigiu agilidade na aplicação dos treinamentos obrigatórios às equipes, conforme previsto no contrato de concessão.

TM – O senhor pode elencar outros desafios enfrentados?

FRANCISCO PIERRINI – A inovação é um fator decisivo para o crescimento dos negócios. A incorporação de novas tecnologias e ferramentas para análise de dados e automatização de processos administrativos impulsiona a eficiência do serviço prestado. Atualmente está em fase final a obra de adequação da Estação Capão Redondo. O projeto não é uma obrigação contratual e faz parte de uma solução proposta e realizada pela concessionária ViaMobilidade para atender com mais conforto e segurança o expressivo aumento de demanda. O projeto das obras de expansão da infraestrutura da Estação Santo Amaro e da área de transferência para a Linha 9-Esmeralda, da CPTM, está sendo desenvolvido pela ViaMobilidade. Estão previstas as seguintes adequações: alargamento do espaço das plataformas; acréscimo do número de escadas rolantes e elevadores nas extremidades das plataformas, melhorando a acessibilidade da estação; alargamento do mezanino da estação da CPTM e da passarela de integração.

TM – A Via Mobilidade operará também a Linha 17-Ouro, em monotrilho. Quando essa linha estará efetivamente em operação?

FRANCISCO PIERRINI – Exato. Conforme previsto no contrato de concessão, a obrigação da concessionária é realizar a operação, manutenção e conservação da Linha 17-Ouro. No momento, a ViaMobilidade

acompanha as obras e aguarda a conclusão da linha pelo poder concedente. Destaca-se que o diferencial da Linha 17-Ouro é ser um monotrilho, sistema inovador movido à eletricidade que trafega com pneus de borracha em via elevada. Outra inovação da linha é seu sistema CBTC driverless, que não necessita de condutor para a operação. Para operar com esse sistema, a linha terá portas de plataforma, implantadas pelo governo do Estado de São Paulo, em toda a sua extensão.

TM – O governo paulista diz estar em pauta tanto a implantação do Trem Intercidades (TIC), que poderá estar vinculado à concessão da Linha 7-Rubi, como a concessão em conjunto da Linha 8-Diamante e da Linha 9-Esmeralda. E fala em duas novas linhas de metrô. O Grupo CCR deverá se candidatar a estar à frente da operação de um ou mais desses empreendimentos?

FRANCISCO PIERRINI – O Grupo CCR não comenta especulações de mercado e está sempre atenta às oportunidades de novos negócios apresentadas no mercado.

TM – Nos debates do setor metroferroviário em São Paulo, um dos receios apontados quanto à privatização por linha diz respeito à eventual pulverização de modelos de operação, o que poderia gerar, em médio prazo, desníveis na qualidade dos serviços. Como o senhor vê esse receio? O que é preciso haver para que esse problema não aconteça?

FRANCISCO PIERRINI – Primeiramente, vale esclarecer que a privatização ocorre com a venda de órgãos ou de empresas estatais para a iniciativa privada, geralmente, por meio de leilões públicos. Já na concessão, a transferência é temporária e a empresa tem prazos definidos, que podem ou não ser renovados, além de regras para explorar o serviço. Depois, é preciso dizer que são várias as vantagens dos modelos de concessão ou PPP.

TM – O senhor pode descrever essas vantagens?

FRANCISCO PIERRINI – Sim. A administração de serviços de infraestrutura por agente privado não enfrenta algumas questões típicas do setor público, como, por exemplo, a Lei de Licitações – aplicada para a contratação de bens e serviços. Livre de longos processos de licitação, a administração privada de concessões públicas tem mais agilidade para fazer os investimentos. Outra vantagem importante na prestação de serviços públicos de infraestrutura por concessionários privados é a possibilidade de o poder concedente determinar em contrato metas de performance, cabendo a este apenas a fiscalização de seu cumprimento. A qualidade da prestação do serviço é garantida pelo contrato de concessão, que obriga a avaliação periódica de todos os atributos indicados pelo poder concedente, como rapidez na viagem, segurança e higiene dos trens e estações, por exemplo.

TM – As concessões são mesmo uma saída?

FRANCISCO PIERRINI – Projetos de mobilidade urbana exigem a alocação de grande volume de capital. Essa condição limita a expansão de infraestrutura de transporte em áreas urbanas, atrasando assim a oferta de serviços públicos de qualidade. A experiência brasileira tem demonstrado que a contratação, seja pela forma de concessão, seja pelo modelo de PPP, tem permitido a modernização e a gestão eficiente da infraestrutura de transporte, com altos níveis de performance e elevado nível de satisfação dos passageiros. A ViaQuatro, responsável por operar, manter e conservar a Linha 4-Amarela de metrô de São Paulo, é um exemplo. Com uma infraestrutura com alto nível de inovação e tecnologia aplicada ao transporte público de massa, a concessionária obtém regularmente avaliações de excelência na prestação do serviço por parte dos passageiros. Como primeira PPP do Brasil, é um exemplo que pode ser replicado em todo o país. **CTM**

Pósitron apresenta soluções em rastreamento

Na visão da empresa, o futuro está no software e na capacidade de customização em hardwares robustos com tecnologia high end

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Pósitron, empresa do grupo Stoneridge, que atua no desenvolvimento de soluções tecnológicas em rastreamento, segurança automotiva, conforto e entretenimento, apresenta seus lançamentos e soluções em serviços de rastreamento na Fenatran 2019. Entre as novidades, a companhia traz uma tecnologia inovadora que traz ainda mais performance para as soluções de rastreamento: a migração total dos seus datacenters no universo IoT e Cloud, na Amazon Web Services (AWS), hoje conhecidos como computação em nuvem.

“Estar preparado para o futuro é ter infraestrutura que permita rápido crescimento, capacidade de desenvolvimento de novos softwares aplicados ao negócio de gestão de frotas e principalmente hardwares robustos que suportem toda esta operação. Investimos US\$ 2 milhões em plataforma IoT, Cloud e desenvolvimento de protocolos de comunicação MQTT, para garantir escalabilidade em novas soluções logísticas com segurança e ampla possibilidade de customizações, além do novo equipamento de rastreamento desenvolvido no Brasil com tecnologia 4G CAT M1 para Europa, Estados Unidos e lançamento no Brasil estimado para o primeiro semestre do próximo ano”, afirma Obson Cardoso, diretor de operações da unidade de rastreamento da Pósitron Stoneridge.

As soluções de carga, carga SAT, telemetria CAN, jornada de trabalho, gestão de frota e RFID para gestão e segurança da frota estarão disponíveis na plataforma

IoT AWS. A Pósitron Stoneridge também exibe o teclado Android Touch e o rotograma falado, que passarão a fazer parte do portfólio da empresa. O produto atua como copiloto eletrônico do motorista na prevenção de acidentes, com mensagens em áudio relevantes no trajeto e alertas configuráveis.

Outro lançamento importante são as novas Iscas descartáveis com redundância SigFox, equipamentos de alta performance com redundância em radiofrequência com tecnologia SigFox e RF433, modem de alta geração receptor GNSS de alta sensibilidade e otimização no tempo de carregamento da bateria.

Em rastreamento, a Pósitron Stoneridge é uma empresa com desenvolvimento



Obson Cardoso: “Estar preparado para o futuro é ter infraestrutura que permita rápido crescimento”

próprio de hardware, software, firmware e prestação do serviço, oferecendo ferramentas completas e soluções customizadas para o transporte e gestão de carga, além de ser uma das maiores fornecedoras de equipamentos genuínos para as principais montadoras da América Latina, com exportações para diversos países.

Para demonstrar todas essas novidades, o estande da Pósitron Stoneridge conta com a exposição de um caminhão com todos os lançamentos e as funcionalidades já oferecidas pela empresa na prática. O veículo incorpora ainda a tecnologia Mirror EyeTM, um sistema que substitui os retrovisores laterais do caminhão por um sistema de câmeras de alta definição, transmitindo a imagem por meio de telas instaladas no interior do veículo, o que proporciona melhor visibilidade em todas as situações de trânsito e garante segurança para o motorista e outros usuários da estrada, além de melhor aerodinâmica e economia de consumo de combustível.

A tecnologia Mirror EyeTM já é realidade nos Estados Unidos e em alguns países da Europa, mas no Brasil ainda depende de uma mudança na legislação. “Essa tecnologia representa o futuro. É algo que certamente estará presente em todos os veículos em alguns anos, pois além de todas as inovações em segurança, ainda traz uma economia de cerca de 2% a 3% em combustível, representando melhores resultados para o operador”, conta Fabio Favari, diretor de engenharia e tecnologia da companhia.

CTM



grupoaiz.com.br

0800-007-2690

- MANIPULADORES • IMPLEMENTOS
- PEÇAS • RENTAL • CUSTOMIZAÇÃO
- ACESSÓRIOS • TRANSPORTE



Os desafios e as oportunidades na mobilidade urbana

O congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos apresenta novo formato, atrai três mil participantes e abre dezenas de sessões de discussão sobre riscos, desafios e oportunidades para a mobilidade urbana

ALEXANDRE ASQUINI



Três mil especialistas e profissionais do setor, pesquisadores, empresários e autoridades participaram de 24 a 26 de setembro de 2019, no Transamerica Expo Center, na cidade de São Paulo, da Arena ANTP 2019, o novo formato do congresso bienal da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), realizado em conjunto com uma feira de negócios que ocupou um pavilhão inteiro, com 44 estandes nos quais foram expostas 54 marcas de algumas das mais conceituadas empresas e organizações do setor. Entre expositores e patrocinadores o evento agregou 69 entidades e empresas.

A ANTP foi criada em 1977 e, por inspiração de seu fundador, o engenheiro Plínio Assmann, ativamente presente aos debates

de 2019, logo promoveu o seu primeiro congresso, aproximando, de forma inédita para a época, estudiosos e autoridades de todo o país em torno de questões relacionadas com o transporte público, o trânsito, o uso e a ocupação do solo urbano e a mobilidade nas cidades. Até 2017, foram realizadas 21 edições do evento.

A reformulação do congresso, com a criação da Arena ANTP 2019, idealizada e efetivada pela OTM Editora e a MFontana Promoções, acontece no momento em que todo o setor experimenta a chegada de tecnologias transformadoras, que propiciam novos modelos de negócio, impõem diferentes desafios e exigem a modernização de serviços tradicionais. O conteúdo do

congresso refletiu toda essa inquietação.

Nos dois primeiros dias da Arena ANTP 2019, foram desenvolvidas sessões com painéis em um único auditório, além de sessões laterais de apresentação de trabalhos técnicos. No terceiro e último dia, funcionaram auditórios virtuais paralelos – todos ocupando o mesmo ambiente, mas com fones individuais para que cada congressista escolhesse o tema de seu interesse; tiveram continuidade as apresentações de trabalhos técnicos. Ao todo, o congresso teve 193 conferencistas e debatedores, representando 140 entidades, empresas, órgãos de governo e organizações não governamentais, do Brasil e do Exterior. Foram apresentados 168 trabalhos técnicos, que estarão disponíveis na biblioteca virtual da ANTP (www.antp.org.br).

No discurso de abertura, o presidente da ANTP, engenheiro Ailton Brasiliense Pires, fez referência à importância do novo formato do congresso: “O Congresso da ANTP ao longo de sua história teve alguns nomes em razão do contexto de cada época. Nesta quase terceira década do Século XXI, o conceito de mobilidade urbana está consolidado e ampliado, daí falarmos diretamente dela no próprio nome do Congresso Arena ANTP 2019 – Congresso Brasileiro de Mobilidade Urbana. Com a parceria da OTM, o congresso tem um novo formato, abrimos novos espaços, reaproximamos antigos e criamos novos parceiros, na certeza de que a união de todos pode melhor qualificar os modos de transporte e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos. Este novo formato de congresso está cristalizado nos estandes,

nas sessões e nos objetivos”.

Encerrados os trabalhos a ANTP entende que o resultado do novo modelo do congresso bienal foi além das expectativas. “Tivemos quase o dobro da média de público dos últimos três congressos. Houve grande movimentação em todos os dias. Os congressistas tiveram muitas ocasiões para interagir no ambiente do congresso e muitos percorreram a feira ou aproveitavam os espaços de refeição acompanhando a palestra de seu interesse pelo fone de ouvido. Recebemos avaliações sempre bastante positivas”, comentou o superintendente da ANTP, Luiz Carlos Mantovani Néspoli, acrescentando que uma avaliação mais acurada será feita para aprimorar ainda mais o modelo do evento.

Curador do congresso, o especialista em marketing da mobilidade Roberto Sganzerla afirmou: “A Arena ANTP 2019 foi um absoluto sucesso. Este novo jeito de discutir a mobilidade urbana foi amplamente aprovado tanto pelos congressistas como por todos os patrocinadores e expositores”. Ele acrescentou: “Estamos em um momento histórico e de grande transformação na mobilidade urbana. Ao mesmo tempo em que o setor precisa criar políticas priorizando o passageiro, há também os desafios de um transporte mais limpo, rápido e que se beneficia de tecnologias de conectividade e pagamento.”

INOVAÇÃO EM PAUTA

Nos últimos tempos – e na Arena ANTP 2019 não seria diferente – o debate sobre transporte público urbano por ônibus vem tendo como base um quadro em que prevalece uma sensível redução de demanda de passageiros e a persistência de muitas políticas de gratuidades que ultrapassam aquelas previstas constitucionalmente. Tais fatores pressionam por reajustes da tarifa pública ou pela concessão de subsídios. Além disso, a eficiência dos sistemas de transporte por ônibus é prejudicada por congestionamentos, pois, na maioria das vias urbanas país a fora, os ônibus circulam



Ailton Brasiliense Pires: “Com a parceria da OTM, o congresso tem um novo formato e abrimos novos espaços”

misturados ao tráfego geral, reduzindo sua velocidade comercial e, por consequência, observando o aumento do custo operacional da rede de transporte urbano.

Além da multiplicação das faixas exclusivas ou corredores dedicados, uma das saídas para aumentar a eficiência operacional do ônibus urbano poderá ser a inovação. Entidade representativa do transporte público urbano por ônibus no Brasil, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) levou para a Arena ANTP 2019 um debate sobre o seu novíssimo programa Coletivo, voltado para a promoção da inovação no setor. O programa Coletivo se propõe a atuar como um ‘hub’ de modo a conectar os agentes presentes no universo da mobilidade. A ideia é estabelecer um ambiente que favoreça a inovação como forma de fazer frente aos desafios apresentados ao setor, o que inclui fatores como regulação, a prestação qualificada de um serviço público que é também direito social, e a remoção de entraves de diferentes ordens. Foram apresentados na Arena ANTP 2019 os três projetos mais bem qualificados no 1º Desafio de Inovação do Programa Coletivo, realizado em agosto de 2019, durante o Seminário Nacional da NTU.

Com o seu presidente, Otavio Vieira da

Cunha Filho, a NTU participou também de uma sessão em que o foco esteve nos transportes estruturantes nas cidades, com exposições sobre transportes sobre pneus, setor representado também por Nieve Chaves, presidente do Grupo Mobibrasil, e os sistemas urbanos sobre trilhos, envolvendo Roberta Marchesi, diretora executiva da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), e Luis Augusto Valença de Oliveira, diretor presidente CCR Mobilidade.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO E FRETAMENTO

A Arena ANTP 2019 teve um painel sobre transporte rodoviário de passageiros, coordenado pela Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI). Nesse painel houve uma exposição a respeito das soluções da BR Distribuidora para o segmento, apresentações a cargo das empresas Viação Águia Branca, Viação Ouro e Prata, Viação Garcia, além de uma conferência sobre a importância das novas tecnologias a cargo do psicólogo e consultor em gestão empresarial Waldez Ludwig.

Duas conferências marcaram o debate sobre o transporte por fretamento. Uma delas, com o tema “O fretamento na nova mobilidade”, esteve a cargo do assessor técnico da ANTP, engenheiro e sociólogo Eduardo Alcântara de Vasconcellos. A outra exposição versou sobre o tema “A transformação do consumidor e seu impacto no transporte” e foi realizada Mariana Aldrigui, coordenadora da ONG Global Travel & Tourism Partnership no Brasil.

Houve espaço ainda para o tema da locação de veículos, com participação da Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis (ABLA). O setor ampliou o número de empregos diretos de 76,5 mil em 2016 para 82,6 mil em 2018. Houve um painel de debate sobre o tema “O modelo de carros compartilhados nas

grandes metrópoles”, com a participação das empresas Turbi e Sascar.

INICIATIVAS DA ANTP

A ANTP apresentou em seu congresso dois trabalhos que dizem respeito à qualificação do transporte público urbano sobre pneus. Um deles foi o Guia Básico de Gestão Operacional para Melhoria do Serviço de Ônibus, estruturado em nove capítulos que esmiúçam de maneira clara e objetiva os aspectos centrais da operação dos ônibus. Os capítulos são: 1) Os ônibus urbanos – anatomia, qualidades e limites; 2) O transporte por ônibus urbanos e sua relação com o ambiente em que se realiza; 3) Construção da rede: planejamento, especificação e operação; 4) Requisitos e responsabilidades na contratação; 5) Contratos para operação dos serviços de transporte coletivo urbano por ônibus; 6) Custos, política tarifária e sistemas de arrecadação; 7) Qualidade dos serviços de ônibus – Os diversos pontos de vista, considerando qualidade desejada, contratada, percebida e ofertada; 8) Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), e 9) Gestão para a qualidade. Esse guia foi patrocinado pela operadora Metra, pela Associação Nacional dos Fabricantes de ônibus (FABUS) e pelas indústrias Mercedes Benz, Volkswagen Caminhões e Ônibus e Volvo.

Outro trabalho levado pela ANTP ao seu congresso diz respeito à discussão sobre o crescimento do uso de aplicativos de transporte individual. A entidade apresentou um estudo inédito em que avalia três cenários hipotéticos, considerando a migração da demanda dos ônibus para aplicativos em taxas de 10%, 20% e 30%, respectivamente. O estudo indica que haveria o aumento da quantidade de quilômetros rodados por carros entre 19% e 57%, provocando crescimento de 11,9% e 43,2% nas taxas de emissão de poluentes. Cresceria também a emissão de dióxido de carbono (CO₂), um dos gases causadores do efeito estufa, a taxas



Otávio Cunha Filho participou também de uma sessão em que o foco esteve nos transportes estruturantes nas cidades

entre 21,3% a 77,5%. A taxa de acidentes com vítimas deverá subir de 2,8% a 8,4%. E, com o aumento do trânsito, crescerá também o custo operacional das empresas de ônibus entre 10,9% e 32,9%.

MOBILIDADE INTEGRADA

Uma sessão da Arena ANTP 2019 compreendeu as perspectivas de desenvolvimento de projetos de mobilidade na capital paulista e na Região Metropolitana de São Paulo na próxima década, com a participação de dirigentes governamentais do município e do Estado de São Paulo.

A Arena ANTP 2019 tratou também do tema mobilidade integrada, com projetos brasileiros referentes às cidades de Campinas (SP) e Vitória (ES) e casos internacionais, em sessão coordenada pela União Internacional de Transportes Públicos, Divisão América Latina (UITP/DAL), com uma exposição inicial do presidente dessa entidade, o engenheiro e professor brasileiro Jurandir Fernandes, e representantes dos governos locais de Medellín, Colômbia, e da Cidade do México.

O especialista em marketing de transportes e mobilidade Roberto Sganzerla e o empresário do setor de transportes Edmundo Carvalho Pinheiro, que implantou em Goiânia (GO) serviço City Bus 2.0 – “diferenciado, flexível e sob demanda” – apresentaram o conceito Mobility as a Service (ou Mobilidade como um Serviço – MaaS). Conforme definição da UITP, o MaaS é uma plataforma digital integrada de mobilidade, viabilizada, sobretudo, pela disseminação de smartphones, e que congrega diferentes recursos de mobilidade, alguns tradicionais e outros resultantes da própria recente digitalização.

TEMAS DO DIREITO

A UITP América Latina e o escritório Cordeiro, Lima Advogados, com sede em São Paulo, lançaram na Arena ANTP 2019 o Grupo de Estudos sobre Abertura e Proteção de Dados na Mobilidade – Geaprodam; o escritório jurídico coordenará o grupo. Os principais dirigentes dessa banca, os advogados Leonardo Cordeiro e Ivan Lima, fizeram em sessão específica do congresso uma exposição sobre o tema “Legislação Brasileira: Nova lei sobre abertura e proteção de dados – Tarifa de remuneração e tarifa”.

O escritório Cordeiro, Lima Advogados, participou ainda da sessão sobre o tema Compliance no sistema de transporte público, que reuniu representantes da Procuradoria Geral da União e do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss). Como lembra o presidente do SPUrbanuss, engenheiro Francisco Christovam, esse debate é atual porque na cidade de São Paulo, em recente licitação do transporte coletivo público de passageiros por ônibus, o poder concedente exigiu que as futuras concessionárias, no prazo de um ano após a assinatura dos contratos, desenvolvessem seus respectivos sistemas de compliance.



ve|oe

Piscou, passou.

CAMINHO LIVRE PARA A PRODUTIVIDADE DO SEU NEGÓCIO.

BETC | HAVAS

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.
- ✿ A mesma conta pode ser vinculada a diversos veículos.
- ✿ Gerencie o consumo e a conta online, tudo pelo aplicativo ou pelo site.
- ✿ **Vale-pedágio***: segurança na negociação com o transportador, acompanhamento de rota, controle de gastos e conformidade com a Lei nº 10.209 (Lei do Vale-pedágio).

Veloe também é



Aplicativo para você
e tag para seu veículo.



Saiba mais:
veloe.com.br

*Venda exclusiva para clientes da Target.

NOVAS TECNOLOGIAS

Conferencistas internacionais – Matt Blanks e Ana Reiley, dirigentes globais, respectivamente da Mastercard e da Visa – participaram de uma sessão que discutiu novas tecnologias aplicadas ao pagamento das tarifas e a aceitação de cartões bancários EMV contactless no transporte público.

Houve uma sessão sobre novas tecnologias para emprego na gestão e operação de sistemas de mobilidade nas cidades, com dirigentes das empresas Autopass e Trapeze. O tema da inteligência artificial aplicada à mobilidade urbana foi explorado em uma sessão com a participação de representante da OnBoard Mobility. O transporte sob demanda, visando à otimização de serviços de mobilidade com novas tecnologias, foi examinado em uma sessão com a participação das empresas Serttel e UBus.

No último dia da Arena ANTP 2019, um dos auditórios abrigou apresentações sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), com participação das empresas Digicon, Tacom, CITbus, Empresa 1, Prodata, Clever Devices, Transdata. Um painel a respeito de sistemas e soluções para transporte público contou com a participação do Grupo Imply, da operadora Metra, Consórcio Ótimo e Autopass. Houve ainda sessões com exposições promovidas pela Visa e pela Perto.

MICROMOBILIDADE E MOBILIDADE ATIVA

O negócio da micromobilidade nos centros urbanos com o uso de bicicletas e patinetes foi discutido em sessão com representantes da operação brasileira da Grow e da empresa Tembici, ambas atuantes nesse segmento. Caminhadas e o uso de bicicletas (modalidades da chamada mobilidade ativa) como forma de produzir cidades mais humanas e sustentáveis foi objeto de sessão que reuniu com organizações que se dedicam a promover essa forma de deslocamento urbano: Mobilize Brasil, União de Ciclistas do Brasil (UCB), Associação Civil Rodas da

Paz, Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) e Cidadeapê.

O Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) promoveu no último dia da Arena ANTP 2019 o “Seminário Setembro Verde – A bicicleta como mobilidade para uma cidade mais humana e sustentável”. A coordenação esteve a cargo do diretor executivo Francisco Petrini. Entre os conferencistas do seminário estava o assessor especial do Ministério do Desenvolvimento Regional, engenheiro Jean Carlos Pejo, que apresentou os marcos legais de atuação do ministério, ressaltando que é preciso prover condições de integração favoráveis para que as pessoas possam usar a bike como ferramenta de trabalho. O presidente da UITP Divisão América Latina, Jurandir Fernandes, discutiu o tema da micromobilidade por meio de bicicletas, patinetes e com apoio de novas tecnologias que facilitam a gestão e a mobilidade nas cidades. O vice-presidente do Simefre, Cyro Gazola, destacou que com as transformações registradas nos últimos dez anos, o Pólo Industrial de Manaus (PIM) está em pé de igualdade com qualquer outra área de produção de bicicletas no mundo. Houve também exposições de Airton Camargo e Silva (Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô), Victor Gonzaga (UBUS), Daniel Guth (Aliança Bike) Silvia Ballan (Canal Cheguei de Bike) Renata Falzoni (Bike é Legal) e o vereador paulistano José Pólce Neto, que falou sobre o Programa Bike – SP.

TRILHOS URBANOS

Com coordenação da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), a Arena ANTP 2019 recebeu a sessão intitulada Espaço Trilhos, reunindo especialistas, gestores públicos e autoridades. O foco foi o futuro dos trilhos na mobilidade urbana nas cidades do país. O primeiro painel discutiu os desafios para o avanço do setor metroferroviário de passageiros com a participação de representantes da própria ANPTrilhos, do Fórum Nacional



Francisco Christovam lembrou que as futuras concessionárias terão de desenvolver seus respectivos sistemas de compliance.

de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana, Secretaria Extraordinária de Mobilidade Urbana da Prefeitura de Porto Alegre, Comitê de Mobilidade da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB) e Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. O segundo painel, com foco principal em tecnologias voltadas para a mobilidade urbana, contou com representantes da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), do Metrô de São Paulo, MetrôRio, da empresa Aero-movel e da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp).

Em outra sessão, conduzida pelo presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, tratou-se da perspectiva de concessão e implantação do Trem Intercidades em conjunto com Linha 7 – Rubi da CPTM, e da concessões das Linha 8 – Diamante e da Linha 9 – Esmeralda da CPTM.

MATRIZ ENERGÉTICA

Um dos temas de maior evidência na Arena ANTP 2019 foi tratado em duas sessões distintas: a questão da matriz

energética do transporte público urbano por ônibus no país. No primeiro dia, com moderação do jornalista William Waack, um painel específico defendeu as vantagens do HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) ou “diesel renovável”. Foi destacado o fato de que esse tipo de combustível pode ser utilizado sem a necessidade de adaptações na frota em circulação e que a fabricação pode acontecer em plantas da Petrobrás já instaladas.

A Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio) defendeu no encontro a ampliação da gama de biocombustíveis produzidos no Brasil a partir da agregação do HVO e do querosene de aviação renovável (SPK) à fabricação de etanol e biodiesel já existentes no país. Participaram ainda dessa sessão representantes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Associação Brasileira de Engenharia Automotiva (AEA), Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss), Ministério das Relações Exteriores e Petrobrás.

No último dia, outra sessão debateu a perspectiva de adoção no país da mobilidade elétrica para o transporte coletivo por ônibus. Um ponto a realçar nessa sessão foi a informação de que não há entraves técnicos para a implantação de uma rede de abastecimento da frota elétrica. Participaram do debate representantes da Enel Soluções, a indústria global de origem chinesa BYD e as empresas brasileira Baterias Moura, Eletra e WEG.

SESSÕES SOBRE TEMAS RELEVANTES

O tema da segurança viária esteve em foco com a apresentação de informações atualizadas a respeito do Programa Respeito à Vida, do governo paulista, com uma exposição do consultor Víctor Pavarino, Organização Panamericana de Saúde e Organização Mundial de Saúde (OPAS/OMS). Ficou evidente nessa sessão



Jurandir Fernandes discutiu o tema da micro-mobilidade por meio de bicicletas, patinetes com apoio de novas tecnologias

que não se alcançará em 2020 a meta de redução de 50% no número de mortos em ocorrências de trânsito em nível global, conforme pretendia convocação da ONU no início da década; o Brasil também não obteve êxito nesse sentido.

Ainda com relação ao tema da gestão do trânsito e da segurança viária, houve painéis sobre redução de acidentes com motos e programas locais que obtiveram êxito na redução de acidentes de trânsito. Uma sessão específica examinou os riscos e as oportunidades com o processo de mudança do Código de Trânsito Brasileiro em andamento no Congresso Nacional.

Outra sessão da Arena ANTP 2019 trouxe o debate de um tema cuja importância é amplamente reconhecida, mas que tem avançado pouco: a governança metropolitana. O debate envolveu a ANTP, Simefre, Empresa de transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans), Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU-SP), vinculada ao governo estadual paulista, e a Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (Comec). Em outra sessão, representantes do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social e do BID – Banco Interamericano

de Desenvolvimento discutiram modelos de financiamento para projetos de mobilidade.

A Arena ANTP 2019 propiciou ainda a discussão do tema da acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, sobretudo idosos e pessoas com deficiência, e debateu a questão de gênero na mobilidade. A relação entre mobilidade urbana, meio ambiente e saúde foi examinada em pelo menos duas sessões, ambas com a participação do engenheiro e sociólogo Eduardo A. Vasconcellos, assessor técnico da ANTP; em uma delas o foco foi a cidade e o meio ambiente e contou com uma exposição do pesquisador Carlos Leite, a outra, envolvendo matriz energética, mobilidade e saúde, teve a participação do especialista Olimpio Álvares.

Representantes de empresas de consultoria de larga presença no setor – Logit, TTC, Sinergia e Oficina Consultores – e do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) uma sessão construiu uma visão geral dos planos de mobilidade urbana. O Conselho de Arquitetura e Urbanismo teve sua própria sessão, em que explorou o tema Mobilidade e Urbanismo caminhando juntos como oportunidade de redesenho das cidades. A questão do transporte público no contexto do planejamento urbano foi examinada em uma sessão com os arquitetos históricos da ANTP Valeska Peres Pinto, Nazareno Affonso e Ayrton Camargo e Silva, e o não menos histórico engenheiro Frederico Bussinger.

Duas conferências trataram da movimentação e logística de cargas no meio urbano, uma delas sob responsabilidade do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), Tayguara Helou, que apresentou um conjunto de propostas para o segmento. A outra conferência foi proferida pelo secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto; ele falou sobre os planos de sua pasta.

CTM

Marcopolo cria divisão para o futuro da mobilidade

A nova divisão Next da fabricante gaúcha desenvolverá soluções que visam facilitar o deslocamento e a conexão das pessoas



A Marcopolo, uma das maiores fabricantes de carrocerias, criou a Marcopolo Next, divisão de inovação voltada para o futuro da mobilidade. O propósito é desenvolver serviços e sistemas inteligentes que facilitem o deslocamento e a conexão das pessoas.

Segundo a empresa, a nova divisão estratégica está focada nos vetores futuros de crescimento da organização, que incluem novos sistemas e serviços de mobilidade. A iniciativa nasce com o conceito de company builder, ou seja, de construir startups e lançar novos negócios. Também atuará na gestão da inovação do grupo e seus desdobramentos na cultura organizacional, além de fazer a conexão do negócio atual com o

futuro da companhia.

“A criação da Marcopolo Next está intimamente ligada ao nosso propósito de melhorar a qualidade de vida nas cidades, por meio de soluções de mobilidade que conectem e aproximem facilmente as pessoas”, afirma James Eduardo Bellini, CEO da Marcopolo.

Com 70 anos de atuação, a empresa é líder do mercado brasileiro no segmento ônibus, atua nos cinco continentes e seus veículos rodam em mais de 100 países. A Marcopolo Next terá foco global e deverá lançar um olhar para novos modais e negócios além do core business. Entretanto, muitos sistemas poderão estar embarcados nos ônibus, como por exemplo, serviços envolvendo inteligência artificial e sensoria-



Petras Amaral: “Queremos atrair as novas gerações e os usuários do transporte individual para a mobilidade coletiva”

“A mobilidade é um fator crítico que afeta tanto a nossa qualidade de vida quanto as atividades econômicas e sociais. Queremos atrair as novas gerações e os usuários do transporte individual para a mobilidade coletiva e diminuir o tempo e o custo dos deslocamentos, aumentar significativamente o índice de integração das pessoas nas cidades”, diz Petras Amaral, chefe de inovação da Marcopolo e responsável pela Marcopolo Next. “Desta forma, também estaremos contribuindo para a estruturação das cidades inteligentes.”

Para acelerar as soluções desenvolvidas pela Marcopolo Next, a companhia criou a Marcopolo Ventures e Capital, que destinará recursos à nova divisão e também investirá em startups e negócios aderentes à estratégia de transformação do grupo.

A Marcopolo Next terá equipes dedicadas e multidisciplinares, além de contar com parceiras tecnológicas para o desenvolvimento de projetos de impacto e potencial disruptivo. As equipes deverão atuar em hubs em São Paulo (SP), Porto Alegre (RS) e Caxias do Sul (RS), onde fica a sede da empresa. Também contará com postos avançados no exterior, localizados nos principais ecossistemas de inovação.

Alguns projetos já estão em andamento – a maioria se encontra nas fases de prova de conceito e mínimo produto viável. As próximas etapas da Marcopolo Next incluirão a estruturação do portfólio, as estruturas físicas e a implantação de metodologias ágeis a serviço da mobilidade.

Em 2018, a Marcopolo registrou receita líquida consolidada de R\$ 4,19 bilhões, crescimento de 45,9% em relação ao ano anterior.

CTM

NÓS EXISTIMOS PARA AJUDAR OS NOSSOS CLIENTES A VENDEREM



Nossas operações com transporte fracionado e lotação, com fluxo diário de veículos, atendem 100% da demanda entre o Sul e Sudeste.



NOSSOS SERVIÇOS

ARMAZÉNS LOGÍSTICOS

GESTÃO DO ESTOQUE

CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

TRANSPORTES

OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

TORRE DE CONTROLE (4PL)

LOGÍSTICA *IN HOUSE*

CONSULTORIA LOGÍSTICA



250 mil m² de galpões



Armazéns 100% automatizados



Mais de 280 mil posições paletes



1,5 milhão m² de áreas para expansão



Equipe especializada



300 mil ton transportadas por ano



Operações motorizadas 24h/7



700 veículos próprios + 300 agregados

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

(11) 3478 0810

comercial.sps@gruposoniato.com.br

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

GRUPOTONIATO

Especialista em entregar soluções

www.GrupoToniato.com.br

Embraer testa primeira aeronave autônoma no Brasil

O sistema de navegação por sensores e imagem conduziu a aeronave pela pista de decolagem, de forma totalmente independente

SONIA MORAES

A Embraer realizou o primeiro teste de uma aeronave autônoma no Brasil. A iniciativa, feita por meio de cooperação científica e tecnológica com a Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes), possibilitou que um protótipo realizasse sozinho a operação de taxiamento, movimentando-se em solo por um trajeto previamente estabelecido e sem interferência humana.

O teste ocorreu na última semana de agosto, na fábrica da Embraer em Gavião Peixoto, interior de São Paulo. O conjunto de navegação por sensores e imagem conduziu a aeronave demonstradora da tecnologia de sistemas autônomos pela pista de decolagem, área de táxi e pátio de forma totalmente independente, sem auxílio externo. Um piloto acompanhou a operação da cabine de comando, caso houvesse alguma intercorrência.

Nos últimos seis meses, pesquisadores da Embraer e da Ufes trabalharam juntos em modelos matemáticos e computacionais de automação, desenvolvimento de softwares, hardwares, kit de sensores a laser, GPS e câmeras, bem como na integração dos sistemas na plataforma aeronáutica. O sistema autônomo de navegação terrestre foi testado em um simulador durante avaliações preliminares, antes da operação real.

“Nossa estratégia de desenvolvimento tecnológico em sistemas autônomos busca posicionar o país na vanguarda dos processos de inteligência artificial em diversas aplicações”, afirma Daniel Moczydlower, vice-presidente executivo de engenharia e tecnologia da Embraer.

“Alcançar esse marco tecnológico no mês de celebração dos 50 anos da Embraer, demonstra não somente a importância da aproximação da indústria com a universidade, mas também como nossas pessoas estão preparadas e engajadas para a jornada de excelência necessária para as próximas décadas.”

O sistema integrado de inteligência artificial monitorou as condições externas e internas da aeronave, atuando de forma independente nos comandos de aceleração, direção e frenagem, e executou com precisão a movimentação pelo trajeto indicado. A plataforma aeronáutica do teste – a mesma utilizada para o desenvolvimento dos modernos jatos executivos Legacy 500 e Praetor 600 –, integrou funcionalidades do sistema IARA (Intelligent Autonomous Robotic Automobile), resultado de uma pesquisa na área de carros autônomos que teve início em 2009, no Laboratório de Computação de Alto Desempenho (LCAD) da Ufes.

“Este sucesso demonstra a excelência do que vimos desenvolvendo na Ufes nestes últimos dez anos nas áreas de veículos autônomos e inteligência artificial. Ele nos coloca mais uma vez na vanguarda científica nestas áreas no nível mundial. Fazer tudo isso em parceria com a Embraer nos enche de orgulho e satisfação”, afirma o professor Alberto Ferreira de Souza, coordenador do projeto.

A parceria com a Ufes, no âmbito de pesquisa e desenvolvimento pré-competitivo, busca acelerar o conhecimento das tecnologias de sistemas autônomos,

por meio da implementação de processos mais ágeis de experimentação.

A proposta de desenvolvimento científico de sistemas aeronáuticos autônomos, utilizando uma plataforma demonstradora de tecnologia, constitui um instrumento de pesquisa pré-competitiva eficaz e eficiente para aprendizado, capacitação e maturação das tecnologias antes da aplicação em produtos futuros ou desenvolvimento de novos segmentos de mercado.

Iniciativas como esta, combinadas com políticas de incentivo de longo prazo, podem potencializar, por exemplo, a capacidade do Brasil de viabilizar uma nova era da mobilidade aérea mais acessível à população.

A Embraer aposta no modelo de inovação aberta e mantém colaboração com dezenas de universidades e centros de pesquisa no Brasil e no exterior. Entre os destaques estão as parcerias de longo prazo com instituições como a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), as Fundações de Amparo à Pesquisa dos estados de Santa Catarina, São Paulo e Minas Gerais (Fapesc, Fapesp e Fapemig, respectivamente) e a Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (Embrapii), que são fundamentais para diminuir a distância entre a comunidade científica e as necessidades da indústria. Ao estabelecer parcerias estratégicas por meio de mecanismos mais ágeis de cooperação, a Embraer estimula redes de conhecimento que permitem um significativo aumento de competitividade do país e a construção de um futuro sustentável.

CTM

26ª EDIÇÃO

INTERMODAL

2020 SOUTH AMERICA

ENQUANTO VOCÊ APROVEITA AS OPORTUNIDADES GERADAS NESTA EDIÇÃO DO EVENTO NÓS JÁ ESTAMOS TRABALHANDO NA PRÓXIMA EDIÇÃO.

ESPERAMOS VOCÊ
NA 26ª EDIÇÃO DA MAIOR
FEIRA DE LOGÍSTICA TRANSPORTE DE
CARGAS E COMÉRCIO EXTERIOR
DA AMÉRICA LATINA

Saiba mais:

www.intermodal.com.br

info@intermodal.com.br • +55(11) 4632-0200

Promoção e
Organização:

informa
exhibitions

**SAVE
THE
DATE**

17 A 19
MARÇO
2020

E190-E2 da Embraer recebe o prêmio PMI Projeto do Ano 2019



O programa E190-E2 da Embraer, composta por nova geração de aeronaves, recebeu o prêmio PMI Projeto do Ano 2019 em uma cerimônia realizada na Filadélfia, Estados Unidos.

Segundo o Project Management Institute, associação líder mundial para a área de gerenciamento de projetos, o E190-E2 foi reconhecido como um programa extremamente complexo que desenvolveu um avião praticamente novo, criou um novo sistema de produção, gerou mais inovações e conectividade para a aeronave para o suporte ao cliente, além de ter espalhado uma nova cadeia global de suprimentos por Estados Unidos, Brasil, Europa e Ásia.

A premiação reconhece grandes e complexos projetos que obtêm melhor desempenho das práticas de gerenciamento de projetos, os mais altos resultados organizacionais e que mais geram impactos positivos na sociedade. O instituto também destacou a capacidade da Embraer de

trazer ao mercado uma família de aeronaves comerciais dentro do prazo e do orçamento previsto que, inclusive, superou várias metas de desempenho.

“O E2 representa uma nova referência para os jatos crossover e estamos honrados em receber esse prestigioso prêmio, reconhecendo a excelência de todas as equipes da Embraer envolvidas no programa”, afirma Luís Carlos Affonso, vice-presidente de estratégia, inovação da Embraer.

Fernando Antonio Oliveira, diretor do programa E2, comenta que a Embraer construiu uma herança desafiando o impossível, começando com o sonho de produzir aviões em um país que nem fabricava bicicletas. “Essa paixão foi passada de geração em geração e, 50 anos depois, as equipes do E2 provaram que é possível sonhar alto e desenvolver um novo jato comercial de alta tecnologia, superando até as mais altas expectativas com um cronograma curto, orçamento limitado e uma especificação de referência.”

Latam Cargo transporta ursa de Salvador para São Paulo

A Latam Cargo Brasil realizou o transporte aéreo de mais um animal. Desta vez foi de uma ursa, que embarcou no aeroporto de Salvador com destino a São Paulo e foi conduzida ao mesmo santuário ecológico



no interior paulista, onde já residem os outros dois animais da mesma espécie.

O transporte foi realizado em parceria com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Para esta viagem, a Latam Cargo levou primeiramente a caixa especialmente produzida para o transporte desta espécie. A caixa foi de São Paulo a Salvador para que o animal pudesse viajar com toda segurança. A viagem da ursa foi realizada em uma aeronave modelo B767-300, com peso total de mais de 500

quilos e foi acompanhada por veterinários e especialistas do instituto de defesa dos animais que a recebeu em São Paulo.

O animal residia no Estado do Sergipe e foi transferido via terrestre para o aeroporto de Salvador, que tem capacidade para receber aeronaves de maior porte, condição necessária para que a ursa pudesse ser transportada. O processo de preparação da aeronave e o embarque começaram quatro horas antes do horário de decolagem do voo e envolveram mais de 15 funcionários da Latam Cargo.

Expresso do Sul recebe 15 ônibus double deck da Marcopolo

A Expresso do Sul, empresa de ônibus do grupo JCA, recebeu 15 ônibus Marcopolo double deck leito-cama para a sua frota. Os veículos são responsáveis pela linha São Paulo – Rio de Janeiro e possuem o que há de mais moderno em relação à segurança e conforto. “Renovamos a frota da empresa constantemente para oferecer um serviço de excelência aos nossos clientes”, afirma Fernando Guimarães, diretor executivo da unidade de transporte de

passageiros do grupo JCA.

Os novos ônibus são equipados com o sistema Adas, da Scania, sistema que gerencia por meio de radares e sensores possíveis mudanças de faixas, frenagem e aceleração automática do veículo de acordo com a distância mínima de segurança, mesmo sem o comando do condutor. “O sistema Adas é um grande aliado dos motoristas em relação à segurança das viagens”, diz Guimarães.

Neobus amplia presença em São Paulo



A JTP Transportes, de Barueri, na Grande São Paulo, adquiriu 20 unidades do ônibus urbanos Neobus New Mega. Os novos veículos são os primeiros da marca adquiridos pela operadora e estão sendo incorporados à

frota da empresa para utilização no sistema de transporte público coletivo de passageiros do município de Embu das Artes (SP).

“Esta é a primeira aquisição de carrocerias da marca pela JTP

Transportes e reforça as vantagens competitivas do modelo New Mega”, afirma Douglas Cristiano Pessoa, supervisor de vendas da Neobus.

Os 20 ônibus New Mega têm chassi Volkswagen 17.230 com suspensão pneumática, com 12.565 mm de comprimento, três portas e capacidade para transportar 82 passageiros (29 sentados e 53 em pé), com poltronas City Confort com apoio de cabeça, elevador instalado na porta central para acessibilidade, posto de cobrador com catraca e vidros colados. Os

veículos são equipados com sistema de ar-condicionado, tomadas USB para todas as poltronas, itinerários eletrônicos, preparação para wi-fi e para monitoramento interno por câmeras para garantir mais segurança aos usuários do transporte público.

Os New Mega, segundo a Neobus, se destacam pela sua extrema robustez, além de ser espaçoso, econômico e esteticamente atrativo. Foram projetados para atender às necessidades dos operadores de transportes, aliando conforto e ótimo desempenho.

Cartão Legal facilita recarga do transporte urbano de São Bernardo

A empresa Cartão Legal, especializada na implantação e gerenciamento em sistemas de bilhetagem eletrônica, oferece diversas maneiras para a recarga, que pode ser feita via aplicativo pelo celular, no ônibus itinerante, ou na rede exclusiva com mais de 50 pontos espalhados nos principais locais da cidade de São Bernardo do Campo (SP).

Segundo Milena Braga Romano, diretora do Cartão Legal, o objetivo é, desde o início de sua gestão, em 2010, ampliar a comodidade, segurança e a facilidade para os clientes. “O que queremos é tornar mais fácil a vida do nosso cliente, oferecendo diferentes maneiras para a compra de créditos, de acordo com a sua

preferência e hábitos, e garantir mais vantagens e benefícios para os usuários do cartão. Por isso, o Cartão Legal, além das opções via aplicativo no celular, no ônibus itinerante, tem uma rede especializada com mais de 50 pontos fixos de recarga que, além de recarregar, possibilita que o usuário confira o seu saldo de crédito em tempo real”, explica.



O uso do Cartão Legal no transporte público urbano traz mais segurança e praticidade para os clientes, que não precisam carregar com dinheiro para se locomover pela cidade. Além disso, torna mais ágil o embarque e ainda permite a integração tarifária.

A startup SleepBoll apresenta cabines de descanso para motoristas

As cabines de descanso para motoristas instaladas nas rodovias brasileiras foram apresentadas na Fenatran 2019 em São Paulo. De acordo com Luciano Paixão, o CEO da startup SleepBoll, idealizadora do projeto, o objetivo é expor a solução integrada ao setor. A expectativa é receber os visitantes no exemplar do pequeno quarto destinado aos motoristas do Brasil e ao cumprimento da Lei dos Caminhoneiros.

Segundo a SleepBoll, a implantação das cabines de descanso para motoristas nas rodovias do Brasil é uma realidade a ser financiada pela iniciativa privada do setor petroquímico, seguradoras, transportadoras e grandes indústrias que serão beneficiadas pelo projeto. De acordo com estudos da SleepBoll, são necessárias quinhentas mil uni-

dades para atender à demanda nacional tanto para os motoristas de caminhões como para os viajantes a trabalho em geral.

“Além de desenvolver os pequenos dormitórios, visando eficiência, desenvolvemos algoritmo de inteligência artificial para dobrar a produtividade e a rentabilidade por veículo de longa distância através de hot seat, que é o revezamento de motoristas no tempo e local certo de parada técnica para reabastecimento”, diz Luciano Paixão.

Enquanto o caminhão prossegue o seu itinerário intermitentemente, o sistema é interconectado por meio de API (interface de programação de aplicações) com as gerenciadoras de riscos responsáveis, evitando o desperdício e ineficiência com a ociosidade de veículos.

Maersk celebra 25 anos de operação no Brasil

Foi em 1994 que o Maersk Santos, seu primeiro navio porta-contêiner, chegou ao porto de Santos, primeiro passo para expansão de outras operações no país



A Maersk comemora 25 anos de atividades no Brasil, quando o Maersk Santos – seu primeiro navio porta-contêiner –, chegou ao porto de Santos. No mesmo ano a companhia também abriu o primeiro escritório de expedição no Brasil, depois de décadas utilizando o serviço de empresas terceirizadas.

O início da Maersk em 1994 foi muito diferente de hoje, quando oferece soluções de logística digital completas para mais de seus 1.000 clientes no Brasil. Naquele ano a empresa estava tomando seus primeiros passos para construir um império de bilhões de dólares em logística no Brasil. A chegada da Maersk Line foi um catalisador para o crescimento acelerado da AP Moller-Maersk na maior economia da América Latina, abrindo o caminho para os terminais da APM iniciarem as operações em Itajaí, Pecém, e eventualmente em Santos, com sua operação joint venture no Brasil Terminal Portuário, a BTP, uma das maiores no país.

“É incrível comemorar o vigésimo quinto aniversário no Brasil, fizemos grandes progressos desde a chegada do Maersk Santos até a criação de serviços intermodais completos e totalmente integrados com soluções digitais, mas ainda há muito que fazer. Nosso foco é ajudar os clientes a obterem

vantagens competitivas”, afirma Antonio Domingues, diretor administrativo da Maersk East Coast South America (ECSA), que inclui Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

Nos anos 90, a Maersk desempenhou um papel de liderança no desenvolvimento das exportações brasileiras de carga refrigerada, principalmente a carne bovina, assim como nas exportações de café, automóveis e autopeças. No final da mesma década, a carne bovina ainda era embarcada em navios de granel antes de passar para contêineres, permitindo então a exportação dos maiores fornecedores de proteínas do mundo para mais de 130 países em todo o mundo. Desde então, produtores de fertilizantes, metais, açúcar e soja não OGM (Organismo Geneticamente Modificado) também passaram a depender de contêineres.

Nos últimos 12 anos também aprofundou seu compromisso com o Brasil e investiu mais de US\$ 6 bilhões. Um dos maiores investimentos incluiu US\$ 2,2 bilhões em 16 navios porta-contêiner, especialmente projetados para os portos de águas rasas do Brasil. Então, foi em 2011 que a Maersk Lima, a primeira de uma nova classe de 16 navios Sammax (South American Max), chegou com capacidade para transportar mais de 8.500 TEU, trazendo novos benefícios de escala aos clientes. Com 299,9 metros de comprimento e 13,5 m de calado, o Sammax pode transportar 7.450 contêineres secos com mais 1.700 plugues frigoríficos a uma velocidade de 22,5 nós.

Nos últimos três anos, houve várias mudanças para a Maersk e suas soluções no Brasil. A companhia adquiriu a Hamburg Süd por 3,7 bilhões euros, concluindo sua compra em dezembro de 2017 e aumentando sua participação no mercado global para

quase 20% na época, além de se tornar a maior linha de transporte para o mercado brasileiro. Desde então, o foco tem sido na integração e o desenvolvimento de uma nova série de serviços intermodais, lançado em março de 2019.

Hoje a Maersk é uma empresa global de logística de contêineres totalmente integrada, fornecendo no Brasil soluções completas. “No momento, o maior desafio para o Brasil é a competitividade. Desde 2013, fizemos campanhas em busca de melhorar a infraestrutura, de mais acordos comerciais e de uma economia mais aberta para permitir o comércio brasileiro em todo o mundo. Procuramos ajudar os clientes a se beneficiarem em todos os momentos, com soluções físicas e digitais focadas na redução de custos e economia de tempo em um mercado global altamente competitivo. Precisamos chegar em uma fase em que a logística finalmente se torna tão fácil e rápida quanto comprar um livro on-line no Brasil. É assim que a logística está progredindo em economias como os Estados Unidos. Quanto mais perto chegamos nesse modelo, mais cedo a economia brasileira, os negócios como um todo e os consumidores serão beneficiados, ajudando a apoiar e aumentar empregos”, diz Dominguez.

No início deste mês, a Maersk anunciou a integração dos seis terminais de serviços terrestres da APM Terminals no Brasil para reparar e limpar contêineres, além de fornecer cross-docking. “Isso será muito importante para ajudar os fornecedores de commodities em proteínas e grãos que precisam evitar gargalos nos principais portos brasileiros e tirar sua carga do país”, diz Matias Concha, chefe de gerenciamento de produtos da Maersk ECSA. **CTM**

newmobility



Showcase
Content
Experience

14 A 18
OUT | 2019
SÃO PAULO EXPO

EVENTOS SIMULTÂNEOS:

FENATRAN
22º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA



Congresso 2019
SAE BRASIL
VEÍCULOS E VIAS INTELIGENTES
O CAMINHO PARA A MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

O NEW MOBILITY TRENDS & FUTURE

FOI SUCESSO NO SALÃO DO AUTOMÓVEL 2018 E MEXEU COM O PÚBLICO E COM O MERCADO. AGORA, VOCÊ TERÁ A OPORTUNIDADE DE PARTICIPAR DE MAIS UMA EDIÇÃO ESPECIAL NA FENATRAN 2019.

SHOWCASE - CONTEÚDO - EXPERIÊNCIA

+DE
130
palestrantes

+DE
40
sessões

+DE
5.000
visitantes



PILARES DO PROJETO



VEÍCULOS
CONECTADOS



DIREÇÃO
AUTÔNOMA



ENERGIAS
ALTERNATIVAS



LOGÍSTICA
URBANA

/FENATRAN
 /FENATRAN_OFICIAL

Apresenta:



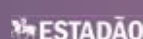
Patrocínio:



Apoio:



Curadoria de Conteúdo:



Organização e Promoção:



Mobilidade em pauta

Congresso e Mostra Internacional SAE Brasil de Tecnologia da Mobilidade abre espaço para a discussão sobre como a indústria atenderá demandas por mobilidade sustentável



Em busca das soluções tecnológicas que darão conta das demandas futuras do transporte sustentável, acontece em outubro o 28º Congresso e Mostra Internacionais SAE Brasil de Tecnologia da Mobilidade 2019, que debaterá como tema central “Veículos e Vias Inteligentes – O Caminho para a Mobilidade Sustentável”. O evento é organizado pela SAE Brasil e realizado no São Paulo Expo, simultaneamente ao Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga (Fenatran).

“Automação, conectividade e eletrificação são tendências que estão moldando as mudanças da indústria – elas assumem o papel de promover maior eficiência energética, segurança e a redução das emissões de carbono”, diz o presidente do Congresso SAE Brasil 2019, Christopher Podgorski, que também é CEO e presidente da Scania Latin America, empresa anfitriã do evento. Para ele é fundamental entender como a inovação e a tecnologia afetam a sociedade

e o setor de transporte.

O executivo destaca que a necessidade de construir um caminho sustentável para mobilidade é um desafio de todos. “O Congresso SAE BRASIL é um fórum altamente credenciado e com maior autoridade para enriquecer o debate sobre as tendências e tecnologias disruptivas da mobilidade de cargas e de passageiros”, completa.

Entre as novidades previstas está a jornada da Scania rumo a um ecossistema de transporte sustentável, um dos destaques da Mostra Tecnológica deste ano. A montadora apresenta sua transição para a mobilidade do futuro com soluções de combustíveis renováveis, eletrificação, automação e cidades inteligentes. Outro destaque será o VW e-Delivery, caminhão da Volkswagen Caminhões e Ônibus, que acumula 15 mil quilômetros de testes de engenharia e condições reais com distribuição de bebidas para a Ambev na capital paulista. A Bosch terá destaque também na mostra, com o

aplicativo Perfectly Keyless, que substitui a chave analógica do veículo por funções no próprio celular. O sistema pode ser instalado em qualquer tipo de veículo, desde carro de passeio a caminhões e ônibus.

O Congresso SAE Brasil 2019 reservou um espaço para a discussão do desenvolvimento sustentável da mobilidade. Trata-se do New Mobility, que tem uma intensa programação com curadoria da SAE Brasil. O público poderá conferir, por exemplo, a réplica do Hyperloop, o primeiro modelo de cápsula de transporte da Hyperloop TT em escala 1:1, por meio de um programa de realidade virtual. Outra atração será experimentar a sensação de viajar na velocidade do som por meio de um programa de realidade virtual. Além de mover cargas e pessoas a velocidades subsônicas, o sistema Hyperloop TT gera excedente de energia, capturada do sol.

O Congresso SAE BRASIL em 2019 incentivará a discussão sobre o futuro da mobilidade, com uma série de palestras e debates que reúnem estudantes, profissionais, além das principais lideranças do setor. Entre os temas: tendências e avanços que afetarão a indústria da mobilidade brasileira e a sua sustentabilidade; as melhorias necessárias na formação superior dos engenheiros; além de um encontro com reunirá presidentes de empresas como Scania, Uber Brasil, DHL Brasil e ABB Brasil para discutir o tema central do congresso.

O evento traz também a análise de profissionais do setor para debater a sustentabilidade e conectividade no transporte de cargas e passageiros. E, na programação, há também espaço reservado para o modal ferroviário e a discussão sobre os benefícios econômicos, sociais e ambientais do transporte de cargas sobre trilhos.

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



www.otmeditora.com | otmeditora@otmeditora.com | 55 11 5096-8104

CHEGOU!

**CARTÃO DO CAMINHONEIRO
PETROBRAS.
DIESEL SEM REAJUSTE
POR ATÉ 30 DIAS.**



**CARTÃO DO
CAMINHONEIRO
PETROBRAS**

Com o Cartão do Caminhoneiro Petrobras, você garante até 30 dias de diesel sem reajuste. Funciona como um cartão pré-pago. Você pode carregar em qualquer posto Petrobras participante, no site ou no aplicativo. Com o cartão carregado, o preço do dia está garantido por até 30 dias. Mais segurança, facilidade e garantia para seguir viagem.

www.cartaodocaminhoneiro.com.br

BAIXE O APP

