



## VOLKSWAGEN LANÇA PRIMEIRO CAMINHÃO ELÉTRICO DESENVOLVIDO NO BRASIL



**Mercedes-Benz celebra 30 anos do centro de desenvolvimento**

**Veículos elétricos avançam no setor de transporte e logística**

**Indústria automotiva se prepara para a descarbonização**

**Aumentam as exportações da Mercedes-Benz para a América Latina**

**Mercado de caminhões mantém o ritmo de crescimento**

**Volvo apresenta novos chassis de ônibus rodoviários**

**Embraer realiza o primeiro voo de seu avião elétrico**

**Latam e Azul ampliam frequências de voos para o exterior**

# Novo Delivery **EXPRESS+**



 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 Volkswagen Caminhões e Ônibus

 @vwcaminhoes



Acesse  
[www.vwco.com.br](http://www.vwco.com.br)  
e conheça nossa  
condição especial.

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



# Carteira B Livre circulação Pedágio de carro + Segurança



Caminhões  
Ônibus

## SUMÁRIO

### LANÇAMENTO

Volkswagen apresenta o primeiro caminhão elétrico desenvolvido no Brasil **6**

### MONTADORAS

Mercedes-Benz celebra 30 anos do centro de desenvolvimento tecnológico **12**

### ELETRIFICAÇÃO

Veículos elétricos avançam no setor de transporte de cargas e de logística **18**

### MEIO AMBIENTE

Indústria automobilística se prepara para a descarbonização **22**

### MERCADO EXTERNO

Mercedes-Benz amplia as exportações para países da América Latina **28**

### ANFAVEA

Produção de caminhões no primeiro semestre é a melhor desde 2013 **32**

### ÔNIBUS

Volvo lança novos chassis de ônibus rodoviários para longas distâncias **34**

### LOGÍSTICA

Stone aposta na primarização das operações logísticas e reduz custos **38**

### AVIAÇÃO COMERCIAL

Azul e Latam retomam os voos para Portugal em setembro **42**

### AÉREO

Movimentação de carga e correios crescem no Brasil e no exterior **48**

### INOVAÇÃO

Embraer realiza o primeiro voo de seu avião com propulsão elétrica **50**

### AEROPORTOS

Aeroportos brasileiros ampliam investimentos em tecnologia e segurança **52**

### PNEUS

Bridgestone e Prometeum investem em suas fábricas no Brasil **58**

### MARÍTIMO

Hapag-Lloyd registra bons resultados no primeiro semestre de 2021 **66**

## SEÇÕES

Editorial **5** Novas **62**

**transporte**  
Todos os modos MODERNO

Ano 57 - Nº 503 - Ago | Set 2021 - R\$ 25,00

#### 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  
carloscriscuolo@otmeditora.com

Raul Urrutia  
raulurrutia@otmeditora.com

#### FINANCEIRO

Vidal Rodrigues  
vidalrodrigues@otmeditora.com

#### EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen  
barbaraghelen@otmeditora.com

#### PUBLICIDADE

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

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, cartões de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições. As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

Filiada a:



**Redação, Administração,  
Publicidade e Correspondência:**  
Av. Vereador José Diniz, 3.300  
7º andar, cj. 707 - Campo Belo - CEP  
04604-006 - São Paulo, SP  
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

# Mercado de caminhões em acelerada expansão

Ao contrário da indústria automobilística em geral, o segmento de caminhões continua em ritmo acelerado de crescimento, mesmo com a crise da falta de semicondutores que afetou a produção nas montadoras.

Conforme os números divulgados pela Anfavea, o mercado de caminhões tanto no mês de agosto como no acumulado de janeiro a agosto de 2021 apresentou o melhor resultado desde 2013 no primeiro caso e desde 2014 nos oito primeiros meses do ano.

O que continua a impulsionar as vendas de caminhões é a forte demanda vinda principalmente do setor de agronegócio, além dos segmentos de carga geral e mineração.

As montadoras, sem dúvida, estão aliviadas com a vigorosa recuperação do mercado, abalado desde o início da pandemia. Entre janeiro e agosto deste ano, comercializaram 83.663 caminhões, 50,8% a mais que no mesmo período de 2020, com apenas 55.476 veículos vendidos. Mais da metade é de modelos pesa-



dos, justamente os mais adequados ao transporte no agronegócio e na mineração.

Na produção de caminhões deste ano, o desempenho comparativo foi ainda melhor, com expansão de 114,8% em relação ao ano passado, já que estão programadas entregas de caminhões adquiridos

até o final do ano.

Em sintonia com a retomada das economias no exterior, as exportações de caminhões também aumentaram significativamente, totalizando 14.683 veículos, mais que o dobro do total exportado em 2020.

Além do foco centrado no desempenho do mercado, a indústria nacional de veículos volta-se agora para os desafios da descarbonização, alinhada às tendências mundiais, o que segundo a Anfavea abrirá oportunidades para a cadeia automotiva e os produtores de combustíveis e de energia, e que deverá trazer um grande boom de investimentos e transformação tecnológica no Brasil.

**Eduardo Chau Ribeiro** | Editor



## Volkswagen e-Delivery, o primeiro caminhão elétrico produzido no Brasil

O novo caminhão elétrico está à venda nas concessionárias da marca com preços sugeridos para os modelos de 11 toneladas de R\$ 780.000 com três baterias e R\$ 967.000 com seis baterias; para os modelos de 14 toneladas são R\$ 795.000 com três baterias e R\$ 980.000 com seis baterias

**SONIA MORAES**

O Volkswagen e-Delivery, primeiro caminhão urbano leve totalmente movido a energia elétrica, já está disponível na rede de concessionários da Volkswagen Caminhões e Ônibus. Os preços sugeridos para os modelos de 11 toneladas são de R\$ 780.000 com conjunto de três baterias e R\$ 967.000 com seis baterias. Para os modelos

de 14 toneladas são R\$ 795.000 com três baterias e R\$ 980.000 com seis baterias.

Cem por cento desenvolvidos, testados e fabricados no Brasil, os caminhões Volkswagen e-Delivery com 11 e 14 toneladas de peso bruto total são o resultado de R\$ 150 milhões em investimentos, o equivalente a mais de 400 mil quilôme-

tros de testes e a dedicação integral de um time formado por 150 engenheiros e técnicos brasileiros. Para o novo caminhão, a fabricante está oferecendo um serviço inédito de consultoria e pós-venda que formam um sistema completo de mobilidade elétrica.

“O futuro chegou. Mais do que vender produtos ou soluções em serviços, nosso propósito é unir o transporte de pessoas e bens ao uso de energias cada vez mais renováveis e limpas. É o que temos feito ao longo da nossa história de 40 anos, pesquisando diferentes matrizes energéticas, respeitando o meio ambiente e construindo um legado para a sociedade. E que agora culmina na chegada do e-Delivery”, comemora Roberto Cortes, presidente e CEO da montadora.

Complementando a oferta de soluções de transporte com zero emissões, entra em ação o inédito e-Consórcio. Uma parceria com algumas das maiores empresas em eletromobilidade do mundo, que assegura comodidade e eficiência para o cliente do e-Delivery: da montagem até a infraestrutura de recarga e gerenciamento de ciclo de vida da bateria dos veículos, integrando toda a cadeia de fornecedores. “Pela primeira vez no país, um caminhão elétrico é oferecido numa solução de transporte completa, com evidentes ganhos para o



**Roberto Cortes: “Pela primeira vez no país, um caminhão elétrico é oferecido numa solução de transporte completa”**

consumidor”, destaca a empresa.

Cortes afirma que o mercado já corresponde à tanta inovação. “Além do acordo já firmado com a Ambev, acabamos de fechar os primeiros negócios com outras grandes empresas no país. Coca-Cola Femsa Brasil e JBS são as primeiras a adquirir os modelos elétricos Volkswagen em pleno lançamento comercial.”

São 20 veículos para a Coca-Cola Femsa e um para a JBS. Outros cem e-Delivery previamente negociados serão entregues à Ambev até o final deste ano. Vale lembrar que esta cervejaria manifestou a intenção comprar 1.600 caminhões elétricos Volkswagen até o ano de 2025.

Segundo a Volkswagen, os novos VW e-Delivery 11 e 14 toneladas têm a bordo



**O e-Delivery de 11 toneladas 4x2 está equipado com motor de 300 kW com torque máximo de 2.150 Nm**

tecnologia de ponta com os mais refinados sistemas de inteligência. E também chegam às lojas com exclusiva consultoria comercial, novos planos de manutenção Volks Total e-Prev e e-Prime, além de uma estrutura de serviços e pós-vendas Volks Care, especialmente desenhados para assegurar a disponibilidade do veículo e reduzir seu custo operacional.

### **E-DELIVERY 11 TONELADAS 4X2**

O modelo mais leve da família elétrica da Volkswagen está equipado com um motor de 300 kW com torque máximo de 2.150 Nm desde a rotação zero. Equipado com suspensão pneumática de série, atende às mais variadas aplicações urbanas e conta

com seis módulos de bateria ou, opcionalmente, três módulos, de acordo com a autonomia necessária à operação. Tem peso bruto total de 10.700 quilos e sua capacidade máxima de carga útil, somada à carroceria, chega a 6.320 quilos.

### **E-DELIVERY 14 TONELADAS 6X2**

Com calibração minuciosa para operação severas, seu motor também proporciona 300 kW e torque de 2.150 Nm desde as primeiras rotações. Sua suspensão pneumática permite elevar um dos eixos para gerar ainda mais economia na operação. Também é bastante versátil em suas aplicações e pode receber seis ou três módulos de bateria conforme o desejo do cliente. Tem peso bruto total de 14.300 quilos e sua capacidade máxima de carga útil, somada à carroceria, chega a 9.055 quilos, a maior de sua categoria em elétricos do Brasil.

O e-Delivery passou por mais de 100 diferentes tipos de testes em pistas especiais, além de imersão simulando áreas alagadas. Nessa jornada, que incluiu desde temperaturas extremas de -20° C a +55° C até avaliações de interferências eletromagnéticas, percorreu o equivalente a cerca de 400 mil quilômetros para comprovar a eficiência e confiabilidade do

veículo em todo tipo de condição.

Os caminhões e-Delivery percorreram rotas na cidade de São Paulo, e na região da fábrica no sul fluminense, com condições reais de tráfego. Além disso, todo o trabalho foi acelerado com simulações no campo de provas do centro mundial de e-Mobility da Volkswagen Caminhões e Ônibus, localizado na fábrica, em Resende (RJ).

Com a opção de seis ou três pacotes de bateria, o e-Delivery oferece autonomia de até 250 quilômetros de acordo com a configuração do veículo e a aplicação. Seu freio regenerativo de três estágios pode aproveitar até 40% da energia gasta para desacelerar. Essa solução foi construída em linha com condições reais de operações urbanas.

O novo caminhão elétrico vem equipado com suspensão pneumática com quatro bolsões no eixo trativo. O modelo de 14 toneladas acrescenta dois no auxiliar, que o motorista também pode suspender quando o implemento estiver vazio, reduzindo o desgaste de pneus e a resistência ao rolamento, tornando o veículo ainda mais eficiente.

O novo Volkswagen e-Delivery conta com cerca de 100 sensores e novos controles eletrônicos para tornar o veículo ainda mais eficiente. A novidade carrega em si tecnologia de ponta com os mais

refinados sistemas de inteligência a bordo. As soluções variam desde a regeneração da energia de frenagem a comandos mais eficazes para o ar-condicionado.

## PROCESSO DE PRODUÇÃO

Na fábrica de Resende a Volkswagen Caminhões e Ônibus usa o mesmo processo do consórcio modular para a produção dos caminhões elétricos e passa a contar com duas novas empresas, a ABB e a GDSolar, que entraram no e-Consórcio para oferecer soluções de carregamento e energia limpa. Essas empresas passam a atuar juntas com a CATL, Moura, WEG, Bosch, Meritor, Siemens, Semcon e Eletra.

## BATERIAS

A CATL, a maior fabricante no desenvolvimento de baterias de íons lítio no mundo, envia os componentes para a fábrica da Baterias Moura em Belo Jardim (PE), onde a empresa investiu em uma nova área de pré-montagem específica para o sistema de baterias de íons lítio. A empresa também tem um espaço para a consolidação do pacote na fábrica da VWCO em Resende.

A Moura e a Volkswagen Caminhões e Ônibus estão trabalhando em conjunto na destinação final adequada e recicla-



**Os carregadores de alta potência têm a capacidade de alimentar os caminhões com 24 kW a 150 kW**

gem das baterias, seguindo as melhores práticas de mercado com foco na sustentabilidade ambiental.

### INFRAESTRUTURA E CARREGADORES

A Siemens e a ABB vão fornecer a infraestrutura de recarga no cliente. As empresas contam com um portfólio completo de soluções e de serviços de carregamento que vão desde diferentes estações com elevada capacidade energética a soluções inteligentes e diversificadas para o abastecimento de vários veículos em um mesmo local.

Os carregadores de alta potência têm a capacidade de alimentar os caminhões com 24 kW a 150 kW de acordo com a sua configuração. Podem ainda recarregar

múltiplos veículos simultaneamente. Para a melhor escolha, elas vão atuar junto com a VWCO na orientação do cliente.

### ENERGIA LIMPA

A GDSolar, que tem 61 usinas de geração de energia fotovoltaica instaladas em 14 estados do país, vai fornecer energia solar de uma fonte 100% renovável. A empresa chega para completar a viabilização da cadeia de recarga veicular, provendo uma solução completa de energia sustentável, a geração de energia solar, rede elétrica, instalações nos clientes e concessionários e o carregador veicular.

### COMPONENTES

Entre as fornecedoras de componentes a WEG, multinacional brasileira, é a responsável pelo conjunto motor e inversor de tração.

A Bosch envia a unidade de controle do veículo, que tem nova tecnologia com elevado poder de processamento, sendo o cérebro do veículo e ficando responsável pelas funções da mobilidade na arquitetura eletroeletrônica. Além disso, a empresa fornece soluções de software embarcado para a eletrificação veicular.

Com um time multifuncional envolven-

do engenheiros de diversos países como Brasil, Alemanha, Índia, Áustria e Vietnã, a empresa também nacionalizou a produção da unidade de controle do veículo, ajudando o projeto não só com conteúdo local, mas também com um serviço ágil e completo para o cliente.

A Meritor, que já é parceira do Consórcio Modular, entrega nova classe de eixos ECO – Electric Compatible – desenvolvida para a aplicação. Ao longo do processo, a empresa dedicou um time de engenheiros para apoiar os testes e validações garantindo seu padrão de qualidade e confiabilidade.

## SERVIÇOS DE ENGENHARIA

A Semcon é a prestadora de prestadora de serviços de engenharia no e-Consórcio atuando nas áreas de montagem de protótipos, ferramentaria, além de apoio na engenharia do produto e testes. Ao todo a Semcon tem cerca de 50 profissionais envolvidos nas atividades e com experiência e formação diversificada, como mecânicos, ferramenteiros, analistas, engenheiros de produto e testes, garantindo o atendimento do cronograma do projeto.

## PARCERIA ESTRATÉGICA

A Eletra, empresa brasileira que é refe-

rência nacional e internacional em transporte público sustentável, é uma parceira estratégica no e-Consórcio e junto com a Volkswagen Caminhões e Ônibus busca novas soluções para eletromobilidade. A parceria prevê a cooperação para o desenvolvimento de veículos eletrificados.

## PLANO DE MANUTENÇÃO

Para os novos caminhões elétricos a Volkswagen Caminhões e Ônibus preparou dois planos de manutenção exclusivos: os Volks Total e-Prev e e-Prime. Os planos foram desenvolvidos para entregar ao cliente a solução completa de serviços que já fazem parte do portfólio Volks Care.

O VolksTotal e-Prev está voltado para as manutenções preventivas básicas de acordo com um cronograma, definido por intervalos apontados pela engenharia da montadora. Os intervalos são definidos de acordo com a condição de operação do veículo, podendo ser misto ou severo.

O Volks Total e-Prime tem todas as coberturas do plano VolksTotal e-Prev mais as manutenções corretivas em peças e componentes que se desgastam de acordo com o tempo de uso do veículo. As manutenções são feitas por quilômetro rodado, conforme a operação do cliente e com as informações colhidas pela telemetria RIO.

**CTM**

## Mercedes-Benz celebra 30 anos do centro de desenvolvimento

Localizado na fábrica de São Bernardo do Campo (SP), o centro de desenvolvimento tecnológico (CDT) é o maior do Brasil e da América Latina e, também, o maior da Daimler fora da Alemanha para caminhões e ônibus da marca

SONIA MORAES



***Karl Deppen: “O CDT é motivo de orgulho para a companhia e um legado para a engenharia brasileira”***

A Mercedes-Benz do Brasil está comemorando 30 anos do seu centro de desenvolvimento tecnológico de caminhões e ônibus, localizado na fábrica de São Bernardo do Campo (SP) e inaugurado no dia 29 de agosto de 1991. É o maior do segmento de veículos comerciais no Brasil e na América Latina e, também, o

maior da Daimler fora da Alemanha para caminhões e ônibus da marca.

Com a atuação do CDT, juntamente com as demais áreas da empresa, a Mercedes-Benz do Brasil se estabeleceu como um player global do Grupo Daimler para desenvolvimento de caminhões, chassis de ônibus e powertrain (agregados). De suas linhas de produção saem veículos para os clientes brasileiros e de vários países da América Latina e outros continentes, que cumprem as legislações e especificidades de cada mercado.

“O CDT traz em sua essência o DNA de pioneirismo e inovação da nossa marca, oferecendo soluções para o transporte de cargas e passageiros e indicando tendências de mercado”, afirma Karl Deppen, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina. “Com uma estrutura moderna e 563 colaboradores, entre engenheiros, técnicos e especialistas, o CDT



### **O CDT foi essencial na introdução de itens de avançada tecnologia do Novo Actros**

é motivo de orgulho para a companhia e um legado para a engenharia brasileira. Aqui, pessoas e tecnologias estão a serviço da mobilidade, sustentabilidade e do ecossistema do transporte responsável, para hoje e para o futuro da sociedade.”

O planejamento e a construção do CDT representaram a consolidação e a própria evolução das atividades de desenvolvimento tecnológico da Mercedes-Benz do Brasil. Este trabalho foi iniciado muito tempo antes, em 1963, com a implantação da engenharia de produtos, dedicada a caminhões, chassis de ônibus e powertrain. Em 1970, foi criada a área de engenharia experimental para veículos, motores e componentes. Com o CDT, em 1991, houve um agrupamento das diversas equipes e a centralização das atividades num mesmo local.

O CDT se posiciona no mesmo nível de unidades similares da Daimler na Alemanha, Estados Unidos, Japão e Turquia,

realizando trabalhos globais e desenvolvendo projetos que podem ser lançados em vários países. A atuação do CDT é potencializada com outros investimentos da empresa em recursos de desenvolvimento. Isso está concretizado no campo de provas de caminhões e ônibus de Iracemápolis (SP), o maior do Hemisfério Sul, inaugurado em 2018. O local irá expandir suas atividades para um centro de testes completo para todos os segmentos em parceria com a Bosch, cujas obras terão início ainda neste semestre. Além da utilização pela própria empresa, a nova unidade será aberta ao mercado e poderá ser locada por fabricantes do setor automotivo, incluindo os de automóveis, vans, outros veículos, sistemas e componentes.

“O CDT se destaca pela diversidade de profissionais que aqui trabalham, de várias origens, daqui e do exterior, que trazem a riqueza de conhecimento e de culturas para a empresa. O caminho inverso tam-

bém acontece, com muitos engenheiros e técnicos brasileiros se transferindo para outras unidades da Daimler no mundo, levando know-how, proatividade e criatividade ao desenvolvimento de projetos para outros mercados”, afirma Daniel Spinelli, diretor de desenvolvimento de caminhões da Mercedes-Benz do Brasil.

Segundo o executivo, com as novas tecnologias digitais de projeto CAD (computer-aided design – projeto auxiliado por computador), CAE (computer-aided engineering – engenharia auxiliada por computador) e CAT (computer-assisted translation, ou tradução assistida por computador), ensaios acelerados em banco de provas e no campo de provas da Mercedes-Benz, houve redução importante no tempo de execução dos trabalhos, no ciclo que se inicia com a ideia, conceito, projeto, pesquisa e desenvolvimento, até o produto final. “Com base em elementos corporativos globais, como qualidade, inovação e planejamento, o CDT do Brasil é uma universidade de tecnologia para cada engenheiro, contribuindo para seu crescimento profissional e intelectual”, diz Spinelli.

O CDT foi essencial para o êxito da introdução de itens de série de avançada tecnologia do Novo Actros. A atuação da equipe de desenvolvimento de caminhões

teve papel relevante no desenvolvimento das demais linhas de caminhões, apresentando novidades tecnológicas e novos modelos para as linhas Accelo (como o 1316 6x2, cabine estendida e câmbio automatizado), Atego (3030 8x2 e câmbio automatizado) e Axor (desde 2016 são mais de 60 itens de desempenho, conforto, segurança e economia).

O CDT tem papel fundamental no desenvolvimento do portfólio de ônibus urbanos e rodoviários, tanto para o mercado interno, quanto para América Latina e outros continentes. Os ônibus monoblocos O 370 e a atualização dos chassis LO, OF e OH foram os primeiros projetos 100% nacionais desenvolvidos pelo CDT. Na sequência, vieram gerações como a linha O 400 e a atual família O 500.

“Com longa experiência e amplo conhecimento do segmento, a Mercedes-Benz do Brasil tornou-se o centro de competência mundial da Daimler para desenvolvimento de chassis de ônibus da marca”, afirma Christian Flecksteiner, diretor de desenvolvimento de chassis de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Além de aprimorar ainda mais modelos já consagrados pelo mercado, a equipe do CDT criou, recentemente, novos conceitos de produto, como os superarticulados O 500 MDA e UDA (piso alto e piso baixo



### **O campo de provas expandirá suas atividades para um centro de testes completo**

respectivamente) para carrocerias de até 23 metros, com capacidade para mais de 200 passageiros e ideal para sistemas de transporte coletivo urbano baseados em corredores, faixas exclusivas e BRT (Bus Rapid Transit).

Outros destaques no mercado foram os modelos O 500 rodoviários 8x2 para carrocerias double decker e high deck, o chassi OF 1621 para fretamento e o O 500 R super padron para o segmento urbano, além de tecnologias de segurança para ônibus rodoviários.

Os engenheiros e técnicos do CDT também trabalham permanentemente com o desenvolvimento do uso de combustíveis alternativos ao diesel de petróleo. Entre as experiências pioneiras da Mercedes-Benz do Brasil incluem-se testes em bancos de prova e em caminhões e ônibus com biodiesel e diesel de cana. A Empresa vislumbra agora os biocombustíveis de

segunda geração, como o HVO (Hydro-treated Vegetable Oil ou Óleo Vegetal Hidrotratado), como solução imediata para reduzir a emissão de gás carbônico (CO<sub>2</sub>) por caminhões, ônibus e veículos comerciais leves no país.

Entre as diversas alternativas para um transporte sustentável, a Mercedes-Benz do Brasil apresentou o eO500U, primeiro chassi de ônibus elétrico 100% desenvolvido no Brasil para aplicação urbana. Esse projeto contou com participação de colegas da Alemanha, que têm vasta experiência com ônibus elétricos na Europa. "Nesses 30 anos, nosso time do CDT tem dado contribuição fundamental para que a Mercedes-Benz se mantenha na liderança do segmento de ônibus, sempre trazendo soluções avançadas e inovadoras para o mercado brasileiro, assim como para os demais países para onde exportamos nossos produtos", ressalta Flecksteiner.

Ao longo da trajetória de 30 anos do CDT, a Mercedes-Benz do Brasil também se destacou pelo desenvolvimento de powertrain, como motores, sistemas de pós-tratamento dos gases de escape, transmissão, eixos e sua integração eletroeletrônica, assim como pela introdução de equipamentos de avançada tecnologia para caminhões e ônibus no mercado brasileiro. O desenvolvimento desses sistemas tem como principal objetivo a redução de emissões, mas sempre garantindo a máxima eficiência, performance e conforto na dirigibilidade dos veículos.

“Estamos 100% integrados às atividades de desenvolvimento da Daimler, ou seja, a equipe brasileira faz parte da engenharia mundial da companhia, sendo um braço importante para a criação de produtos locais e globais”, diz Thomas Lemcke, diretor de desenvolvimento de Powertrain da Mercedes-Benz do Brasil. “Prova disso é que o CDT passou a ser o responsável global pela plataforma de motores a diesel das famílias BR900 e OM400 para caminhões, ônibus e até mesmo outras aplicações off-highway, como em trens na Europa e no mundo inteiro. É um grande reconhecimento para o time e um importante marco na nossa história. Esses motores também são produzidos localmente e exportados para

diversos mercados e aplicações, como motores pesados da família OM 400 para a Detroit Diesel nos Estados Unidos e OM 900 para ônibus no México”, comenta.

O diretor de desenvolvimento de Powertrain cita o avanço tecnológico nas oficinas e bancos de prova de motores, sendo dois destes mais recentes e exclusivos para o desenvolvimento dos motores e sistemas de pós-tratamento que atenderão à futura legislação Proconve P-8 (Euro 6), em 2023.

Segundo o executivo, atualmente, toda a informação do CDT está globalmente integrada na nuvem. Assim, um engenheiro da Alemanha pode ver os resultados em tempo real de um teste sendo realizado no Brasil e vice-versa. Hoje, o laboratório de motores está equipado com 12 bancos de prova de última geração e tem papel fundamental no desenvolvimento dos motores para atendimento a novas demandas do mercado em termos de biocombustíveis, emissões, eficiência, desempenho, consumo, durabilidade e custo operacional.

O CDT conta ainda com os avançados recursos do Hydropuls, sofisticado banco de provas que simula a operação de um veículo numa condição severa e diversos bancos de provas para testes de eixos que aceleram o processo de avaliação de um componente.

**CTM**

# Mercedes-Benz vende a fábrica de automóveis de Iracemápolis

A chinesa Great Wall Motors Company é a compradora da fábrica de automóveis, incluindo terreno, prédios e equipamentos de produção

A Mercedes-Benz vendeu sua fábrica de automóveis premium de Iracemápolis, no interior paulista, para a Great Wall Motors, que está adquirindo o terreno de 1,2 milhão de metros quadrados, juntamente com todos os prédios e os equipamentos de produção. A multinacional Great Wall, a maior fabricante de SUV e de vans da China, pretende investir cerca de R\$ 6 bilhões nos próximos cinco anos na sua nova operação brasileira, que fabricará SUV e picapes.

A venda desta fábrica faz parte da estratégia da Mercedes-Benz AG para otimizar sua rede de produção. Jörg Burzer, membro do Conselho de Administração e responsável pela Gestão da Cadeia de Produção e Abastecimento, afirmou: “Com a transformação da companhia e o realinhamento da capacidade produtiva da nossa rede global de produção, estamos aumentando de forma sustentável a nossa eficiência produtiva. Com a Great Wall Motors, encontramos um comprador que dará à fábrica de Iracemápolis e região uma nova perspectiva para o futuro.”



**A Great Wall Motors fabricará SUV e picapes na planta de Iracemápolis**

Apesar da venda da fábrica de Iracemápolis, o Grupo Daimler AG segue comprometido com o Brasil, mantendo forte presença com suas unidades de São Bernardo do Campo (caminhões, chassis de ônibus e agregados) e Campinas (Peças e Serviços ao Cliente), em São Paulo, e Juiz de Fora (cabines de caminhões), em Minas Gerais. O Campo de Provas da Mercedes-Benz e o Centro de Testes, em construção em parceria com a Bosch, ambos em Iracemápolis, também não serão afetados. **CTM**



*Os veículos elétricos adquiridos pela Braspress serão conduzidos por mulheres*

## Os elétricos ganham espaço

Transportadoras começam a incorporar os veículos de carga movidos a eletricidade em suas frotas, em virtude das exigências do mercado e dos compromissos dos clientes com sustentabilidade

MARCIA PINNA RASPANTI

A expansão da eletrificação no transporte de cargas e passageiros é inevitável, concordam os especialistas. No Brasil não deve ser diferente, mas ainda há muitos aspectos a serem discutidos e obstáculos a serem superados. O planejamento de mobilidade corporativa elétrica é fundamental na hora de introduzir os veículos elétricos nas frotas das transportadoras. De forma gradual, as empresas do setor começam a incorporar os modelos movi-

dos a eletricidade.

A Braspress recentemente adquiriu dez caminhões elétricos para as operações urbanas em São Paulo. Os veículos fornecidos pela JAC Motors têm emissão zero de poluentes, possuem autonomia de 200 quilômetros, transportam até quatro toneladas e são destinados às operações do Centro de Apoio Operacional Braspress Cantareira, responsável pelo abastecimento da região central da capital paulista.

Os modelos elétricos serão conduzidos apenas por motoristas mulheres.

Para dar mais flexibilidade à frota, a empresa utiliza também carregadores rápidos. “Para estruturar nossas filiais, foram adquiridos equipamentos de carga alternada para carregamento rápido chamados Wallbox. Eles estão instalados em locais de fácil acesso para o motorista, que, ao final de suas atividades, conecta o plugue do carregador na tomada do veículo. O manuseio é muito simples e, em cerca de seis horas, é possível carregar o suficiente para percorrer aproximadamente 200 quilômetros. Para a recarga completa, que proporciona autonomia de 350 quilômetros, são necessárias de dez a 11 horas de carregamento”, detalha Urubatan Helou, diretor presidente da Braspress.

A Panvel Farmácias, do Grupo Dimed, também investe na eletrificação. A empresa firmou acordo com a Reiter Log, que prevê o uso de cinco caminhões 100% elétricos para rotas urbanas. O primeiro deles inicia a operação em setembro, nas rotas da rede em Porto Alegre. Os veículos da JAC possuem autonomia de 200 quilômetros e capacidade de quatro toneladas, necessitando de 12 horas para carga completa e duas horas para carga rápida. A Panvel informa que “quanto às fontes de abastecimento dos veículos elétricos, essa



**Os modelos que farão o transporte para a Panvel possuem autonomia de 200 quilômetros e capacidade de quatro toneladas**

questão ainda está sendo alinhada entre as duas empresas parceiras.”

A empresa destaca que, veículos de dimensões equivalentes, porém, movidos a combustão convencional, são capazes de lançar na atmosfera cerca de 9,5 toneladas de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) ao longo de quatro meses. A parceria com a Reiter Log também inclui a aplicação de caminhões movidos a gás natural veicular (GNV), com capacidade média individual de 25 toneladas e autonomia de 450 quilômetros. A Panvel planeja criar as chamadas Rotas Verdes, substituindo gradativamente a frota que atua no trecho entre indústria, centros de distribuição e lojas da rede.

“Com esta parceria, buscamos contribuir no combate à poluição, especialmente nos centros metropolitanos. A exemplo

disso, queremos implementar um plano ainda maior para redução de CO com os prestadores de serviços de entregas. Este planejamento terá como base um estudo preliminar, a ser realizado até 2022”, destaca o presidente do Grupo Dimed, Julio Mottin Neto.

A Ambev adquiriu 100 Volkswagen e-Delivery elétricos que serão entregues até o final deste ano, e manifestou intenção de comprar mais 1,5 mil. A cervejaria tem vários projetos de uso de combustíveis limpos para alcançar a meta de reduzir em 25% a emissão de CO<sub>2</sub> em toda sua cadeia até 2025. Uma dessas iniciativas é a parceria com a Eletra para converter 100 caminhões a diesel em modelos

elétricos (retrofit).

Outra parceria foi firmada com a Fábrica Nacional de Mobilidades (FNM) e com a Agrale, que prevê o recebimento de mil veículos elétricos incluindo caminhões e vans. De acordo com a Reuters, o valor do investimento não foi revelado. Os veículos serão usados por transportadoras que prestam serviços de distribuição para a cervejaria, somando-se aos que serão fornecidos pela Volkswagen. O veículo piloto fará rotas de entrega de bebidas no Rio de Janeiro, com autonomia de até 100 quilômetros por dia. O reabastecimento será feito em pontos de recarga em centros de distribuição da Ambev, que usam energia solar, ainda segundo a agência de notícias.

### **DHL SUPPLY CHAIN ELETRIFICA ENTREGAS PARA AS LOJAS DO GRUPO BOTICÁRIO EM SÃO PAULO**

A DHL Supply Chain fechou acordo com o Grupo Boticário para zerar as emissões das entregas da varejista de beleza para suas lojas na capital paulista. O projeto faz parte do objetivo do Boticário de que a totalidade das entregas sejam feitas por veículos elétricos até 2025 nas capitais. A DHL Supply Chain, por sua vez, tem a meta de zerar suas emissões até 2050, tendo investido cada vez mais no desenvolvimento de soluções logísticas verdes.

Com a parceria, estima-se que mais de 48 toneladas de gases deixarão de ser emitidas por ano a partir de 2022. O projeto será implementado de forma gradual. “Já estamos fazendo entregas com nossas vans elétricas e, em breve, também colocaremos caminhões modelo VUC para servir a 40% das lojas localizadas na cidade de São Paulo”, afirma Gabriela Guimarães, vice-presidente de retail, e-commerce e services logistics da DHL Supply Chain.

Nesta iniciativa, que teve início em janeiro de 2021, a DHL Supply Chain transporta os produtos de beleza do grupo de um centro de distribuição em São Gonçalo dos Campos, na Bahia, para um hub de transportes da DHL na Grande São Paulo. De lá, são realizadas as entregas para as cerca de 280 lojas em quase todos os bairros da capital paulista, incluindo a movimentação de produtos das marcas O Boticário, Eudora, Quem Disse, Berenice?, BeautyBox, Multi B, Vult, Beleza na Web e O.u.i.

Por semana, cerca de dez carretas farão essas entregas. Para este projeto, a DHL Supply Chain utilizará uma frota dedicada elétrica inicial de 14 veículos.

“Estamos muito felizes com esse projeto por vários motivos, mas o que tem nos motivado de verdade é o fato da união de duas empresas com valores muito parecidos. Sustentabilidade, diversidade, excelência e inovação são alguns deles. Além disso, o uso de veículos elétricos traz muitas vantagens, como é o caso da menor geração de ruído, liberação de restrições de circulação e, claro, a não emissão de gases, reduzindo assim a pegada de carbono das organizações”, ressalta Gabriela Guimarães.

“Esse movimento é um passo importante que reforça o trabalho de longa data que realizamos em ESG, especialmente



### ***Vans elétricas e VUCs farão entregas a parte das lojas localizadas na cidade de São Paulo***

na frente ambiental. Avançamos nesta agenda, mas sabemos que ainda há muito a ser feito para preservação dos recursos naturais”, afirma Fernando Modé, CEO do Grupo Boticário.

A iniciativa faz parte dos planos do Grupo Boticário de ampliar seu impacto positivo para a sociedade até 2030. Em abril, a companhia assumiu 16 compromissos socioambientais reunidos na plataforma “Uma Beleza de Futuro”.

Outro aspecto importante da parceria é a diversidade. A DHL Supply Chain está com um programa para formar motoristas femininas para realizar estas entregas. Hoje, a empresa dispõe de uma frota elétrica de mais de 60 veículos no Brasil, entre vans e um caminhão elétrico, realizando entregas verdes nas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro.

**CTM**

# Indústria automobilística se prepara para a descarbonização

A estimativa da Anfavea é de que os veículos pesados com novas tecnologias terão de 10% a 26% de representatividade em 2030 e de 14% a 32% em 2035 e serão necessários mais de R\$ 150 bilhões em investimentos em tecnologia e infraestrutura nos próximos 15 anos

SONIA MORAES



Os caminhos que seguirá o Brasil na rota da descarbonização foi o tema do seminário realizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Além dos desafios que serão enfrentados pela indústria automobilística nesta fase de transição, o novo cenário abrirá oportunidades para a cadeia au-

tomotiva, os produtores de combustíveis e de energia e o poder público.

A estimativa da Anfavea é de que sejam necessários investimentos superiores a R\$ 150 bilhões nos próximos 15 anos em pesquisa e desenvolvimento, adaptação de fábricas, evolução de fornecedores, preparação e treinamento da rede de concessionários. “Vamos passar

por uma fase de grandes estímulos à inovação e a pesquisa e desenvolvimento em toda a cadeia automotiva. Vamos ter um grande boom de investimentos no setor e transformação tecnológica no Brasil como ocorreu na década de 1960”, disse Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

Moraes afirmou que a indústria auto-

mobilística vai reduzir substancialmente a compra e a utilização de componentes de veículos a combustão, o que abrirá uma janela de oportunidades de outros investimentos no Brasil. “Os veículos que já são elétricos usarão ainda mais semi-condutores e não podemos perder essa oportunidade e ficar dependente da Ásia. O mesmo vale para a indústria de bateria, que terá que atender o mercado interno e a exportação.”

O presidente da Anfavea mencionou os problemas atuais causados pelos eventos climáticos extremos com enchentes na Europa e na China, incêndios devastadores no Mediterrâneo e nos Estados Unidos, seca e geadas no Brasil, além de temperaturas aumentando em escala global. Tema que se tornou ainda mais relevante com a divulgação pela ONU do relatório do IPCC (Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas) que estima que o limite de +1,5° C de aquecimento global em relação à era pré-industrial será alcançado em 2030, dez anos antes do previsto, com efeitos climáticos sem precedentes.

“Diante desse fato a Anfavea decidiu manter um olhar mais profundo e de longo prazo sobre o tema descarbonização, colocando em discussão como será possível colaborar na busca de uma solução e como isso poderá afetar o futuro da



### **No longo prazo, a tecnologia de eletrificação será um caminho sem volta**

indústria automobilística brasileira”, afirmou Moraes.

Ele destacou que as crescentes demandas e os cuidados com o meio ambiente levaram os principais países industrializados do mundo a definirem políticas e caminhos para reduzir a emissão de gás carbônico na atmosfera. “O Brasil, com as suas particularidades econômicas, sociais, geográficas e ambientais, não pode perder esse momento e ficar fora desse movimento.”

Com base em estudo elaborado com o apoio da Boston Consulting Group (BCG), a Anfavea indica três caminhos que serão seguidos nos próximos 15 anos: no cenário inercial a transformação viria no ritmo atual, sem metas estabelecidas; no de convergência global o processo seria mais acelerado acompanhando os movimentos dos países mais desenvolvidos; e



### ***O poder público deve estabelecer políticas para acelerar os cenários de descarbonização***

no de protagonismo de biocombustíveis o destaque serão os combustíveis verdes.

## **VEÍCULOS PESADOS**

No segmento de veículos pesados, as novas tecnologias de motorização teriam no cenário inercial uma progressão lenta no Brasil com maior predominância dos veículos a diesel, sendo cerca de 14% das frotas representadas por veículos elétricos, a gás ou movidos a célula de combustível em 2035, segundo Massao Ukon, sócio sênior do BCG.

No cenário de convergência global, a evolução das tecnologias e o próprio ritmo de adoção vão permitir ganho de escala mais rápido no Brasil, atingindo em 2035 níveis similares ao da Europa em 2030.

“Com isso teríamos aumento relevante

de vendas de veículos pesados (caminhões e ônibus) com motorização novas, sendo 32% de veículos em 2035 movidos a gás, a bateria ou célula de hidrogênio, dependendo da aplicação,” destacou Ukon. “Entre o cenário inercial e de convergência global teríamos algo em torno de 4% a 12% da frota de veículos pesados circulando no país em 2035 que podem conter motorizações novas.”

No cenário de protagonismo dos biocombustíveis o biodiesel, principalmente o HVO (diesel de origem vegetal) ganha destaque no caminho da descarbonização, segundo Ukon. “Haverá aumento relevante do HVO para 15% do mix em relação a 3% no cenário inercial, levando a participação no total de diesel consumidos em 30% na frota de veículos pesados (caminhões e ônibus) em 2035. Isso exigirá investimentos e evolução na base de produção e de distribuição desse combustível, causando um impacto relevante em relação a emissões de poluentes.”

As mudanças climáticas impõem desafios sem precedentes para a sociedade e o setor automotivo, na visão do consultor. “A longo prazo a tecnologia de eletrificação será o caminho sem volta para zerar as emissões. No Brasil existem caminhos complementares, com a eletrificação de veículos combinada com biocombustíveis, com o etanol

para veículos leves e o biodiesel e HVO para os pesados.”

Segundo a Anfavea, hoje os modelos eletrificados respondem por 2% do mix de vendas de veículos leves, em 2030 eles representarão de 12% a 22%, dependendo dos cenários previstos no estudo, e de 32% a 62% em 2035. Os pesados também terão sua parcela de eletrificação, embora um pouco menor (10% a 26% do mix em 2030, 14% a 32% em 2035). Ou seja, mesmo no cenário mais conservador, o mercado brasileiro vai demandar milhões de veículos eletrificados até a metade da próxima década. Seriam 432 mil veículos leves por ano em 2030, subindo para 1,3 milhão por ano em 2035.

“Um volume dessa magnitude não poderá ser importado, o que geraria sérios prejuízos à balança comercial brasileira, além de ociosidade ainda maior da indústria local. Com mais de 40 fábricas espalhadas pelo país, sem contar as de fornecedores de autopeças, a indústria precisará entrar em um novo ciclo de investimentos para se manter competitiva, e ao mesmo tempo garantir 1,3 milhão de empregos diretos e indiretos na cadeia automotiva – ou até ampliar esse contingente”, disse Moraes.

A exemplo do que ocorre em países europeus, asiáticos e norte-americanos, o poder público brasileiro deve estabele-



### **Segundo a Anfavea, hoje os modelos eletrificados respondem por 2% do mix de vendas de veículos leves**

cer políticas para acelerar os cenários de descarbonização, na visão do presidente da Anfavea. “Mesmo sem oferecer bônus aos compradores, como ocorre sobretudo na Europa, é possível estimular o consumo de carros mais limpos com medidas como menor tributação, ou imposto verde (modalidade na qual o poder público enxerga este tema sob um prisma mais amplo do que o de arrecadação imediata), descontos ou isenções em recarga, pedágio, zona-azul, rodízio e financiamentos com métrica ESG (dados ambientais, sociais e de governança das empresas)”, sugeriu Moraes.

No cenário de convergência global, com quase 2,5 milhões veículos eletrificados vendidos em 2035, a renovação natural da frota será muito lenta, de acordo com a Anfavea. A frota circulante de leves ainda terá quase 80% de motores flex (gasolina



**São necessários investimentos elevados em geração e distribuição de energia de fontes limpas**

e etanol), enquanto praticamente 90% dos caminhões e ônibus nas ruas continuarão consumindo diesel.

O consultor da BCG salientou que a frota de veículos elétricos vem crescendo significativamente no mercado global, com destaque para os últimos cinco anos, quando a frota desses modelos produzidos no mundo saltou de 2,4 milhões em 2015 para 8,4 milhões de unidades em 2020 mesmo com o impacto causado pela pandemia da Covid-19.

Dos 8,4 milhões de veículos eletrificados vendidos no mundo, metade envolvia algum tipo de motor híbrido, sendo 11% são com motor híbrido plug-in, e quase um quarto com motor elétrico puro. “Essa é uma tendência que vemos observando globalmente com crescimento de 20% a

30% ao ano nos últimos anos na venda de veículos eletrificados”, afirmou Ukon.

Além dos desafios das mudanças climáticas, vários fatores têm impulsionado esse crescimento, segundo Ukon. Entre eles está a regulação cada vez mais restrita, com padrões de emissões de CO<sub>2</sub> cada vez mais rigorosos em várias localidades e incentivos para a venda de veículos elétricos.

Existem ainda os custos da bateria que vêm caindo mais rápido do que o previsto com os avanços tecnológicos e o ganho de escala. Há também a expansão da oferta de veículos elétricos pelas montadoras no mercado global, com o lançamento previsto de 400 modelos híbridos elétricos e plug-in até 2025.

Os Estados Unidos, a Europa e a China são países que lideram globalmente a adoção de veículos eletrificados, segundo o BCG. “Na Europa a estimativa para os próximos 15 anos é de que a venda de veículos elétricos, que hoje representa 20%, atinja 90% no final da década, avançando também nos Estados Unidos e na China.”

No Brasil a evolução dos veículos elétricos depende de vários fatores, como políticas e incentivos, custos dos veículos elétricos, portfólio e investimentos em capacidade instalada, além da disponibilidade e infraestrutura de biocombustíveis, segundo o consultor do BCG.

**GTM**

A **SONDA** está ajudando empresas com **soluções de Video Analytics** para redução de acidentes.

### Sistema Avançado de Assistência ao Motorista (ADAS)

Monitoramento automático de situações de risco na condução do veículo visando detectar e gerar alarme visual e sonoro em casos de: possibilidade de colisão frontal, distância do veículo à frente inferior a um limite pré-configurado, mudança de pista e de pedestre à frente do veículo.

### Monitor de Status do Motorista (DSM)

Monitoramento automático do estado do motorista visando detectar e gerar alarme visual e sonoro em casos de: fadiga, distração, motorista fumando ou falando ao celular.

Somos a maior empresa latino-americana de soluções e serviços de tecnologia, com mais de 50 anos de experiência, presente em 10 países da região, com cobertura em mais de 3.000 cidades, mais de 5.000 clientes corporativos e uma gama completa de serviços.

Fornecemos tecnologias personalizadas desenvolvidas dentro das soluções de videomonitoramento que oferecem inteligência analítica e embarcada, ganhos operacionais e de segurança aos nossos clientes.



**30 mil** veículos monitorados



**+ 17 milhões** de transações por dia



**+ de 10 mil** veículos integrados com bilhetagem



Fale com um de nossos especialistas  
[relacionamento.br@sonda.com](mailto:relacionamento.br@sonda.com)



@company/sonda

**SONDA**

# Mercedes-Benz amplia as exportações para a América Latina



De janeiro a julho a empresa vendeu 2.015 veículos para os países da América Latina – 1.575 caminhões e 440 ônibus –, aumento de 186,7% sobre o mesmo período de 2020

SONIA MORAES

Em um ano fragilizado pela crise sanitária a Mercedes-Benz já contabiliza bons resultados nas exportações de caminhões e ônibus para a América Latina. De janeiro a julho a empresa exportou 2.015 veículos para os países da região, o que representou um crescimento de 186,7% sobre os 703 veículos comercializados no mesmo período de 2020.

Esse crescimento expressivo, sobre um ano em que todo o mundo teve os

negócios impactados pela pandemia da Covid-19, foi impulsionado pela recuperação dos mercados latino-americanos, que começaram a retomar suas atividades desaceleradas por causa da crise sanitária, segundo Jens Burger, diretor geral do centro regional Daimler América Latina, unidade localizada junto à fábrica da Mercedes-Benz do Brasil em São Bernardo do Campo, no ABC paulista.

Burger comentou que no segundo semestre a companhia ainda enfrenta os impactos causados pela pandemia, mas avalia que o pior momento já passou. “Estamos confiantes de que haverá uma retomada gradual para o setor de caminhões e ônibus.”

No segmento de caminhões os 1.575 veículos exportados para a América Latina de janeiro a julho representaram um avanço de 395,3% sobre o mesmo período de 2020, quando os embarques atingiram 318 unidades. “Isso é reflexo de uma recuperação muito forte em países como Chile, Peru e Colômbia, devido à alta de preço das commodities no mercado internacional, o que traz muitas vantagens para o agronegócio e a mineração, que continuarão puxando as vendas e mantendo o mercado aquecido em 2021”, disse Burger.

No segmento de ônibus, em que a volta da normalidade está mais lenta com a redução do número de passageiros por causa da pandemia, foram exportados 440 veículos nos sete meses deste ano, 14,5% superior aos 385 veículos que foram vendidos na América Latina de janeiro a julho de 2020. “Em geral a América Latina apresentou retração significativa do mercado de ônibus, mas os mercados em que grande parte da



***Jeans Burger: “Estamos confiantes em que haverá uma retomada gradual para o setor de caminhões e ônibus”***

população está vacinada, têm mostrado sinais de recuperação mais rápido”, disse Burger.

O executivo comentou que o setor de fretamento, que também teve participação importante nas vendas de ônibus na América Latina, continuará desempenhando um papel importante nas vendas do setor assim como no Brasil.

Com 60 anos de exportações de veículos comerciais produzidos em sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), a Mercedes-Benz do Brasil alcança em 2021 o marco histórico. O primeiro lote, de 550 ônibus O 321 H, foi destinado à Argentina. Desde então, a empresa atende não somente a América Latina, mas importantes mercados em outros continentes.

### RESULTADOS DO SETOR DE CAMINHÕES E ÔNIBUS

O balanço divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) mostra que as exportações de caminhões vêm se mantendo num ritmo adequado, com o embarque de 1.884 veículos em julho, 6,6% superior a junho. No acumulado de janeiro a julho a venda de 12.615 veículos no mercado internacional teve aumento de 109,7% sobre o mesmo período de 2020, que foi bastante impactado pela pandemia da Covid-19.

“A Argentina continua sendo o maior comprador, mas todos os mercados têm demandado caminhões brasileiros. Assim como o Brasil, está havendo retomada da economia nesses locais e o Brasil acaba tendo boa performance. Estamos tentando manter o nível adequado de exportações porque depois de perder a

reconquista destes mercados é muito difícil e demanda muito tempo”, disse Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea.

No segmento de ônibus as exportações de julho tiveram queda de 2,9%, quando comparado a junho deste ano, ao embarcar 331 ônibus. De janeiro a julho, foram 2.220 veículos vendidos no exterior, 2,9% abaixo dos 2.287 ônibus exportados nos sete meses de 2020.

Do total de ônibus vendidos ao exterior até julho, os modelos urbanos tiveram aumento de 30,8% com o embarque de 1.533 veículos ante os 1.172 modelos exportados nos sete meses de 2020. Os rodoviários apresentaram retração de 38,4%, com 687 veículos exportados, em comparação aos 1.115 veículos vendidos no exterior no mesmo período do ano passado, segundo a Anfavea.

O centro regional América Latina, criado com o propósito de expandir e desenvolver as marcas de veículos comerciais do Grupo Daimler na região, disponibiliza serviço de vendas e de pós-venda totalmente dedicado e exclusivo, oferecendo a clientes de mais de 30 países soluções para o transporte de cargas e de passageiros por meio de

inovação e tecnologia.

Visando à satisfação dos clientes, os distribuidores e parceiros de negócios da Daimler e da Mercedes-Benz do Brasil contam com assessoria da área de desenvolvimento de rede, que busca sempre padronizar os serviços, garantindo o posicionamento das marcas e a entrega eficaz dos produtos e serviços.



**As exportações de caminhões para a América Latina totalizaram 1.575 caminhões de janeiro a julho de 2021**

& Buses na Alemanha, Estados Unidos, Japão e Índia. Ele representa caminhões Mercedes-Benz fabricados no

Segundo a montadora, o Chile, Peru, Colômbia, Equador, República Dominicana e El Salvador são, atualmente, os principais mercados cobertos pelo centro regional América Latina. O destino mais antigo das exportações da Mercedes-Benz do Brasil é a Argentina, hoje administrada pela área de mercados Overseas.

O centro regional América Latina é responsável por triangular as relações, demandas e necessidades de cada mercado junto à Mercedes-Benz do Brasil e aos escritórios centrais da Daimler Truck

Brasil e na Alemanha, modelos da Freightliner dos Estados Unidos e México, Western Star dos Estados Unidos e caminhões Fuso produzidos no Japão e na Índia. Do mesmo modo, representa os chassis de ônibus produzidos no Brasil e em outras unidades da Daimler.

No primeiro semestre deste ano, foram entregues na América Latina 3.425 unidades de caminhões e ônibus exportadas da Alemanha, Estados Unidos, Japão e Índia, das marcas Mercedes-Benz, Freightliner e Fuso.

**CTM**

**transporte**  
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

**CTM**  
EDITORA

**11-5096.8104**

## Mercado de caminhões obtém o melhor resultado desde 2014

Dos 83.663 caminhões vendidos no acumulado de janeiro a agosto 43.131 são pesados, 20.489 semipesados, 7.881 leves, 7.097 médios e 5.065 semileves

SONIA MORAES



As montadoras venderam em agosto 12.951 caminhões, 8,1% a mais que em julho (11.977 unidades), segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). “É um número bastante significativo, com o melhor resultado desde dezembro de 2014 e o melhor agosto desde 2013”, disse Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, responsável por veículos comerciais.

O agronegócio se mantém como destaque do setor, segundo Bonini, com volumes significativos principalmente na área de grãos, além da carga geral e

mineração, o que faz manter relevante a representatividade dos caminhões pesados e semipesados nos resultados.

No acumulado do ano foram vendidos 83.663 caminhões, 50,8% a mais que no período de janeiro a agosto de 2020, que teve 55.476 veículos comercializados no mercado brasileiro. “É o melhor resultado acumulado desde 2014, quando foram comercializados 87.800 veículos no país”, destacou Bonini.

Do total de caminhões vendidos até agosto 43.131 são modelos pesados, 53,5% a mais que nos primeiros oito meses de 2020, cujo volume atingiu 28.104 veículos. De semipesados foram 20.489 unidades, 49,3% superior aos 13.721 veículos vendidos de janeiro a agosto de 2020.

Os modelos leves somaram 7.881 unidades, aumento de 45,2% sobre os oito meses de 2020 (5.426). Os médios chegaram a 7.097 veículos vendidos, alta de 35,2% sobre os 5.251 caminhões comercializados nos oito meses de 2020,

e os semileves somaram 5.065 unidades até agosto, 70,3% a mais que no mesmo período de 2020, quando foram vendidos 2.974 veículos.

## PRODUÇÃO

Na produção de caminhões o resultado foi positivo com aumento de 1,1% em agosto sobre julho, totalizando 14.963 veículos. “É o melhor resultado desde fevereiro de 2014 e o melhor agosto desde 2013”, destacou Bonini.

No acumulado de janeiro a agosto de 2021 foram produzidos 104.486 caminhões, 114,8% a mais que os 48.645 veículos fabricados nos oito meses de 2020, ano em que a pandemia da Covid-19 chegou ao país.

Do total fabricado até agosto, 51.404 são caminhões pesados, 29.788 semipesados, 17.042 leves, 4.987 médios e 1.265 semileves.

As exportações de caminhões aumentaram 9,8% em agosto, totalizando 2.068 veículos. No acumulado de janeiro a agosto foram exportados 14.683 caminhões, 105,9% a mais que nos primeiros oito meses de 2020, quando foram enviados 7.132 veículos ao exterior. E o destaque foram os modelos pesados, com 7.090 unidades, seguidos dos semipesados, com

4.212 veículos.

Em CKD (veículos desmontados) as montadoras exportaram 3.363 caminhões de janeiro a agosto de 2021, aumento de 22,83% sobre os oito de 2020, quando foram exportados 2.738 veículos desmontados.

## RANKING

No ranking do setor a Volkswagen Caminhões e Ônibus manteve a liderança, com 23.891 caminhões vendidos de janeiro a agosto, 48,4% a mais que no mesmo período do ano passado (16.101), e o segundo lugar ficou com a Mercedes-Benz, que teve 22.096 veículos comercializados no país, 35% acima dos oito meses de 2020 (16.397 unidades).

A Volvo ficou em terceiro lugar com 13.626 veículos vendidos até agosto, 44,6% superiores ao mesmo período de 2020 (9.424 caminhões), e a Scania em quarto com 10.397 veículos, 108,7% a mais que em janeiro e agosto de 2020 (4.982 caminhões).

A Iveco, quinta colocada, vendeu 5.192 veículos, 77,8% superiores aos oito meses de 2020 (2.920 unidades) e a DAF, que está em sexto lugar, comercializou 3.592 caminhões, 39,5% a mais que no mesmo período de 2020 (2.575 unidades). **CTM**



# Chassis Volvo possuem software de aceleração inteligente

Os modelos B 420R+ e o B 450R+ é uma evolução da geração anterior e a novidade é a nova caixa de transmissão I-Shift e a tecnologia de aceleração inteligente, que devem gerar uma economia de até 5% no consumo de combustível

**SONIA MORAES**

A Volvo apresenta ao mercado brasileiro os chassis rodoviários B 420R+ e o B 450R+, que representa uma evolução da geração anterior e trazem mais economia, conectividade e segurança. Os novos modelos são destinados a rotas extensas, que usam versões double decker (duplo piso) e low driver (posto do motorista rebaixado no primeiro piso), para viagens de 400 quilômetros ou mais. Podem ter configurações de eixos 6x2 e 8x2, com

motorizações de 420 cv e 450 cv.

Paulo Arabian, diretor comercial de ônibus da Volvo no Brasil, disse estar otimista com a recuperação do mercado de ônibus, desacelerado para enfrentar a pandemia da Covid-19. "Mas o pior já passou e temos perspectiva de melhora no turismo interno e no turismo de negócio com o avanço da vacinação no país e até os clientes estão falando da necessidade de renovar as suas frotas por causa da

previsão de um cenário mais favorável”, comentou Arabian.

Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Buses Latin America, destacou que com os novos ônibus a Volvo inova mais uma vez com soluções que mantêm sua plataforma de chassis rodoviários na vanguarda do setor de transportes de passageiros. “Estamos apresentando produtos ainda mais modernos e com melhor desempenho para a rentabilidade do transportador”, disse Todeschini.

Para os novos ônibus, o software de controle do motor, que é identificado por aceleração inteligente, foi aprimorado para as condições de topografia, carga e condução do Brasil. Segundo a Volvo, essa tecnologia proporciona redução expressiva no consumo de diesel, um dos mais importantes itens na planilha de custos do transportador. “Desenvolvemos algoritmos que identificam a necessidade real de torque conforme a topografia e o peso transportado, controlando a injeção de combustível de forma pre-

cisa, independente da ação do motorista no pedal”, disse Gilcarlo Prosdócimo, gerente de engenharia de vendas da Volvo Buses na América Latina.

Outra novidade que a Volvo acrescentou nos novos chassis rodoviários é a nova versão da transmissão I-Shift. Com novo software, as trocas estão ainda mais rápidas e suaves, melhorando o desempenho e o conforto em marcha. “Conjugados, o novo software do motor e a nova I-Shift podem trazer até 5% de redução no consumo, dependendo do trecho e condições de operação”, ressaltou Prosdócimo.

Ainda no motor, os novos B420R+ e B450R+ trazem modificação no sistema de pós-tratamento (SCR), com sistema de dosagem de Arla32 atualizado que, segundo Todeschini, é uma forma de se preparar para a norma Euro 6 de emissões de poluentes. O dispositivo ganhou novo módulo de comando, além de nova bomba e injetores. As mudanças seguem um padrão adotado na linha de caminhões Volvo, simplificando a manutenção e reduzindo custos operacionais.



**Os chassis rodoviários possuem nova versão da transmissão I-Shift**

Em relação à versão anterior os novos ônibus custam 5% a mais devido à nova tecnologia. Mas estão mais leves, o que permite transportar mais carga no bagageiro.

A Volvo destaca também os avanços na arquitetura eletrônica dos veículos, que estão ainda mais conectados. Com isso, o Volvo Bus Connect aplicativo de celular que ajuda o operador a gerir a frota ganhou novas funcionalidades. Remotamente é possível acompanhar o desempenho de cada veículo, visualizando o consumo de diesel, tempo de condução na faixa econômica de rotações e tempo em marcha lenta. Com esses dados, é possível implementar melhorias, treinando os motoristas com base em números concretos. O App Volvo Bus Connect é gratuito e está disponível para download nas lojas Play Store e Apple Store.

Os chassis ganharam um novo volante. Forrado em couro, tem agora 50 cm de diâmetro, ergonomicamente projetado para proporcionar mais conforto e segurança ao dirigir.

Agora, os novos B420R+ e o B450R+ podem ter o Sistema de Segurança Ativa (SSA) da Volvo mesmo em carrocerias equipadas com vidro bipartido. A última geração do SSA traz um conjunto de tecnologias que ajudam a evitar acidentes, como “Aviso de colisão frontal com frena-

gem de emergência”, “Aviso de Mudança de Faixa”, “Sinal de Alerta no Para-brisa”, “Piloto Automático Adaptativo” e “Assento Vibratório”. Além disso, os chassis vêm de série com controle eletrônico de estabilidade (ESP), freios eletrônicos a disco (EBS) e sistema antitravamento (ABS).

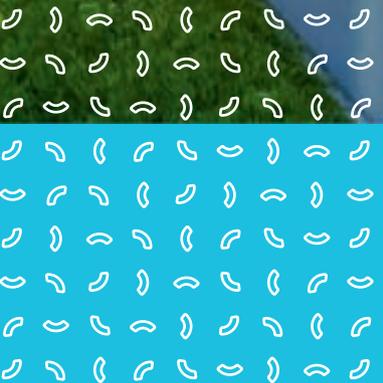
Para os novos modelos B420R+ e o B450R+ o Banco Volvo está oferecendo inédita linha de crédito com prazos de até 66 meses e carência de até seis meses, para começarem a pagar somente a partir de 2022.

Atualmente a Volvo exporta 60% do que produz na fábrica de Curitiba. “Estamos vendo times diferentes entre os países em relação à retomada do mercado de rodoviários. O Chile, que está com vacinação avançada e sem restrições, tem aumentado os pedidos de ônibus. Por outro lado, a gente vê a Argentina e o Peru mais recuados devido à pandemia”, esclareceu Todeschini.

Para os novos ônibus a Volvo está com plano de produção calibrado e dimensionado para até dezembro cumprir com as expectativas de atingir o market-share desejado, segundo Arabian. “A projeção é que o segmento de rodoviários feche 2021 com 500 veículos emplacados, número muito abaixo de 2019, quando teve 2.400 veículos vendidos no país e de 2020, que emplacou 2.080 veículos.”

**CTM**

Veloe também é 



# A ROTA MAIS INTELIGENTE PARA SUA FROTA

Veloe conta com a solução completa para um controle mais eficiente da sua frota.

Além de caminho livre em pedágios, estacionamentos e Vale-Pedágio, é possível, através do Alelo Frota, realizar toda a gestão de abastecimento e incluir serviços como gestão de manutenção, assistência 24h e telemetria.

**Economia e praticidade para sua carga chegar com mais segurança e agilidade aonde precisa.**

Saiba mais em:



**veloe**



**O centro de distribuição Stone Box em Barueri tem quatro mil metros quadrados**

## Stone aposta na primarização dos processos logísticos

Ao assumir o controle de várias etapas da operação logística, a empresa conseguiu redução de 30% nos custos, além de garantir mais flexibilidade e autonomia

MARCIA PINNA RASPANTI

A Stone, fintech de soluções financeiras, trabalha para primarizar toda a sua logística desde 2018. Conhecida pelas “maquininhas” e soluções de pagamentos para microempreendedores e profissionais autônomos a empresa inova nas operações logísticas. “Nosso objetivo é oferecer um serviço campeão, controlando toda a experiência do cliente, de ponta a

ponta. Com isso, ainda alcançamos maior eficiência financeira. Para nós, a logística representa uma oportunidade de negócios”, comenta Leonardo Amazonas, head da área de logística da Stone.

Atualmente, a empresa conta com um centro de distribuição, o Stone Box, com quatro mil metros quadrados, em Barueri, na Grande São Paulo, e em setembro inau-

gurar um novo espaço, com 2,4 mil metros quadrados, em Jaboatão dos Guararapes, Pernambuco. “Assim, poderemos atender com pessoal próprio todo o litoral do Nordeste, como já fazemos no Sudeste, Sul e parte do Centro-oeste”, diz Amazonas.

A operação de logística é formada por mais de 800 pessoas, sendo que 80% delas atuam no last mile, como “green angels”, e que são funcionários da Stone e não trabalhadores terceirizados, como é comum no mercado. “Eles têm metas e plano de carreira, recebem bônus, enfim, são tratados como todos os funcionários da empresa, o que gera um engajamento maior, uma vontade de vencer as eventualidades que dificultam as entregas”, enfatiza Amazonas.

De acordo com o executivo, os “green angels” não podem ser classificados simplesmente como entregadores, pois são responsáveis por todo o processo de integração dos empreendedores ao sistema da Stone, tiram dúvidas e ensinam como utilizar as maquininhas e o aplicativo, vendem outros produtos da empresa, além de apoiarem as manutenções e a logística reversa. “O processo seletivo é bem mais criterioso do que a maioria, e buscamos pessoas realmente alinhadas com a cultura da empresa. Com um time ‘seu’, é possível ter mais flexibilidade e oferecer um aten-



**Leonardo Amazonas: “Para nós, a logística representa uma oportunidade de negócios”**

dimento premium”, observa Amazonas.

Outra preocupação é relativa à segurança. “Registramos pouco acidentes e raramente são ocorrências graves. Os ‘green angels’ passam por testes de pilotagem e recebem treinamentos específicos. Além do monitoramento, também são feitas avaliações online para garantir que todos estejam dirigindo de forma segura”, acrescenta Leonardo Faveret, gerente de novos negócios da Stone.

A companhia conta com uma frota composta por 402 carros, 354 motos, 20 vans e dois caminhões. “Os veículos são alugados, mas nós cuidamos de tudo que envolve a gestão da frota”, diz Amazonas. A Stone faz uma média de dez mil atendimentos por dia, sendo que sete mil são

relativos às entregas das maquininhas. Cerca de 30% das entregas são feitos no mesmo dia e 70% no dia seguinte ao pedido. “Em outubro ou novembro, lançaremos um novo modelo de entregas em até quatro horas”, informa Amazonas.

## CADEIA REVERSA

Os “green angels” retiram os produtos que ficam em diversos polos espalhados pelo país e entregam ao cliente. “O material vai dos centros de distribuição para os polos, pulverizando assim os estoques para termos mais rapidez nas entregas. O novo espaço em Pernambuco vem para tornar a armazenagem mais robusta. A ideia é que tudo que chega ao cliente passe por nós antes, por isso até os reparos menos complexos, que representam 70% dos reparos, são feitos dentro de casa, no próprio centro de distribuição. O restante vai para laboratórios especializados”, diz Amazonas.

A cadeia reversa é outro aspecto importante, principalmente no cenário atual de falta de componentes. “Da mesma forma que a indústria automobilística sofre com a falta de peças e componentes, nós também sofremos. Por isso, é importante ter flexibilidade, para realocar os equipamentos e peças que são devolvidos ou consertar rapidamente os problemas

menores que surgem. Assim, conseguimos minimizar bastante o problema”, comenta Leonardo Faveret.

“Agora estamos iniciando um novo projeto, em Brasília, que é o das motos elétricas. Nossa ideia é iniciar o processo de entrada desse tipo de veículo na frota, visando uma operação mais sustentável para o futuro. Além disso, estamos focados na produção interna de novas tecnologias para seguir apoiando o empreendedor brasileiro”, diz Amazonas.

Desde 2019, a companhia investe na capacitação de pessoas da área de tecnologia para desenvolver aplicativos que aumentem a produtividade das operações dos “green angels”, de transportes e dos centros de distribuição. “Criamos um algoritmo de roteirização, por exemplo, que nos fez ganhar eficiência operacional e financeira, com uma precisão acima de 90%”, observa Amazonas. Os “green angels” realizam cerca de 200 mil visitas a clientes por mês, desde entregas, manutenções e logística reversa, em quase duas mil cidades por todo o Brasil.

A empresa conta com cerca de 20 “trucker angels”, que dirigem os veículos de carga, 100 funcionários atuando nos centros de distribuição e 50 pessoas nos escritórios. “Somos todos angels”, ressalta Amazonas.

**CTM**

# Jammer x LoRa®

Em Jul/21 tiveram 47.679 pedidos de socorro, no total de 5.199 RASTREADORES principais.



▶ 49.834 equipamentos ativos com LoRa®.

Em locais com Jammer o RASTREADOR não parou de comunicar e continuou solicitando pedidos de socorro via Caminhão Amigo.



▶ (43) 3377-5222  
▶ (43) 9 9914-0020  
▶ vendas@TrucksComercial.com.br



# Azul e Latam retomam voos para Portugal

Decreto do governo português libera viagens não essenciais e flexibiliza a entrada de turistas no país, mas os passageiros precisam apresentar os testes negativos para a Covid-19

SONIA MORAES

As companhias aéreas brasileiras começam a retomar os voos para Portugal após o governo português autorizar a realização de viagens não essenciais que estavam suspensas há quase 18 meses por causa da pandemia da Covid-19.

A Azul informou que os voos com destino a Portugal retomaram desde o dia 1º de setembro. São de três a quatro voos semanais de e para Portugal com decolagens de Campinas (SP). Com a fle-

xibilização, a companhia acredita em um crescimento na demanda e acompanha a movimentação do mercado para avaliar eventuais aumentos na oferta de voos para a Europa. “Essa é uma notícia muito boa. Portugal é um mercado importante para nós porque os clientes já conhecem bem o quão cômodo é poder embarcar de Campinas em um voo direto para Lisboa, sem a necessidade de conexões. Conforme a procura for crescendo, temos

a expectativa de aumentar ainda mais a nossa oferta de voos”, afirma Abhi Shah, vice-presidente de receitas da Azul.

Para entrar em Portugal, os turistas deverão apresentar o comprovativo de realização do teste laboratorial RT-PCR ou teste rápido de antígeno com resultado negativo, realizado nas 72 ou 48 horas anteriores ao embarque. A lista de testes rápidos aprovados pelo Comitê de Segurança da Saúde da União Europeia pode ser consultada no site da companhia, pelo link <https://www.voeazul.com.br/nova-forma-de-viajar>.

Além do conforto dos voos diretos entre Viracopos e Lisboa, os clientes da Azul também poderão acessar outros destinos da Europa que já estejam liberados para a entrada de turistas brasileiros por meio do acordo de codeshare que a companhia detém com a TAP Air Portugal.

## MERCADO BRASILEIRO

A Azul informa que em setembro já opera com cerca de 85% da sua capacidade de voos nacionais em relação ao período pré-pandemia. Com a flexibilização da circulação em diversos destinos do país e com o avanço da vacinação, a empresa vem ampliando sua operação em todas as regiões brasileiras.



### ***Azul tem de três a quatro voos semanais para Portugal em setembro***

Em agosto, houve um crescimento no Rio Grande do Sul que passou a contar com oito novos destinos, passando a ter 15 cidades atendidas pela Azul na região, um número recorde na história do estado. No Amazonas, a Azul também iniciou uma operação inédita para São Gabriel da Cachoeira e, em setembro, também dará início aos voos regulares para um novo destino no interior da Bahia: Guanambi.

Para a alta temporada de verão, que será realizada entre dezembro deste ano e janeiro de 2022, a Azul prepara novidades no incremento das rotas e destinos inéditos para os clientes aproveitarem as férias se conectando, ainda mais, aos quatro cantos do país.

“Em breve, todos eles serão divulgados, mas já podemos adiantar que o incremen-

to irá incluir o voo regular mais longo do Brasil conectando Campinas, no interior de São Paulo, até Boa Vista, em Roraima; o interior do Mato Grosso terá ligações diretas com o litoral baiano; e o Paraná com os principais destinos turísticos no Nordeste”, diz a empresa.

A Azul opera em todos os estados brasileiros, exceto o Acre, embora faça transporte de cargas para a região. Atualmente a companhia atende 128 destinos domésticos e dois internacionais.

### PERSPECTIVAS

Para os próximos meses, a Azul tem uma visão muito otimista. Segundo a empresa, com o avanço da imunização, as viagens domésticas já registram um crescimento relevante, isso porque algumas fronteiras permanecem fechadas e, mesmo quando forem abertas, com o elevado valor do

câmbio, o cliente tende a optar por viajar nacionalmente.

“Isso é uma excelente oportunidade para o brasileiro explorar mais os cantinhos do seu próprio país – o que também contribui e fortalece o turismo doméstico. A Azul tem a expectativa de alcançar 100% da capacidade operada antes da pandemia até o fim deste ano. Na alta temporada de verão, que vai de dezembro deste ano até janeiro de 2022, por exemplo, a companhia irá ampliar toda a malha doméstica visando ao aumento da demanda de lazer para os meses mais quentes do ano, isso reforça a retomada e expansão do transporte aéreo no país. Apesar de um horizonte ainda incerto, as pessoas estão esperançosas e com muita vontade de viajar, reencontrar entes queridos, sair do ambiente doméstico. E a companhia está preparada para assimilar esta demanda reprimida.”

## LATAM VOLTA A VOAR PARA PORTUGAL A PARTIR DE NOVEMBRO

A Latam informou que permanece atenta à diminuição das restrições internacionais para viajantes brasileiros e, por essa razão, decidiu aumentar de quatro para seis voos semanais a operação da rota São Paulo/Guarulhos-Lisboa a partir de novembro deste ano.

Em dezembro, o voo voltará a ser realizado diariamente. A rota conta com aeronaves Boeing 767, que acomodam 30 passageiros na classe Premium Business e outros 191 em Economy, e as passagens aéreas estão disponíveis em [latam.com](http://latam.com) e nos demais canais de venda.

“Muitos brasileiros estavam ansiosos por essa notícia, pois Portugal é, sem dúvida, um dos nossos destinos internacionais mais procurados. Por isso, é uma satisfação anunciar esse aumento e que o voo para Lisboa voltará a ser diário já em dezembro deste ano, exatamente como era antes da pandemia”, afirma Diogo Elias, diretor de vendas e marketing da Latam Brasil. “Já voltamos para 13 destinos no exterior a partir do Brasil. É nosso compromisso observar cada reabertura internacional para que mais brasileiros possam retomar os seus planos de viagem na medida em que avança o processo de vacinação contra a Covid-19.”

Em meio à retomada de seus voos, a Latam continua reforçando as medidas de segurança e higiene em toda a sua operação e seguindo os protocolos da Organização Mundial da Saúde (OMS) e das autoridades sanitárias dos países onde atua. Em todos os voos é obrigatório o uso de máscara durante toda a viagem.

## DESTINOS INTERNACIONAIS

Em outros destinos internacionais a Latam retomará em novembro a rota São Paulo/Guarulhos-Barcelona com três voos diretos por semana (às terças, quintas e sábados). Em outubro, a rota São Paulo/Guarulhos-



### ***Latam vai aumentar de quatro para seis voos semanais de Guarulhos a Lisboa a partir de novembro***

Madri passará de três para quatro voos diretos por semana (às terças, quartas, sextas e domingos).

Para a França, a Latam já conta com três voos diretos por semana na rota São Paulo/Guarulhos-Paris (às terças, quintas e sextas-feiras). A partir de outubro, vai começar a operar um quarto voo semanal na rota, sempre aos sábados.

Para a Alemanha, são três voos diretos por semana na rota São Paulo/Guarulhos-Frankfurt (às terças, quintas e sábados). Para o Uruguai também são três voos diretos por semana na rota São Paulo/Guarulhos-Montevideú (às segundas, quintas e sábados).

Para a Colômbia são três voos diretos por semana na rota São Paulo/Guarulhos-Bogotá (às terças, sextas e domingos). E

para o México a empresa já opera um voo direto diário na rota São Paulo/Guarulhos-Cidade do México. Além disso, opera dois voos diretos por semana na rota São Paulo/Guarulhos-Cancún (às segundas e sextas-feiras).

### DO BRASIL PARA O MUNDO

Ao todo, a Latam já voltou a voar diretamente para 13 destinos internacionais a partir do Brasil. Além de Lisboa e dos destinos mencionados acima, a companhia já restabeleceu operações para Santiago, Assunção, Miami, Nova York e Buenos Aires. Todas essas operações estão sujeitas à evolução da pandemia, bem como às restrições de viagens estabelecidas pelos países.

Por isso, a Latam orienta que os passageiros consultem as regras dos países, inclusive daqueles abertos a brasileiros vacinados, em Requisitos para Viajar. Outra fonte de informação ao viajante é a central de informações da IATA (International Air Transport Association).

### MERCADO NACIONAL E INTERNACIONAL

Jerome Cadier, CEO da Latam Brasil, disse durante o evento AirConnected 2021 que ainda vamos conviver com muita in-



**Jerome Cadier: “Acredito muito na recuperação gradual desse mercado ao longo de 2022”**

segurança no mercado internacional até que as regras fiquem mais claras e as pessoas voltem a programar as suas viagens. “Acredito muito na recuperação gradual desse mercado ao longo de 2022, uma vez que os Estados Unidos vão demorar ainda alguns meses para reabrirem a fronteira. Vejo também movimentos positivos na Europa, mas ainda sem muita força.”

Na área de cargas o cenário é interessante, segundo o CEO da Latam. “Apesar de estarmos transportando menos quilos,

o faturamento está praticamente igual ao registrado antes da pandemia, o que ajudou a Latam a navegar no período mais duro, quando o mercado doméstico foi fortemente impactado por conta da restrição de voos”, comentou Cadier.

Na avaliação de Cadier o mercado doméstico é extremamente animador e carrega a recuperação. “Já recuperamos praticamente 80% da nossa oferta de assentos domésticos e devemos terminar 2021 com quase 100% em relação ao registrado no período pré-pandemia.”

O CEO da Latam afirmou que, por conta das mudanças dos motivos de viagens, a precificação tem que ser modificada e, até mesmo, algumas rotas recalculadas. “Por isso, nascem novos destinos para atender a uma nova demanda disposta a descobrir e a redescobrir o turismo brasileiro, já que temos um potencial fantástico.”

Para voltar a competir de forma agressiva no Brasil, a Latam reforçou a sua presença no Nordeste, lançando cinco novos destinos (Comandatuba e Vitória da Conquista na Bahia; Jericoacoara e Juazeiro do Norte no Ceará; e Petrolina em Pernambuco).

Sobre os compromissos ambientais Cadier afirmou que é preciso reconhecer que a indústria aérea é uma das maiores poluidoras do mundo. “Cerca de 3% dos gases

de efeito estufa no mundo são produzidos pela aviação e isso precisa mudar.”

Segundo o executivo, várias empresas do setor já estabeleceram compromissos ao longo dos próximos anos, com soluções muito mais eficientes. “O Grupo Latam anunciou a modernização da frota para compra de aeronaves da família A320neo que possuem 20% mais eficiência no consumo de combustível, menor emissão de CO<sub>2</sub>, além de redução de 50% nas emissões de óxido de nitrogênio e de 50% em poluição sonora. Estabelecemos na Latam uma agenda brutal de compromissos para os próximos anos, com diversidade e inclusão. Entendemos que a empresa precisa ter um papel muito mais ativo na sociedade, não só no que diz respeito ao transporte aéreo.”

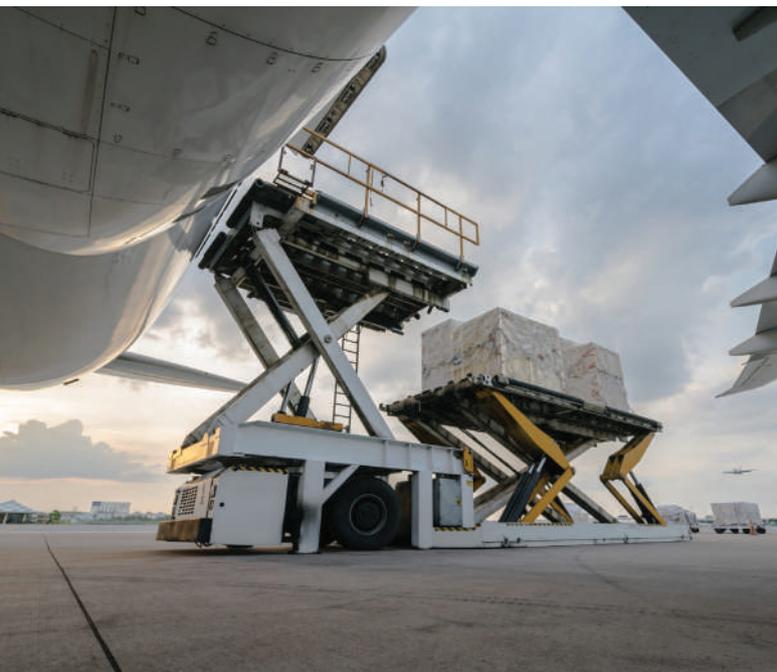
Ele destacou também que é preciso especificar corretamente o combustível utilizado, além de reduzir e homogeneizar a carga de ICMS no Brasil, um tributo com custo muito caro que gera uma complexidade de gestão na empresa para abastecer em outros estados. “Isso é ineficiente. Outro aspecto importante é ter mais concorrência para o combustível, resultando em custos mais baixos e preços mais competitivos para as companhias aéreas. O Brasil tem hoje o custo de combustível mais caro do mundo.”

**CTM**

# Movimentação de carga e correios avança dentro e fora do país

Dos 758,1 bilhões de toneladas de mercadorias transportadas de janeiro a julho deste ano, 451,5 bilhões são das companhias aéreas estrangeiras no mercado internacional e 306,5 bilhões das empresas brasileiras no mercado doméstico e internacional

SONIA MORAES



As companhias aéreas nacionais e estrangeiras, que foram bastante impactadas pela pandemia da Covid-19, começam a recuperar as perdas com a melhora na

movimentação de carga e correio após a volta das atividades dos setores industriais e de serviços.

Segundo a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), depois de dois meses consecutivos de queda em janeiro e fevereiro, a procura pelo transporte aéreo para despachar as mercadorias começou a melhorar a partir de março de 2021, atingindo nos sete meses deste ano 758,1 bilhões de toneladas de produtos transportados no mercado doméstico e internacional, crescimento de 34,1% sobre o mesmo período de 2020.

No mercado doméstico a movimentação de carga atingiu 216,5 bilhões de toneladas de janeiro a julho, superando em 27% o mesmo período de 2020. No

mercado internacional a elevação foi de 37,2% com 541,6 bilhões de mercadorias transportadas nos sete meses deste ano.

Dos 758,1 bilhões de toneladas de mercadorias transportadas de janeiro a julho deste ano, 451,5 bilhões são das companhias aéreas estrangeiras no mercado internacional, o que representou crescimento de 47,4% em comparação com janeiro e julho de 2020, e 306,5 bilhões das empresas brasileiras no mercado doméstico e internacional, aumento de 18,4% sobre os sete meses de 2020.

## RANKING

**Azul** – Entre as companhias aéreas brasileiras a Azul Cargo, que desde janeiro vem aumentando o volume de carga transportada registrou de janeiro a julho deste ano a movimentação de 87,1 milhões de toneladas de carga no mercado nacional e internacional, 79,5% a mais que no mesmo período de 2020.

Somente no mercado doméstico a Azul Cargo levou 76,2 milhões de mercadorias em seus aviões nos sete primeiros meses de 2021, superando em 89,4% o mesmo período de 2020. Para o mercado internacional transportou 10,8 milhões de produtos, 31,2% acima do que levou de janeiro a julho de 2020.

**Latam Cargo** – A Latam Cargo, que durante o período mais crítico da pandemia usou os aviões de passageiros para operação exclusiva de carga com o transporte de equipamentos médicos, registrou de janeiro a julho a movimentação de 84,4 milhões de toneladas de mercadorias, volume 0,9% superior aos sete meses de 2020.

No mercado doméstico a Latam Cargo transportou 53,6 milhões de toneladas de mercadorias, 11,7% a mais que no mesmo período de 2020, e no internacional o volume chegou a 30,8 milhões de toneladas, 13,6% a menos que nos sete meses do ano passado.

**Gollog** – A Gollog teve uma baixa de 18,4% no transporte de mercadorias de janeiro a julho de 2021 no mercado doméstico e internacional, com 20,13 milhões de toneladas, quando comparado com mesmo período de 2020.

Do total que a empresa transportou nos primeiros sete meses deste ano, 20,13 milhões de toneladas de produtos foram no mercado doméstico, 16,9% abaixo do volume movimentado no mesmo período de 2020. No mercado internacional, a companhia transportou 28 toneladas, 100% a menos que nos sete meses de 2020, segundo a Anac.

**CTM**



## Embraer realiza teste com seu avião elétrico

O protótipo foi testado na fábrica da Embraer, em Gavião Peixoto, interior de São Paulo, e para este projeto a empresa utilizou um sistema motopropulsor elétrico da WEG e um conjunto de baterias financiadas pela EDP que foram integradas a uma aeronave Ipanema 203, utilizada no segmento agrícola

SONIA MORAES

A Embraer realizou o primeiro voo do seu avião elétrico. Desenvolvido para avaliar novas tecnologias e soluções que possibilitem a propulsão aeronáu-

tica 100% elétrica e mais sustentável, o protótipo foi testado na fábrica da Embraer, em Gavião Peixoto, interior de São Paulo.

Para o projeto do avião elétrico, a Embraer utilizou um sistema motopropulsor elétrico da WEG e um conjunto de baterias financiado pela EDP, multinacional portuguesa do setor elétrico, que foram integradas a uma aeronave Ipanema 203 utilizada no segmento agrícola, que faz parte da história da companhia e se tornou em 2004 o primeiro avião do mundo certificado e produzido em série para voar com um combustível de fonte renovável (etanol).

Segundo a Embraer, a estratégia de inovação aberta tem acelerado o desenvolvimento das tecnologias necessárias para aumentar a eficiência energética de futuras aeronaves a partir do uso e integração de dispositivos elétricos em um sistema de propulsão inovador.

Nas primeiras avaliações em voo tripulado foram analisadas características primárias como potência, desempenho, controle, gerenciamento térmico e segurança de operação. O objetivo é demonstrar em condições reais os resultados obtidos em simulação computacional, ensaios em laboratório e integração da tecnologia em solo, que acontecem desde o segundo semestre de 2019.

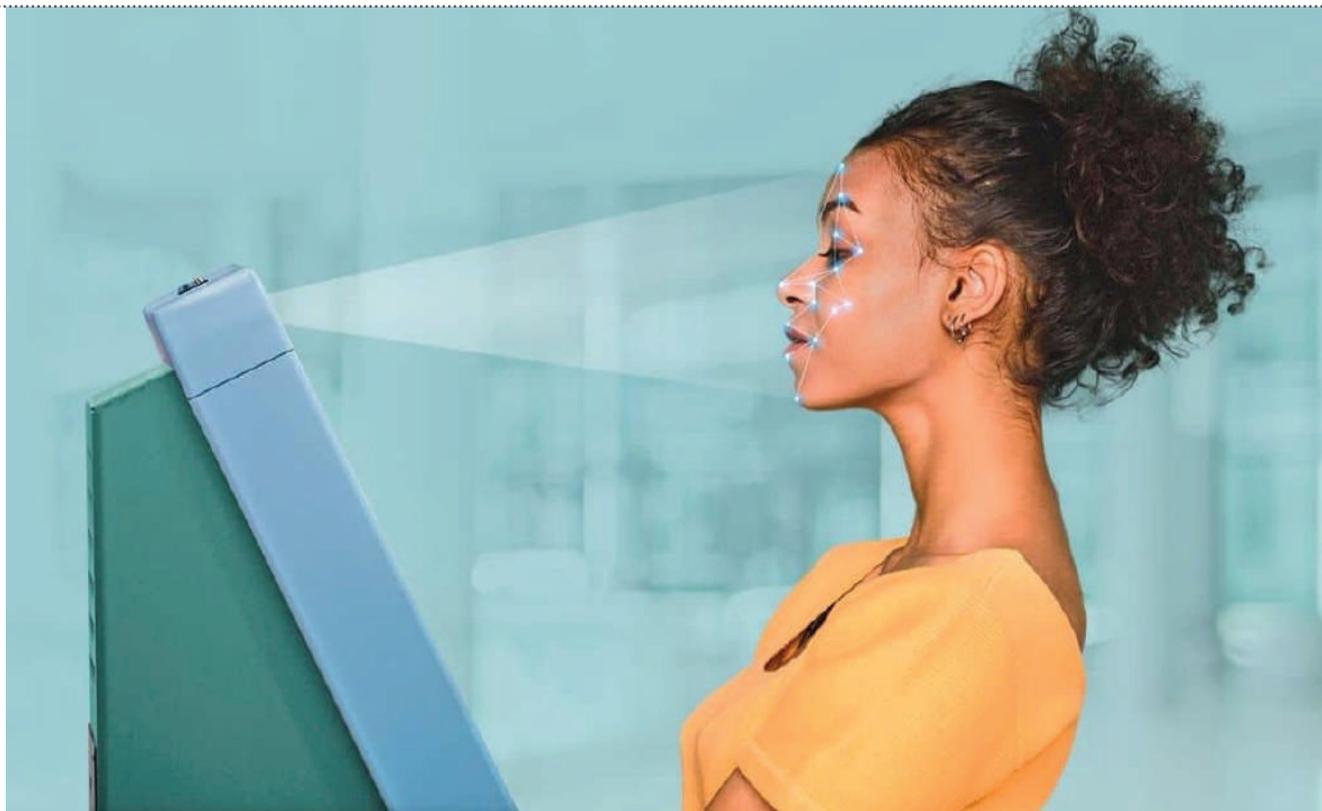
“O primeiro voo de uma aeronave é sempre um marco importante, e a deco-

lagem do nosso primeiro avião elétrico simboliza também a relevante contribuição das nossas equipes e parceiros para a transição energética do setor”, disse Luis Carlos Affonso, vice-presidente de engenharia, desenvolvimento tecnológico e estratégia corporativa da Embraer.

A Embraer possui um programa contínuo de desenvolvimento tecnológico que tem resultado em ganhos de eficiência no desempenho das aeronaves, consumo e descarga de gases que contribuem para o aquecimento global. Segundo a empresa, as pesquisas em eletrificação aeronáutica compõem um conjunto de outros estudos em busca de uma nova geração de energia renovável e a transição para um futuro de zero carbono.

Os resultados do demonstrador elétrico permitirão que a Embraer utilize o conhecimento adquirido para a aplicação de tecnologias inovadoras de eletrificação no desenvolvimento de novos produtos necessários com a busca contínua de um futuro sustentável. É o caso da aeronave elétrica eVTOL (aeronave elétrica de pouso e decolagem vertical), também conhecido como EVA (Electric Vertical Aircraft), desenvolvida pela Eve, empresa de Mobilidade Aérea Urbana da Embraer.

**CTM**



# Aeroportos tendem a ampliar investimentos em segurança

No aeroporto internacional de Brasília o governo federal iniciou os testes do programa Embarque + Seguro, tecnologia de reconhecimento facial, que dispensa a apresentação de documento de identificação e cartão de embarque pelos passageiros

**SONIA MORAES**

O distanciamento social imposto pela pandemia da Covid-19 e a cibersegurança estão entre os principais pontos de atenção para os administradores aeroportuário, segundo a Genetec,

fornecedora de tecnologia de soluções unificadas de segurança, segurança pública, operações e inteligência de negócios.

As normas de segurança foram sendo

redesenhadas e aprimoradas ao longo dos anos, de acordo com a evolução do setor e com novas ameaças.

Na década de 1970, uma das grandes preocupações era o sequestro de aeronaves. Em 2001, o 11 de setembro fez com que o terrorismo se tornasse prioridade na segurança dos aeroportos.

De acordo com a empresa de tecnologia, o mercado global de segurança de aeroportos ultrapassou US\$ 10 bilhões em 2019 e os investimentos se mostram cada vez mais necessários, conforme mostra o relatório da Fortune Business Insights

Os aeroportos são locais de grande fluxo de passageiros, com vários pontos de entrada e saída, o que, por si só, é um desafio. O controle de acesso às áreas restritas e a identificação de pessoas sempre foram pontos essenciais na segurança

A Genetec acredita que a tecnologia touchless (sem toque), embora cara para implementar, é o futuro das viagens. Check-ins e embarques com leitores biométricos, recursos de reconhecimento facial e documentos virtuais estão sendo testados ou gradualmente implantados em diferentes aeroportos para proporcionar uma jornada com menos contato para os passageiros,

algo essencial para a retomada do setor em um mundo de rígidas regras sanitárias.

As soluções da Genetec estão presentes em diversos aeroportos do mundo, 27 delas na América Latina e 17 só no Brasil. Entre eles, o Floripa Airport, o BH Airport – um dos maiores em termos de conexões no Brasil – e o RioGaleão, além da implementação em Congonhas (SP), que deverá ser concluída em breve. Isto significa impacto anual no embarque de 90 milhões de passageiros anualmente, somente no Brasil.

Ao estudar os dados do setor, a Genetec identificou pontos de atenção específicos para diferentes regiões. Segundo a empresa, na América Latina, além dessas questões mencionadas, vemos que é muito importante o controle de perímetro, ou seja, monitoramento de todo o entorno do aeroporto, que normalmente são áreas de pouca circulação de pessoas e pouca iluminação, o que favorece roubos, inclusive de cargas.

## ESTIMATIVAS PÓS-COVID

Segundo a Genetec, a indústria da aviação vem sofrendo desde 2020 com a redução do fluxo de passageiros, os

### LATAM REALIZA PRIMEIRO EMBARQUE OFICIAL COM RECONHECIMENTO FACIAL

A Latam realizou o primeiro embarque oficial com reconhecimento facial biométrico do aeroporto de Brasília, um dos principais hubs (centros de conexão) da companhia.

O voo LA3293 com destino ao Rio de Janeiro, aeroporto Santos Dumont, foi o escolhido para representar o uso dessa nova tecnologia. De todos os seis aeródromos já testados, a Latam foi a aérea que mais auxiliou o programa, realizando o embarque de 1.320 passageiros até agora.

A companhia lidera os testes do programa Embarque + Seguro, tendo sido responsável por 54% de todos os embarques biométricos realizados nos seis aeroportos já testados pelo governo federal no Brasil.

Segundo a Latam, serão mantidos até dois voos diários dedicados aos testes do Embarque + Seguro na capital federal até que a biometria possa ser adotada de maneira permanente.

“Estamos comprometidos com inovações que contribuam para a diminuição de filas e tornem a jornada do viajante mais rápida, segura e autônoma. Além disso, o aeroporto de Brasília é um parceiro de



***Após o período de testes, a biometria será adotada de forma permanente***

longa data que sempre nos apoia em projetos de inovação e desenvolvimento de novos serviços. Hoje, somos a companhia aérea líder em Brasília, com mais de 50% dos voos do aeroporto, o que nos dá uma ampla amostra de diferentes públicos e mercados para testar novas funcionalidades”, afirma Mauro Peneda, diretor de aeroportos da Latam Brasil.

A importância de Brasília para os negócios da Latam e a retomada gradual da demanda pelo serviço aéreo em consequência do avanço da vacinação fizeram a companhia aumentar em 24% (de 56 para 69) o número de decolagens diárias em Brasília a partir de novembro deste ano, em comparação com a operação atual agora de agosto.

custos da força de trabalho e a queda nas receitas. Foi uma mudança repentina e radical nas operações. De acordo com a ACI World, o tráfego global de passageiros havia caído a uma taxa sem precedentes de 94,4% em abril de 2020 considerando o período de um ano. Os aeroportos agora lidam com incertezas e o desafio de tomar decisões urgentes, a fim de voltar à rota da forma mais rápida e tranquila possível.

Mesmo assim, com o controle da pandemia, as projeções para o setor são de crescimento do tráfego aéreo e, conseqüentemente, do número de pessoas circulando nos aeroportos. O gerenciamento de ocupação e o controle do fluxo de pessoas já vinha se tornando cada vez mais importante, até para evitar a formação de filas e melhorar a experiência do passageiro. Agora, com as questões sanitárias em mente, isso se torna algo essencial. Por isso, é necessário que os aeroportos tenham não apenas bons equipamentos, mas pessoal muito bem treinado e uma solução que receba imagens e dados e entregue informações inteligentes, recomenda Genetec.

A solução da Genetec permite a unificação da segurança de forma totalmente integrada com a AODB (Airport

Operations Data Base), que possibilita gerenciar múltiplos eventos por intermédio da correlação entre os dados de segurança e os dados operacionais do aeroporto. “Com as informações dos bilhetes vendidos, check-in online realizados e presenciais que serão realizados, é possível prever quantas posições de check-in, inspeção ou controle de passaporte serão necessárias para manter o distanciamento seguro e cumprir com as normas regulamentais. Outro benefício é poder prever a ocupação de uma sala de embarque no caso de possível atraso de uma aeronave em voo ou na partida, além de outras inúmeras possibilidades.

A partir do Security Center, plataforma unificada de gestão da segurança, a Genetec oferece soluções integradas de videomonitoramento, controle de acesso e leitura de placas, interligadas também com os sistemas de gestão dos aeroportos. De acordo com a empresa, ao centralizar as informações e apresentá-las de forma estratégica, a plataforma permite uma tomada de decisão mais rápida e assertiva em situações das mais simples às mais complexas, como a formação de filas no check-in, roubos ou até mesmo tentativa de invasão à pista do aeroporto.

### AEROPORTO DE BRASÍLIA TESTA EMBARQUE COM RECONHECIMENTO FACIAL

O aeroporto internacional de Brasília iniciou os testes do programa Embarque + Seguro, tecnologia de reconhecimento facial, que dispensa a apresentação de documento de identificação e cartão de embarque pelos passageiros.

O programa de iniciativa do Ministério da Infraestrutura (MInfra) foi desenvolvido pelo Serpro, após testes em cinco aeroportos: Florianópolis (SC), Salvador (BA), Santos Dumont (RJ), Belo Horizonte (Confins) e Congonhas.

De outubro de 2020 até agora, o programa foi testado por mais de 2,5 mil passageiros voluntários em aproximadamente 150 voos das companhias aéreas Latam, Gol e Azul. Os testes do Embarque + Seguro começaram em outubro do ano passado e serão encerrados em setembro deste ano.

Em Congonhas, Santos Dumont e Confins, o programa permanece em execução e, em Salvador e Florianópolis, a tecnologia está sendo atualizada. "Após esse período, vamos focar nas tratativas para a implantação definitiva nos principais aeroportos do país", anunciou Marcelo Sampaio, secretário-executivo do MInfra.

"Caminhamos para um embarque ainda mais ágil e totalmente seguro em todos

os aeroportos do país. Além de a medida ser segura do ponto de vista sanitário ao dispensar o manuseio de papéis durante a pandemia, o reconhecimento facial permite a identificação precisa dos passageiros em poucos segundos", disse Ronei Glanzmann, secretário nacional de Aviação Civil.

A tecnologia é inovadora, de classe mundial e combina validação biométrica e análise de dados, garantindo uma conferência precisa, ágil e segura da identidade dos passageiros, que, assim, podem viajar com mais conforto e tranquilidade", disse Gileno Barreto, presidente do Serpro.

O Embarque + Seguro faz parte da transformação digital promovida pelo governo federal no país. "O reconhecimento facial, que dispensa o uso de documentos em papel, é mais uma solução tecnológica que estamos oferecendo para estimular a aceleração digital do país", destacou Caio Mario Paes de Andrade, secretário especial de Desburocratização, Gestão e Governo Digital. "É a tecnologia melhorando cada vez mais a vida do cidadão, que agora não precisa perder tempo em filas, comprovando sua identidade de forma ágil e totalmente segura", afirmou.

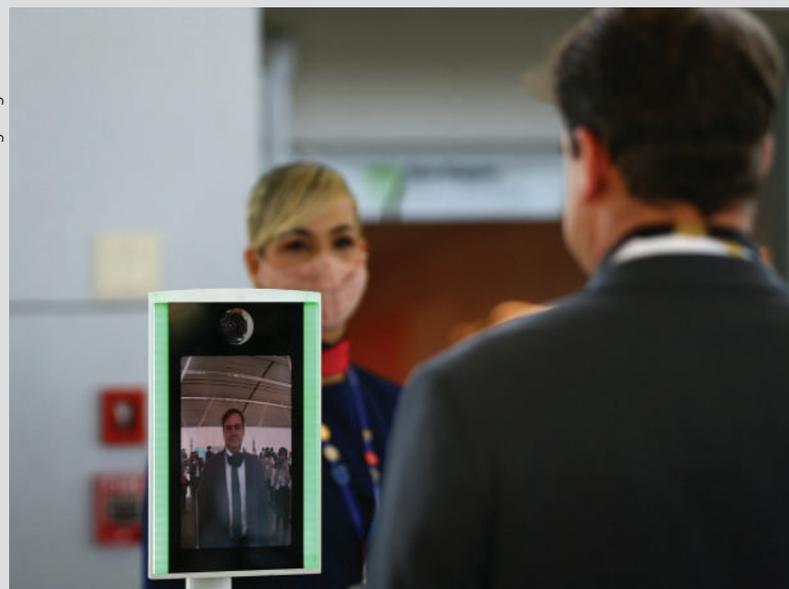
Para Jorge Arruda, presidente da Infraer, administradora do aeroporto de

Brasília, testar novas tecnologias para proporcionar mais conforto e agilidade na viagem dos passageiros é sempre importante. “Os testes com o Embarque + Seguro em Brasília são relevantes, pois somos um grande centro de conexão de voos, um perfil diferente dos outros terminais aéreos. Estamos sempre em busca da melhor experiência para nossos usuários e os testes com novas tecnologias são sempre bem-vindos. Estamos sempre disponíveis para realizar estas ações em parceria com o governo federal e com as companhias aéreas para dar mais agilidade e segurança às operações aéreas do país”, afirmou.

No momento do check-in no aeroporto, o passageiro é convidado a participar do Embarque + Seguro. Após concordar, a pessoa recebe uma mensagem, no celular informado por ela, solicitando autorização para a obtenção de seus dados, incluindo CPF e uma foto. Com o consentimento, o atendente da companhia aérea, utilizando o aplicativo do Serpro, realiza a validação biométrica do cidadão, comparando os dados e a foto, tirada na hora, com as bases governamentais.

A partir da validação, o passageiro fica liberado para ingressar ao embarque na aeronave, passando pelo ponto de controle biométrico, que faz a identificação

@Marcelo Camargo/Agência Brasil



### **Desde outubro de 2020, o programa foi testado por mais de 2,5 mil passageiros voluntários**

por meio de reconhecimento facial, sem a necessidade de o usuário apresentar documento e bilhete aéreo.

O Serpro é parceiro estratégico do MInfra na agenda digital de transporte do país, mas o Embarque + Seguro conta ainda com o apoio de outros colaboradores de forma voluntária. Para o aprimoramento do programa a cada etapa, o governo federal tem contado com a colaboração de companhias aéreas e da administração dos aeroportos, onde os testes vêm sendo realizados.

O piloto no aeroporto de Brasília está sendo implementado com o apoio da Inframerica, das companhias aéreas Latam e Gol e da empresa de TI Sita, responsável pelo desenvolvimento da tecnologia das estações de identificação facial. **CTM**

## Fabricantes de pneus investem em suas fábricas no Brasil

A Bridgestone está injetando R\$ 700 milhões na fábrica de Camaçari (BA) para a modernização e a expansão da capacidade produtiva e a Prometeon aplica US\$ 1 milhão em novo laboratório na fábrica de Santo André (SP), que fará a avaliação de todos os produtos feitos pela empresa no país

SONIA MORAES

Para acompanhar a crescente demanda do mercado por pneus de alta tecnologia, a Bridgestone do Brasil iniciou o investimento de R\$ 700 milhões na fábrica de Camaçari, na Bahia. O montante será destinado para a modernização e a expansão em mais de 20% da capacidade produtiva a partir do quarto trimestre deste ano, com a criação de 420 novos empregos na região, entre posições fixas e temporárias.

Com esse investimento, a Bridgestone prepara a fábrica de Camaçari para o crescimento da demanda por veículos elétricos e híbridos, produzindo pneus de alto



desempenho para equipá-los.

O projeto de ampliação e modernização da fábrica prevê um aumento de produção anual de 3.5 milhões para 4.3 milhões de pneus, com novas tecnologias de fabricação e a crescente aplicação dos conceitos da indústria 4.0.

“Este investimento faz parte de um plano de médio prazo de crescimento sustentável no Brasil, focado no mercado premium de pneus e na produção de pneus para veículos mais sustentáveis e elétricos/híbridos e reforça o nosso compromisso e a posição estratégica do país para os negócios globais da companhia”, comentou Fa-

bio Fossen, presidente da Bridgestone Latin America South. O novo investimento é parte do plano estratégico de negócios de médio e longo prazo anunciado pelo Grupo Bridgestone recentemente, visando tornar a companhia líder em soluções sustentáveis até 2050.

Inaugurada em 2006, a fábrica da Bridgestone na Bahia emprega mais de 900 colaboradores diretos e 400 indiretos. Lá são produzidos pneus para automóveis, caminhonetes e picapes, destinados para as montadoras, mercado de reposição e exportação.

Em 2016, com dez anos desde o início de sua operação, a fábrica de Camaçari



**Fabio Fossen: “O investimento faz parte do crescimento sustentável no Brasil com foco no mercado premium de pneus”**

passou por outra expansão. No total, mais de R\$1 bilhão já foram investidos na ampliação da estrutura de produção e produtos da unidade, desde a sua inauguração.

A empresa conta com outra fábrica de pneus, em Santo André (SP) e duas fábricas de bandas de rodagem Bandag, em Campinas (SP) e Mafra (SC), certificadas e premiadas em diversos âmbitos de qualidade, segurança e meio ambiente.

## **A PROMETEON INVESTE US\$ 1 MILHÃO EM UM NOVO LABORATÓRIO DE AVALIAÇÃO DE PRODUTOS**

Atenta à necessidade de acompanhar a evolução da indústria automobilística e a grande demanda neste momento de retomada das atividades pós-pandemia, as fabricantes de pneus investem em suas fábricas no Brasil para tornar os processos de produção cada vez mais

modernos.

A Prometeon, que produz pneus para caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e fora de estrada da marca Pirelli, está investindo US\$ 1 milhão em um novo laboratório na fábrica de Santo André (SP). O local de 700 m<sup>2</sup> identificado

como Test Center Latam fará a avaliação de todos os produtos feitos pela fabricante no país e será submetido à acreditação do Inmetro, para assegurar que todos os pneus possam ser testados localmente e certificados.

Para Luiz Mari, diretor de pesquisa e desenvolvimento da Prometeon para as Américas, o novo Test Center Latam será muito importante para a empresa conseguir atuar de maneira ainda mais ágil e integrada com todas as áreas. "Ao tornar o processo mais eficiente, vamos ganhar tempo e conseguir desenvolver produtos melhores de forma mais veloz. Por isso, é um grande passo para a evolução da empresa e nossa gama de produtos", disse Mari.

Eduardo Fonseca, CEO da Prometeon para as Américas, afirma que com mais um investimento a companhia continua a demonstrar a confiança e a importância do Brasil. "Como uma empresa global, fazemos mais este investimento na nossa



**Eduardo Fonseca: "Com mais esse investimento a companhia demonstra a confiança e a importância do Brasil"**

fábrica em Santo André buscando modernizar nossas instalações para entregar produtos ainda melhores aos nossos clientes."

Com este investimento, a Prometeon inicia novas

contratações com a abertura inicial de quatro vagas, de um total de 14 novas posições, como gestor de ensaio indoor e operador de máquinas indoor. As inscrições estão abertas e podem ser feitas por meio do site <https://trabalheconosco.vagas.com.br/prometeon>.

Em maio deste ano a Prometeon anunciou a contratação de 360 funcionários, sendo 210 para a fábrica de Gravataí, no Rio Grande do Sul, para ampliar a produção e atender ao crescimento do mercado brasileiro de caminhões e ônibus, e 150 na fábrica de Santo André, para fornecer às montadoras de tratores e máquinas agrícolas.



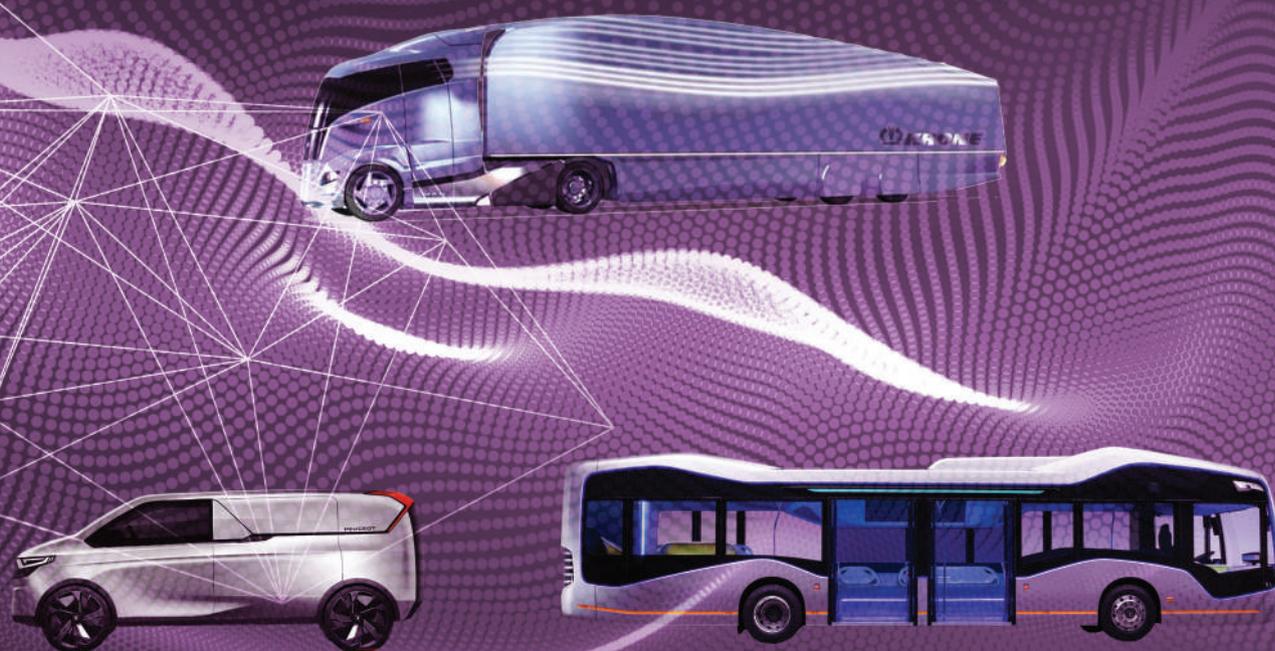
**CTM**



# Já estão abertas as inscrições para o 52º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas

Inscrições até 23 de outubro de 2021.

acesse [www.otmeditora.com](http://www.otmeditora.com), consulte o regulamento e faça já sua inscrição.





## Scania vende 124 caminhões a gás para a Reiter Log

A Reiter Log adquiriu 124 caminhões a gás da Scania. A transportadora de Nova Santa Rita (RS) vai investir mais de R\$ 100 milhões neste negócio. As entregas estão programadas para começar no último trimestre de 2021, com previsão de serem concluídas no primeiro semestre de 2022.

“A Reiter Log passa a ter uma das maiores frotas a gás do Brasil e, sem dúvida, a mais ampla da região sul. Trata-se de um operador logístico muito forte no país e que vem se unindo aos seus embarcadores na busca por um setor mais sustentável”, afirma Silvio Munhoz, diretor de vendas de soluções da Scania no Brasil.

O modelo escolhido foi o R 410 com trações 4×2, 6×2 e 6×4. Os veículos que serão usados nos segmentos alimentício, bebidas, varejo, higiene e limpeza, cosméticos, e-commerce, agronegócio, farmacêutico e de indústria petroquímica.

“Temos muito orgulho de ter uma das maiores frotas de caminhões movidos a gás do Brasil e da América Latina. Estamos estudando parcerias e avaliando produzir o próprio combustível. Neste sentido, fechamos um acordo de abastecimento com a GEO Energética a fim de realizar um mapeamento do biogás”, revela Vinícius Reiter Pilz, CEO da Reiter Log.

## Transportadora Gabuio incorpora na frota 43 caminhões extrapesados Volkswagen



oficial da Volkswagen Caminhões e Ônibus e responsável pela venda.

Os caminhões Meteor 29.520 serão usados no transporte de combustível. Nesta operação, a Transportadora Garbuio é uma das principais prestadoras de serviço para a Petrobras. Já os Constellation 33.460 serão utilizados para o transporte de madeira no Projeto Star, iniciativa da empresa Bracell, uma das maiores produtoras de celulose do mundo. A iniciativa tem por objetivo expandir sua capacidade de produção de celulose kraft de 250 mil toneladas por ano para até três milhões de toneladas por ano. Os caminhões têm motor MAN D26 de 13 litros de 460 cv e 520 cv de potência.

A Transportadora Garbuio comprou 43 caminhões extrapesados da Volkswagen Caminhões e Ônibus. São os modelos Meteor 29.520 6x4 e o Constellation 33.460, que já estão rodando pelas regiões sudeste, sul e centro-oeste do Brasil.

“Foi a opção que mais se encaixou com nossas necessidades, além de confiarmos na nova geração de caminhões extrapesados da marca.

Esperamos um desempenho equilibrado entre economia de combustível e performance, além do já comprovado conforto e robustez do veículo”, afirma Helio Garbuio, diretor comercial da transportadora.

A transportadora conta com o suporte da rede de concessionários em todo o Brasil, além do atendimento comercial e de pós-vendas da Marca Veículos, representante

## Ford anuncia o lançamento da picape Maverick no Brasil



A Ford vai trazer para o Brasil a picape Maverick, programada para estrear no mercado em 2022. “A chegada da Maverick é mais um lançamento dentro da nossa estratégia de trabalhar com os pilares em que a Ford tem sucesso no mundo, com um produto inovador e conectado. A fidelização e atração de novos

clientes é outro ponto essencial na estratégia da empresa, apoiada na qualidade dos produtos e serviços e no uso cada vez maior da conectividade”, afirma Daniel Justo, presidente da Ford América do Sul.

A Maverick será o produto de entrada na linha de picapes da Ford e irá redefinir o segmento,

posicionada não só como uma picape, mas também oferecendo uma alternativa aos consumidores de carros e SUV. “A Maverick é uma picape inovadora e surpreende pela versatilidade, tanto no interior como na caçamba, pelo tamanho, pelo design, pela tecnologia e dirigibilidade. Nos testes que fizemos aqui todos ficaram impressionados com o produto”, diz o executivo.

Justo destaca que a Ford vai continuar a investir na América do Sul e no Brasil em segmentos nos quais a marca tem sucesso no mundo inteiro: picapes, SUV, veículos comerciais e ícones como o Mustang e o Bronco.

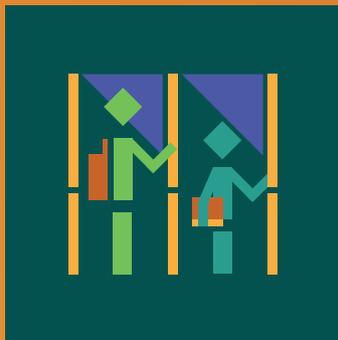
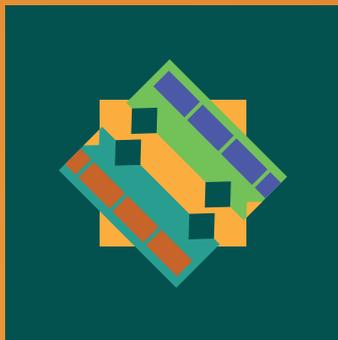
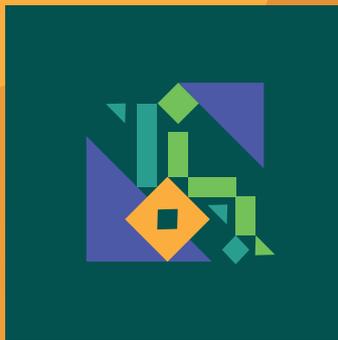
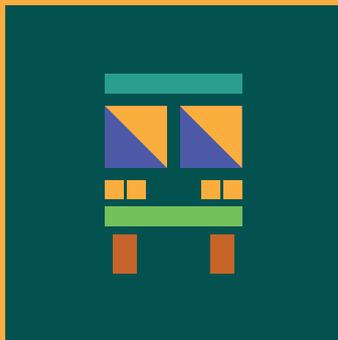
## Grupo Rodonaves prevê dobrar faturamento até 2025

O Grupo Rodonaves prevê dobrar novamente seu faturamento até 2025. No primeiro semestre a companhia faturou mais de R\$ 779 milhões, o que representa 38% de aumento frente ao mesmo período de 2020. A empresa tem crescido substancialmente nos últimos anos. Em cinco anos, dobrou seu faturamento, alcançando R\$ 690 milhões em 2016 e mais de R\$ 1,3 bilhão em 2020.

Para atender a uma demanda crescente do e-commerce, o grupo criou a Rodonaves Express e a expectativa é que esta divisão fature em 2022 cerca de R\$ 60 milhões e em 2023 alcance os R\$ 250 milhões. Para 2022, a perspectiva do

Grupo Rodonaves é crescer 16%, enquanto a RTE Rodonaves espera crescer 15%.

A Rodonaves Express inicia suas atividades com seis caminhões elétricos e sete bicicletas elétricas para compor sua frota, com investimento inicial de R\$ 2 milhões. Todas as unidades terão, no mínimo, um caminhão elétrico ou uma bicicleta elétrica. “Estamos muito felizes com os nossos resultados do primeiro semestre, porque nos mostra que continuamos no caminho certo, investindo em novas soluções, negócios e serviços”, afirma João Naves, fundador e presidente do Grupo Rodonaves.



# SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2021



# LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana do Transporte

## 21, 22 E 23 — SETEMBRO — 2021

EVENTO  
**100%**  
ON-LINE

REALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO



APOIO



**CNT / SEST SENAT**



***Hapag-Lloyd registrou um incremento de 4% no volume de cargas transportadas***

## **Hapag-Lloyd atinge bons resultados no primeiro semestre**

Os números do semestre foram significativamente maiores em comparação ao mesmo período do ano anterior, com um aumento de 4% no volume de cargas transportadas

**MARCIA PINNA RASPANTI**

A Hapag-Lloyd divulgou seus resultados para o primeiro semestre de 2021. A empresa concluiu o período com um Ebitda de US\$ 4,2 bilhões (3,5 bilhões de euros), enquanto o Ebit atingiu US\$ 3,5 bilhões (2,9 bilhões de euros) e o lucro do grupo subiu para US\$ 3,3 bilhões ou 2,7 bilhões de euros.

“Em um mercado com uma demanda muito forte por transporte de contêineres, nos beneficiamos de taxas de frete significativamente melhoradas e tivemos um primeiro semestre muito bom. Entre outras coisas, fomos capazes de reduzir nossa dívida líquida em US\$ 1,5 bilhão, embora tenhamos pago um dividendo significati-

## HAPAG-LLOYD ENCOMENDA MAIS SEIS NAVIOS PORTA-CONTÊINERES

A Hapag-Lloyd contratou o estaleiro sul-coreano Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering para construir seis navios, cada um com uma capacidade de mais de 23,5 mil TEU. A empresa de transporte marítimo de contêineres já havia feito um pedido de seis navios do mesmo tamanho no final de 2020.

Os navios porta-contêineres serão equipados com um motor bicombustível de alta pressão, que funcionará com GNL, mas os navios também terão capacidade de tanque suficiente para operar com combustível convencional caso haja a necessidade. De acordo com a Hapag-Lloyd, a companhia está se concentrando no gás natural liquefeito como uma solução de médio prazo, pois reduz as emissões de CO<sub>2</sub> em cerca de 15% a 25% e as emissões de dióxido de enxofre e outras partículas em mais de 90%. Hoje, o fossil LNG é o combustível mais promissor para se atingir o nível de emissões zero. A meta de médio prazo é ter navios que operem de forma neutra para o

clima usando gás natural sintético (SNG).

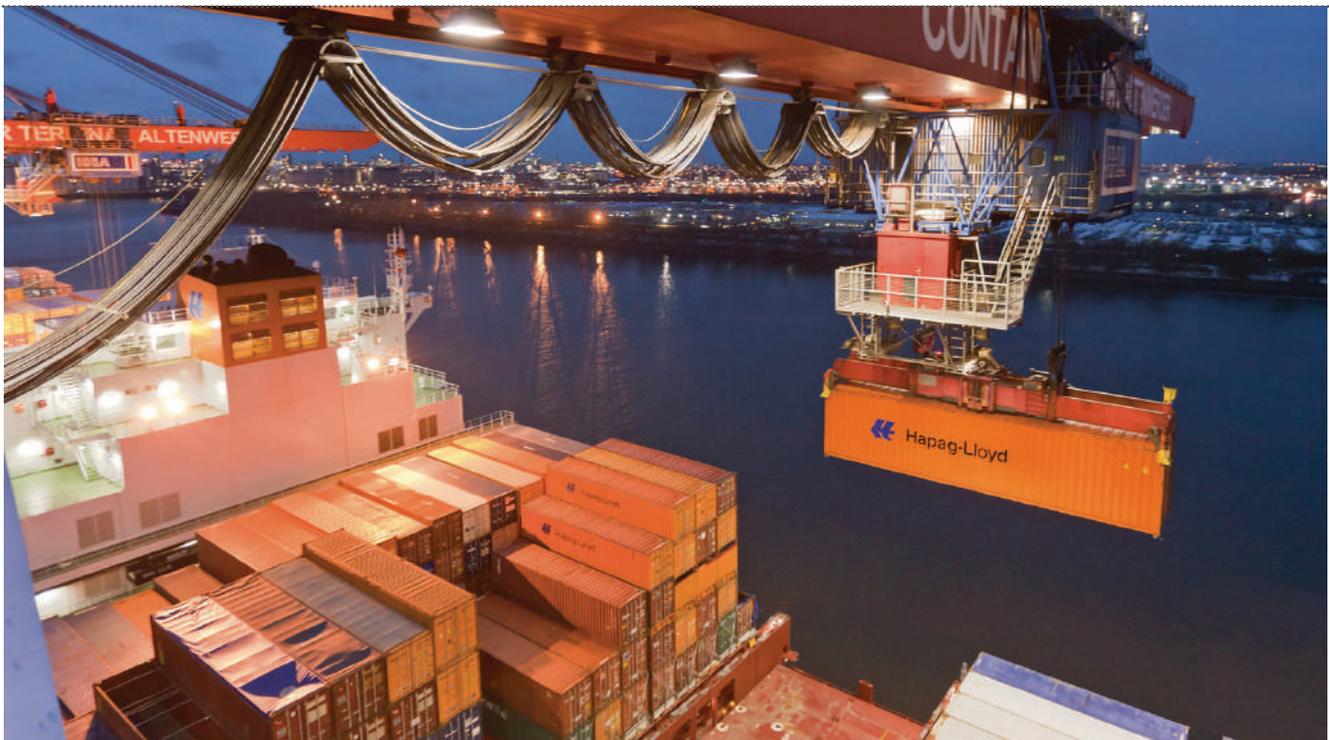
Os seis navios adicionais foram financiados por meio de um empréstimo verde, no valor de US\$ 852 milhões, com vencimento em 12 anos a partir da data de entrega. A transação foi concluída de acordo com os Princípios do Empréstimo Verde da Associação do Mercado de Empréstimos (LMA). A transação foi aprovada por um especialista independente na forma de uma opinião secundária. A linha de crédito está sendo apoiada pela Korea Trade Insurance Corporation (K-Sure), e o consórcio possui a participação de dez navios.

“Com este investimento em novas construções adicionais, queremos dar mais um passo na modernização contínua de nossa frota – em termos de tamanho de navio e sustentabilidade”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd. “Ao mesmo tempo, queremos atender à demanda persistentemente alta e reduzir nossos custos com slots”. Os navios serão usados em rotas entre Europa e Extremo Oriente.

vamente mais alto em comparação com o ano anterior”, disse Rolf Habben Jansen, CEO da Hapag-Lloyd.

De acordo com a empresa, as receitas aumentaram aproximadamente 51% no primeiro semestre de 2021, chegando a

US\$ 10,6 bilhões (8,8 bilhões de euros), principalmente por causa de uma taxa de frete média 46% mais alta. O desenvolvimento da taxa de frete foi o resultado da alta demanda combinada com a escassa capacidade de transporte e severos gar-



### **Os navios encomendados serão utilizados nas rotas Europa-Extremo Oriente**

galos de infraestrutura.

Os volumes de transporte chegaram a seis mil TEU e, portanto, 4% acima do valor comparável do ano anterior, que foi afetado por uma queda na demanda no segundo trimestre devido à pandemia Covid-19. O preço médio de consumo de combustível foi cerca de 6% mais baixo, que totalizou US\$ 421 por tonelada no primeiro semestre de 2021 (primeiro semestre de 2020: US\$ 448 por tonelada) o que impactou positivamente nos lucros.

Embora a demanda permaneça alta no atual ambiente de mercado, é verificada uma escassez na capacidade de transporte semanal disponível. Por este motivo, a Hapag-Lloyd espera que os lucros permaneçam fortes na segunda metade do ano. O Ebitda para o ano inteiro deve ficar na

faixa de US\$ 9,2 a 11,2 bilhões (de 7,6 a 9,3 bilhões de euros) e o Ebit entre US\$ 7,5 e 9,5 bilhões (de 6,2 a 7,9 bilhões de euros).

“Estamos naturalmente satisfeitos com este extraordinário resultado financeiro. Mas os gargalos nas cadeias de abastecimento continuam a causar enormes tensões e ineficiências para todos os participantes do mercado e temos que fazer o nosso melhor para resolvê-los em conjunto o mais rápido possível. Olhando para o ambiente do mercado hoje, no entanto, não acreditamos que a situação volte ao normal tão cedo – apesar de todos os esforços feitos e da capacidade adicional de contêineres que está sendo injetada. No momento, esperamos que a situação do mercado só melhore no primeiro trimestre de 2022, no mínimo”, afirmou Jansen.

**CTM**

# Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

30

NOVEMBRO

2021

Transamérica Expo Center

Premiação das  
**Maiores e Melhores** empresas  
do setor de transporte e logística



**CARREGUE  
INOVAÇÃO  
EM TODAS  
AS VIAGENS.**



SPR

*Temos um grande objetivo: fazer cada vez melhor para você rodar melhor. E só dá para fazer melhor, de verdade, quando conseguimos ir além de tudo o que já existe. Isso se chama inovação. E é isso que nos leva adiante.*

[randonimplementos.com.br](http://randonimplementos.com.br)

**SÓ INOVA  
QUEM  
SE MOVE.**

**RANDON**<sup>®</sup>  
IMPLEMENTOS