



MERCEDES-BENZ E SCANIA APRESENTAM CAMINHÃO AUTÔNOMO PARA O AGRONEGÓCIO



Governo federal lança programa para renovação da frota de pesados

Ford inicia as vendas do furgão Transit no mercado brasileiro

Portocel começa a utilizar o sistema de calado dinâmico

Novo motor traz ganho de desempenho à Linha Sprinter Street

Ouro Verde investe R\$ 100 milhões em veículos sustentáveis

Grupo Vamos adquire a fabricante de implementos Truckvan

Roubo de cargas cresce e continua a preocupar o transportador



VOLVO OFERECE NOVO CONJUNTO DE TECNOLOGIAS PARA REDUZIR CONSUMO DA LINHA DE CAMINHÕES FH

VOLKS | CONFIA

A nova loja de caminhões e ônibus seminovos multimarcas do mercado com o selo de qualidade Volkswagen.



Rod. Anhanguera, km 135 – Limeira/SP



Acesse nosso QR code e saiba mais sobre a VolksConfia

 facebook.com/volkscnfia
 [@volkscnfia](https://instagram.com/volkscnfia)


Seminovos Testados, Aprovados e Garantidos.

Enfim, caminhões e ônibus antigos começam a sair de circulação

Depois de anos de promessas e adiamentos, o governo federal criou o Programa Renovar com o objetivo de retirar de circulação caminhões e ônibus com mais de 30 anos de uso. Com uma frota de caminhões com idade média superior a 20 anos, a tão aguardada medida que vai sucatear os veículos pesados antigos chega em um momento oportuno, já que trará muitos benefícios à sociedade, nomeadamente a eliminação das emissões de poluentes por caminhões e ônibus nestes tempos de esforços para o combate às mudanças climáticas bem como a retirada das estradas dos veículos sem condições de segurança que tanto contribuem para a ocorrência de acidentes nas rodovias.

A renovação da frota de veículos pesados tem sido um tema constante debatido entre os integrantes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) desde a década 1980 para complementar seus esforços de redução dos gases de efeito estufa



Sem dúvida, o programa federal terá um efeito positivo em âmbito social por proporcionar aos caminhoneiros autônomos a oportunidade de substituir seu veículo por outro mais novo, o que trará benefícios para o transporte no país.

O Programa Renovar prevê recursos anuais de R\$ 500 milhões, inicialmente destinados aos proprietários que entregarão seus caminhões e ônibus com mais de 30 anos para reciclagem. Em troca, receberão o valor de mercado dos veículos para que possam adquirir modelos mais novos. Está prevista a retirada da circulação de mais de 50 caminhões antigos nos primeiros três meses do programa.

É um esforço ainda lento para produzir os esperados efeitos em uma frota nacional com uma boa parcela de veículos com mais de 20 anos. Mas é muito bem-vindo por ser o primeiro grande passo de uma longa jornada que poderá ser acelerada quando a situação econômica do país melhorar.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor

SUMÁRIO

AUTÔNOMOS Mercedes-Benz e Scania apresentam seus caminhões autônomos para o agronegócio	6
TECNOLOGIA Volvo oferece soluções para reduzir o consumo de combustível da linha de caminhões FH	16
LANÇAMENTO A Mercedes-Benz Vans lança Sprinter Street com maior potência e menor consumo	20
COMERCIAIS LEVES Ford inicia as vendas da Transit modelo furgão, disponível em duas versões	24
MONTADORAS A Iveco registrou amplo aumento de emplacamentos de caminhões no primeiro trimestre	28
ANFAVEA As vendas de caminhões se mantêm estáveis nos primeiros três meses do ano	30
MODERNIZAÇÃO DA FROTA Governo federal cria programa Renovar para frota de veículos pesados	32
SUSTENTABILIDADE Ouro Verde investe R\$100 milhões em veículos movidos a energia limpa	36
AQUISIÇÕES Tupy compra a MWM do Brasil e entra no setor de energia e descarbonização	38
NEGÓCIOS Vamos anuncia acordo para a aquisição da Truckvan por R\$ 30 milhões	40
SEGURANÇA Roubo de cargas cresce em 2021 e continua a ser preocupação para o setor	42
LOGÍSTICA Votorantim Cimentos apresenta ao mercado a transportadora digital Motz	46
FERROVIÁRIO MRS recebe primeira locomotiva com tecnologias diesel-elétricas	48
MULTIMODAL Coopercarga espera ampliar em 35% as operações portuárias em 2022	54
PORTOS Portocel, no Espírito Santo, começa a utilizar o sistema de calado dinâmico	56

SEÇÕES

Editorial **3** Novas **50**

transporte
TODOS OS MODOS MODERNO

Ano 57 - Nº 508 - Mar | Abr 2022 - 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,

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

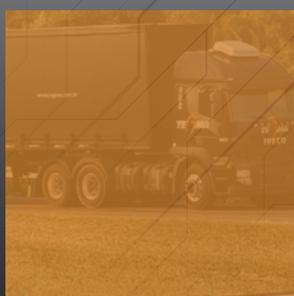
Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários); TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartões de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as 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



Tegma é vencedora do Prêmio Transformação Digital Brasil

A Tegma Gestão Logística foi selecionada para receber o Prêmio Transformação Digital Brasil do Instituto MicroPower, que reconhece, desde 2002, as instituições com melhores práticas em inovação e transformação digital.

Somos a única empresa do setor de logística entre as 17 instituições premiadas. A inovação e o desenvolvimento tecnológico sempre foram pilares fundamentais para nós. Somos os pioneiros na área de logística a criar uma aceleradora de start-ups, a tegUP Ventures, nosso braço aberto de inovação e desenvolvimento tecnológico.

Nas palavras de Marcos Medeiros, presidente da Tegma, receber o prêmio significa *"o reconhecimento de que estamos no caminho certo ao adotarmos a inovação e a tecnologia como prioridades na gestão do nosso negócio"*.

Tegma, eficiência reconhecida pelo mercado

TGMA
B3 LISTED NM



    @tegma_oficial

Siga Tegma nas redes sociais: /tegmagestaologistica

Central de Atendimento: (11) 4346-2500

tegma.com.br



Mercedes-Benz e Scania apresentam seus caminhões autônomos para o agronegócio

O modelo de caminhão autônomo da Mercedes-Benz é o Axor 3131 8x4, destinado à colheita de cana-de-açúcar, que foi modificado em parceria com a Grunner Tecnologia, e o da Scania é o P 280 nas configurações de tração 6x4 e 8x4 movidas a diesel e a versão 6x4 a gás ou biometano para o serviço de transbordo da cana

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz e a Scania aproveitaram a Agrishow, maior feira do agronegócio na América Latina, para exibir seus caminhões autônomos destinados ao agronegócio.

O destaque da Mercedes-Benz é o Axor 3131 8x4, caminhão autônomo para a colheita de cana-de-açúcar que, segundo a empresa, é 40% mais econômico que o trator. Este modelo



pesado foi modificado em parceria com a Grunner, empresa de tecnologia para o campo.

No Axor 3131 a direção autônoma é controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento, com o veículo podendo ser utilizado durante 24 horas exclusivamente nos trechos mapeados da fazenda onde acontece a colheita.

Entre várias adequações, o Axor com direção autônoma recebeu nova configuração com quarto eixo adicional,

bitola mais larga (distância entre as rodas), pneus agrícolas de alta flutuação e antenas para captar sinal de satélite. O caminhão atua lado a lado com as colhedoras de cana, também de condução autônoma, que fazem a colheita e o corte, já lançando a cana picada diretamente na carroceria do caminhão. A velocidade média dos veículos gira em torno de seis quilômetros por hora na área da colheita.

Terminado o carregamento, o motorista assume o controle do Axor para a



Roberto Leoncini: “O Axor 3131 com sistema de direção autônoma é um case de enorme sucesso na colheita da cana-de-açúcar”

autônoma é um case de enorme sucesso na colheita da cana-de-açúcar. Foi na Agrishow, em 2017, que começamos a trocar ideias com a Grunner sobre essa inovadora máquina inteligente. Cinco anos depois, é uma satisfação e uma alegria estar novamente neste evento para celebrar tamanho êxito e demonstrar as características e vantagens do veículo para o setor agrícola”, disse Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “A Agrishow é um grande celeiro de oportunidades para nós. Muitas soluções que

etapa de transbordo aos treminhões, ou seja, o descarregamento da carga nos caminhões de maior capacidade, que completam o ciclo de transporte levando a cana às usinas de açúcar e etanol.

“O Axor 3131 com sistema de direção

Muitas soluções oferecidas pela Mercedes-Benz vieram de demandas do setor



Achim Puchert: “O agronegócio vem puxando a economia do país nos últimos anos”

trouxemos para cá este ano vieram de demandas de transportadores e motoristas que atuam nesse setor.”

“A força do agronegócio brasileiro é reconhecida em todo o mundo e estou muito feliz em poder conferir presencialmente, pela primeira vez, esse grande evento de projeção internacional”, diz Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina. “Esse setor vem puxando a economia do país nos últimos anos, mantendo-se ativo e muito produtivo mesmo na pandemia. A Agrishow permite, então, que nossas equipes e as dos nossos



concessionários intensifiquem o relacionamento com os clientes, ouvindo o que eles têm a nos dizer, solicitar e sugerir. Isso fortalece ainda mais a presença da nossa marca junto aos players do agronegócio”.

Desde seu lançamento o pesado Actros tem sido muito utilizado no agronegócio





Segundo Leoncini, o agronegócio segue pujante na economia do país. “Conforme levantamento do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada (Cepea) e Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), o PIB do setor, que engloba o segmento primário de produção agrícola, insumos, agroindústria, agrosserviço e pecuária, cresceu 8,36% em 2021, chegando a R\$ 183 bilhões. Isso representa mais de 27% no PIB do Brasil, a maior taxa desde 2004, segundo critérios dessas entidades”, diz o executivo. “Além disso, o agronegócio alcançou o recorde histórico de US\$ 120 bilhões nas exportações em 2021. E mais: a Companhia Nacio-

Fabrizio Vieira: “A linha off-road XT da Nova Geração de caminhões está se destacando por oferecer o menor custo total da operação”

nal de Abastecimento (Conab) estima um volume próximo a 270 milhões de toneladas para a safra de grãos de 2021-2022, bem próximo de um novo recorde de produção.”

MODELOS AXOR E ATEGO

A Mercedes-Benz também levou para a Agrishow o Axor 3344 6x4, modelo consagrado no setor agrícola e com forte presença na cana-de-açúcar, grãos e madeira, o Atego 2730 6x4 versão plataforma para serviços de apoio no campo; o Atego 1719 para aplicações severas e o Atego 1726 4x4 para operações em vias fora de estrada.

Na agropecuária, assim como em outras atividades de transporte, o Atego 2730 6x4 assegura conforto para o motorista, economia, produtividade e rentabilidade. Segundo a Mercedes-Benz, este caminhão é reconhecido pelo seu trem de força e pelo câmbio automatizado Mercedes PowerShift de 12 marchas de série, com dois modos de operação: Power off-road, para con-

dução em estradas de terra e ECO mode para condução em rodovias. Este Atego ainda recebe itens específicos para as características do agro, como para-choque mais alto com grande ângulo de entrada, grade protetora de faróis e protetor de cárter e filtro de ar.

O Atego 1726 4x4 tem características técnicas diferenciadas que impactam, por exemplo, o ângulo de entrada do veículo, pneus, altura do chassi e eixo articulado. Este modelo 4x4 da Mercedes-Benz é utilizado, com sucesso, na aplicação militar no Brasil, o que reforça a sua robustez na aplicação fora de estrada.

Na agricultura, o Atego 4x4 pode ser utilizado para diversos serviços de apoio, como borracheiro, oficina para suporte a máquinas no meio da plantação, tanque, bombeiro e outros.

O Atego 1719 com pacote robustez tem o para-choque dianteiro do Atego 2730, que permite ângulo de entrada maior, grade metálica de proteção do farol, nova posição da luz de seta, primeiro degrau da cabi-



Paulo Genezini: “O caminhão autônomo é vocacionado para o serviço de transbordo da cana”

ne em metal e nova posição do suporte para placa, visando facilidade de acesso ao engate do cambão. Além dessas características, pode ser configurado com pneus 295/80R22.5, mais altos.



Caminhão Scania R 410 6x2, movido a gás natural liquefeito (GNL)



O modelo Scania P 280 tem versões movidas a diesel e também a gás ou biometano

SCANIA

Na Scania o caminhão autônomo, que foi mostrado pela primeira vez, é o modelo P 280 nas configurações de tração 6x4 e 8x4 movidas a diesel e também uma versão 6x4 a gás ou biometano.

A primeira demonstração do caminhão autônomo da empresa foi realizada na Cocal, após a Agrishow, e seguirá até o fim de 2022.

O autônomo Scania P 280 8x4 está equipado com caixa de câmbio automatizada Optcruise de 14 velocidades, sendo duas marchas superlentas, o que atribui excelente performance de aceleração para operar em perfeita sintonia

com a colhedora de cana.

O eixo traseiro tem capacidade máxima de tração (CMT) para 150 toneladas. O peso bruto total (PBT – soma dos pesos do caminhão, do implemento e da carga em ordem de marcha) chega a 50 toneladas.

“A Agrishow é um importante momento para reforçarmos o nosso comprometimento em aplicar esse portfólio para apoiar os nossos clientes com as demandas no campo e a rentabilidade nos negócios. Por isso, nós escolhemos o evento para fazer a primeira apresentação deste autônomo da Nova Geração ao grande público”, Fabrício Vieira, gerente de vendas de soluções off road

da Scania no Brasil.

“Este caminhão é vocacionado para o serviço de transbordo da cana e ajuda a reduzir possíveis perdas no processo de colheita. A automação é do nível 2, ou seja, necessita da interação do motorista para realizar acelerações, frenagens e manobras”, diz Paulo Genezini, gerente de pré-vendas da Scania no Brasil. “O veículo é completo, tem pneus de alta flutuação (mais largos), para não compactar a lavoura e utiliza a automação com georreferenciamento que, recebendo sinais do satélite, operará no trajeto desejado sem a intervenção do motorista ao volante, além de reduzir perdas por pisoteamento de plantas durante a colheita e oferecer significativa economia de combustível”, detalha.

A Scania também destacou em seu estande os modelos R 500 6x2, R 540 6x4, G 410 6x4 XT (movido a gás ou biometano), R 410 6x2 – movido a gás natural liquefeito (GNL) e um motor de 13 Litros DC13 072A (diesel) para grupos geradores de energia. Na área exclusiva da marca para testes de direção estão o autônomo e um modelo a gás ou biometano G 410 6x4 XT.

“A linha off-road XT da Nova Geração de caminhões está se destacando por oferecer o menor custo total da opera-



A automação do P 280 é do nível 2, ou seja, necessita da interação do motorista para algumas manobras

ção por quilômetro rodado do mercado. Estamos ainda mais especializados no DNA off-road”, conta Vieira.

Segundo o executivo, o pacote XT torna a operação ainda mais dedicada e customizada. Pode ser incorporado nas cabines P, G, R e S. Existem opções de alturas de teto diferentes, eixos e suspensões de molas ou pneumáticas para condições extremas, pedal de embreagem para a caixa automatizada Scania Opticruise (quando necessário), freio de estacionamento elétrico e soluções adaptadas para cada aplicação. **CTM**



A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

NOVO DAF CF COM MOTOR PACCAR GR-7

Você em 1º lugar

Aponte sua
câmera e visite o
showroom virtual



REPENSE



Conforto Premium em 3 opções de cabine: Day, Sleeper e Space Cab.



Versões 6x2 e 8x2 rígidos. Novo motor PACCAR GR-7 de 280cv e 300cv.



Urbano e versátil, é ideal para distribuição de pequenos e médios volumes.

O novo DAF CF facilita sua vida. Ele oferece um novo padrão de experiência, qualidade, conforto, versatilidade e dirigibilidade para o seu dia a dia. É você em 1º lugar com novas possibilidades de uso e mais resultados.

Conheça o novo DAF CF com motor PACCAR GR-7.

DAF



Novo pacote aerodinâmico torna o caminhão Volvo FH ainda mais econômico

O novo pacote atua em pontos específicos do veículo, melhorando não somente a aerodinâmica do cavalo-mecânico, mas de todo o conjunto, incluindo a carreta

A Volvo está oferecendo a partir de abril no mercado brasileiro o Pacote Aero, um conjunto de soluções aerodinâmicas e tecnológicas para diminuir ainda mais o consumo de combustível da linha de caminhões FH. Dependendo do tipo de configuração do caminhão, a economia de diesel pode ser de 3% a 8%. "O combustível é o principal item da planilha de

custos do transporte. Com os preços cada vez mais altos, qualquer redução contribui decisivamente para aumentar a rentabilidade do transportador nesse competitivo ambiente de negócios", declara Jeseniel Valério, gerente de engenharia de vendas da Volvo. A redução de consumo contribui também para maior sustentabilidade no transporte, com menos emissões de gases

CO₂, que provocam efeito estufa.

O pacote atua em pontos específicos do veículo, melhorando não somente a aerodinâmica do cavalo-mecânico, mas de todo o conjunto, incluindo a carreta. “Estamos recriando nossa solução nessa área e os benefícios são muitos: economia de combustível, aerodinâmica, mais segurança e conforto, diminuição do atrito de rodagem, design e diferenciação da parte externa, além de ganhos ambientais”, afirma Julio Lodetti, engenheiro de vendas da Volvo.

A nova oferta engloba defletores laterais, defletor de teto, spoiler dianteiro, defletores de chassi, suspensão pneumática, entre-eixos mais curto, para-lamas traseiros integrais, para-lamas dianteiros envolventes, relação de diferencial mais longa e, opcionalmente, tanque de Arla atrás da cabine. As estimativas de diminuição do consumo são de até 8% para o FH 6x2 (usando relação longa 2,85:1, quando possível), até 5% para o FH 6x4 e até 3% para o FH 4x2.

A vantagem é conseguida por meio do menor arrasto que o conjunto cavalo mecânico/carreta tem com a introdução das novidades. Alguns itens ajudam inclusive a diminuir a resistência do ar no implemento, já que um dos objetivos é diminuir a turbulência do ar que pode ocorrer entre



Jeseniél Valério: “O combustível é o principal item da planilha de custos do transporte”

o cavalo-mecânico e a carreta. “Por isso, os ganhos em economia podem variar conforme aplicação, tipo do implemento, rota, topografia e velocidades, entre outros itens”, diz o gerente.

TECNOLOGIAS PARA REDUZIR CONSUMO E EMISSÕES

Além do novo Pacote Aero, os avançados dispositivos tecnológicos dos caminhões Volvo também contribuem para melhorias em consumo e emissões. Introduzida em 2020 na linha de pesados da marca, a Aceleração Inteligente Volvo é uma tecnologia que usa algoritmos avançados para identificar a necessidade real de torque e potência conforme a topografia e a carga,



Alguns itens como os defletores de teto e laterais ajudam a diminuir a resistência do ar no implemento

controlando a injeção de combustível de forma ultra precisa para reduzir o consumo.

Outra uma novidade recente da Volvo que contribui para a economia e emissões são os novos Modos de Condução, introduzidos na linha 2022 dos modelos FH, FM e FMX. O condutor conta agora com cinco opções de condução: econômica, standard, performance, off-road e heavy duty, dependendo da versão do veículo. Com eles, a inteligência da transmissão I-Shift atua em diversas situações, alterando pontos e rotações de trocas de marcha, privilegiando a economia e produtividade.

O I-See é mais uma tecnologia consagrada da Volvo para reduzir consumo e emis-

sões. O sistema utiliza a conectividade do caminhão para identificar antecipadamente a topografia da estrada e escolher as melhores marchas, sempre de forma automática. Agora, ele é pre-mapeado, ou seja, recebe os dados da rota antes de passar por ela, melhorando o desempenho e poupando combustível desde a primeira viagem. Já a função I-Roll da caixa de câmbio I-Shift coloca o motor em ponto morto para usar ao máximo o embalo do caminhão nas descidas, gerando uma economia adicional de combustível.

“O Pacote Aero é mais uma contribuição da marca para os transportadores que precisam aumentar sua produtividade e baixar seus custos. É o reforço do foco da Volvo em eficiência energética e do nosso compromisso com a sustentabilidade na cadeia dos transportes”, acrescenta Jeseniel Valério.

O Pacote Aero engloba uma série de componentes aerodinâmicos. Entre-eixos menor: um entre-eixos de 3.000 mm ou 3.200 mm aproxima o implemento da cabine e o encurtamento da distância praticamente elimina a turbulência do ar entre ambos. Os defletores de ar laterais desenvolvidos em testes no túnel de vento e nas estradas. Em conjunto com o design da cabine do Volvo FH, proporcionam uma baixa resistência aerodinâmica do

cavalo-mecânico e carreta para aumentar a economia de combustível.

Com os defletores de chassi, a aerodinâmica ao longo do chassi é muito importante. Quanto mais fluido o ar percorrer a composição, menor arrasto ao movimento o veículo terá. Este dispositivo atua em harmonia com os demais itens aerodinâmicos do Pacote Aero. E o defletor de teto leva em conta todo o formato aerodinâmico da cabine. Veículos com implementos rodoviários mais altos que a cabine se beneficiam com um ganho aerodinâmico expressivo. O dispositivo deve ser ajustado de acordo com a altura do implemento.

O spoiler dianteiro é uma extensão do para-choque dianteiro, funcionando como um elemento aerodinâmico que direciona o ar por baixo do caminhão e contribui para a diminuição da turbulência. Além disso, foram introduzidas melhorias aerodinâmicas em pontos da cabine: logo acima do para-brisa foi retirado o para-sol, melhorando o arrasto aerodinâmico do caminhão. Outros pontos específicos da cabine tiveram frestas tampadas e fluxo de ar alterado, tudo para melhorar a fluidez do ar pelo veículo.

O para-lamas dianteiro envolvente contribui para diminuição da turbulência na região das caixas de rodas dianteiras, trabalhando em equilíbrio com o spoiler



Outra uma novidade recente da Volvo que contribui para a economia e emissões são os novos Modos de Condução

dianteiro e os defletores de chassi. E o para-lamas traseiro integral, além da contribuição aerodinâmica para diminuir a turbulência entre a cabine e o implemento, ajuda na manutenção da limpeza do conjunto.

A suspensão a ar traz uma série de benefícios para a operação, como mais conforto, maior facilidade, agilidade e segurança nas trocas de carretas, possibilitando a montagem do caminhão com entre-eixos mais curto. O tanque de Arla32 atrás da cabine pode garantir tanques de combustível maiores. A relação mais longa deixa o veículo com uma velocidade final um pouco maior dentro da faixa verde de rotações, trazendo também ganho ao rodar em rotações mais baixas, dependendo da rota e carga.

CTM



Mercedes-Benz Vans lança Sprinter Street com motor de alumínio

Com as melhorias do novo motor OM 654, para ampliar o desempenho, reduzir as emissões e o consumo de combustível, as novas versões Sprinter Street tiveram acréscimo de 7,5% no preço, de R\$ 239,6 mil para truck e R\$ 249 mil para furgão

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz Vans lança no mercado as novas versões de furgão e chassi da linha Sprinter Street 315 CDI, os veículos comerciais leves de 3,5 toneladas de peso bruto total. A novidade do modelo é o

motor OM 654 com maior desempenho e menor consumo de combustível. “Com o novo layout do motor, todo o sistema foi compactado e, além de atender à nova norma de emissões Proconve P7, traz

maior desempenho”, afirma Denis Paes, engenheiro de marketing do produto na Mercedes-Benz Vans Brasil.

Diferente da versão anterior, cujo bloco do motor era de ferro fundido, na nova linha Sprinter o bloco do motor é todo de alumínio. “Além de ajudar na redução do peso, contribui para que todo o sistema de aquecimento seja melhor aproveitado e para a economia de combustível”, esclareceu o engenheiro.

Comparado com a versão anterior (Sprinter 314 CDI OM 651) o novo motor OM 654 da Sprinter teve aumento de 5% na potência, passando de 143 cv para 150 cv, e de 3% no torque, saltando de 33,7 kgmf para 34,7 kgmf. “Nesse novo motor a engenharia trabalhou fortemente para que conseguisse em toda a linha Street, tanto na versão truck quanto na versão furgão, um ganho na performance, com 6% de economia de combustível em trecho urbano e 11% em percurso rodoviário”, comenta Paes.

Nesta nova geração de motores, a Mercedes-Benz manteve a transmissão manual de seis velocidades, mas fez melhorias para torná-la mais silenciosa e com menores vibrações, além de aumentar a eficiência. Com esses aperfeiçoamentos, a nova linha Sprinter Street teve acréscimo de 7,5% no preço e estará disponível na



A Sprinter completa 25 anos no Brasil com mais de 150 mil unidades vendidas para o transporte de carga e de passageiros

rede de concessionárias no fim de abril por R\$ 239,6 mil na versão truck e R\$ 249 mil no furgão.

Carlos Garcia, presidente e CEO da Mercedes-Benz Vans Brasil, destaca que este ano a Sprinter completa 25 anos no Brasil com mais de 150 mil unidades vendidas para o transporte de carga e de passageiros. “A nova linha Street com o motor OM 654 oferece uma performance superior com mais economia. Essa é a combinação perfeita para um motor mais eficiente e robusto, proporcionando agilidade e conforto em todas as demandas dos clientes.”



A Sprinter teve aumento de 5% na potência, passando de 143 cv para 150 cv, e de 3% no torque, saltando de 33,7 kgmf para 34,7 kgmf.

A Sprinter estreou na Alemanha em 1995 e fez parte de um marco histórico da marca ao ser o primeiro veículo de transporte da Mercedes-Benz a receber oficialmente seu nome próprio e, hoje, essa designação representa uma categoria inteira de veículos. No Brasil, o lançamento foi em 1997, com opções de vans de passageiros, furgões e chassis para transporte de carga, distribuição urbana e prestação de serviços. A atual geração fez sua estreia no país no final de 2019, com maior valor agregado em tecnologia, interatividade, segurança, conforto e performance.

A linha Street representa atualmente cerca de 15% de todas vendas de Sprinter no mercado brasileiro, incluindo furgão e chassis. Com a nova linha, a Mercedes-

Benz pretende alcançar de 18% a 20% de participação na versão chassi e de 33% a 35% na versão furgão, ambas no segmento de até cinco toneladas, segundo Fábio Silva, gerente de vendas da Mercedes-Benz Vans.

Em 2021 a Sprinter obteve cerca de 30% de participação no mercado brasileiro de large vans e, incluindo todas as versões, a expectativa da Mercedes-Benz é obter aumento de 10% nas vendas em 2022.

De todos os modelos do segmento large vans que pretende vender no mercado brasileiro este ano, a expectativa é de que os furgões tenham 45% de participação, as vans de passageiros 35% e os chassis 20%, segundo Silva.

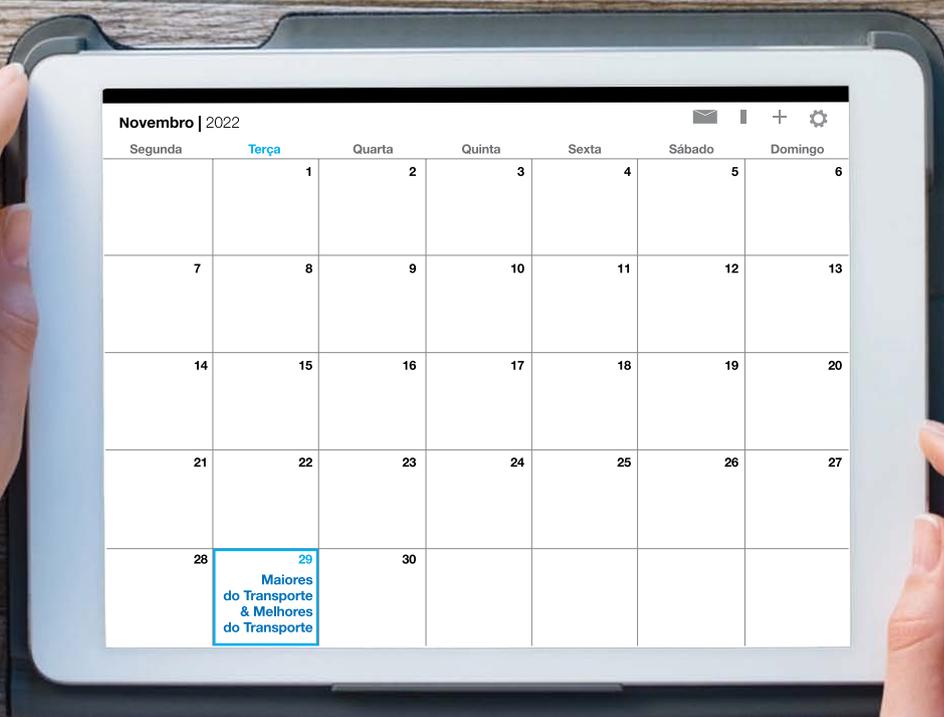
ELÉTRICOS

Sobre a versão elétrica da linha Sprinter, Aline Rapassi, gerente de marketing de produto vans e frota da Mercedes-Benz Vans do Brasil, esclarece que a Mercedes-Benz está olhando atentamente para o mercado de veículos elétricos e que já tem algumas versões da Sprinter elétrica rodando em alguns países. "A empresa continua verificando a evolução da infraestrutura no Brasil e a demanda dos clientes para definir qual o melhor momento para trazer este modelo ao país."

CTM

Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Importante!
marcar
na agenda.
29
de novembro



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



Ford inicia as vendas do furgão Transit

Com preço a partir de R\$ 239.900, o veículo de carga tem duas opções com teto alto, o modelo L2H3 com capacidade de 1.222 quilos de carga e o L3H3 com capacidade de 1.181 quilos

SONIA MORAES



A Ford inicia em abril as vendas da linha de furgões Transit, dando mais um passo na consolidação da Divisão de Veículos Comerciais da Ford América do Sul, criada como parte da Ford Pro, organização global da marca para o atendimento de clientes comerciais.

A linha Transit, modelo furgão, está disponível em duas opções, ambas com teto alto: L2H3, de comprimento médio, com 10,7 metros cúbicos de volume e capacidade de 1.222 quilos de carga; e L3H3,

de comprimento longo, com 12,4 metros cúbicos de volume e capacidade de 1.181 quilos. São duas opções de cores, prata e branca, que facilitam a revenda, e pode ser dirigido por motoristas com habilitação categoria B por ter PBT de 3,5 toneladas.

Segundo a Ford, um dos diferenciais do veículo é a conectividade gratuita de série, com recursos como o acompanhamento preventivo inteligente e relatórios com indicadores para o negócio. Ela também se destaca da concorrência pelo desempenho, segurança, conforto, custo de posse e estratégia de preço agressiva, a partir de R\$ 239.900.

O segmento de veículos comerciais leves no Brasil vem crescendo num ritmo superior ao da indústria e dobrou de volume nos últimos cinco anos, de 24 mil unidades em 2016 para 48 mil unidades em 2021. O segmento também sofreu o impacto da pandemia, mas de forma mais leve:

no período de 2019-2020, enquanto a indústria sofreu uma retração de 30%, o segmento recuou só 16% nas vendas. O transporte de mercadorias, e-commerce e o uso como ambulância respondem por cerca de 63% das vendas deste setor.

A Ford destaca que, assim como a Minibus, versão de passageiros que inaugurou a linha no mercado brasileiro, o furgão Transit segue o conceito de “escritório sobre rodas” para empresas, empreendedores e autônomos que usam o veículo como ferramenta de trabalho e não podem parar. “A linha Transit foi projetada para oferecer máxima produtividade para o transportador, com baixo custo total de operação, segurança, conforto e uma assistência pós-venda preparada para manter o veículo sempre rodando”, diz Guillermo Lastra, diretor da divisão de veículos comerciais da Ford América do Sul. “É um produto de qualidade global, trazendo o que há de melhor no segmento para os consumidores brasileiros.”

A Transit vem com um modem embarcado de fábrica, o FordPass Connect, que coloca comandos e informações na palma da mão do cliente pelo celular, além de outros recursos exclusivos para aumentar a produtividade da operação. Com o aplicativo FordPass, é possível conferir a quilometragem, o nível de combustível e

localizar o veículo remotamente, agendar e acompanhar serviços online e receber relatórios mensais com indicadores para o negócio, com consumo de combustível e de Arla 32/Adblue e distâncias percorridas.

A conectividade integrada da Transit é capaz de detectar mais de três mil tipos de alertas de funcionamento do veículo através da luz indicativa no painel e mensagem no FordPass. Dependendo da severidade desses alertas, um atendente da central da Ford entra em contato proativamente com o cliente para informar e orientar na solução. Esse serviço, chamado de acompanhamento preventivo inteligente, é um dos recursos gratuitos oferecidos para o cliente da Transit durante o primeiro ano de uso.

Outra novidade é a assistência técnica em conferência. Havendo qualquer ocorrência, o cliente pode entrar em contato com a Assistência Ford e o atendente o coloca em contato com o chefe de oficina da concessionária mais próxima, que avalia a possibilidade de reparo e solução no próprio local. Se não for possível, o veículo é removido para a concessionária Ford mais próxima, onde o técnico já está preparado para o recebimento e reparo mais rápido do veículo. “Tudo isso faz parte da experiência conectada da Tran-



sit para antecipar possíveis ocorrências e reparar a unidade rapidamente, evitando que o cliente fique com o veículo parado”, destaca Cintia Pelegrina, gerente de serviço de atendimento ao cliente da Ford América do Sul.

A Transit, modelo furgão, está equipada com motor turbodiesel EcoBlue 2.0, com potência de 170 cv e torque de 39,7 kgfm –, e tração traseira que garante melhor performance e menor desgaste de pneus, freio e embreagem. A sua força pode ser sentida na resposta dinâmica do acelerador, principalmente em subidas. “Ela também é a única com Auto Start-Stop que aumenta a economia de combustível na cidade, recarregamento de bateria inteligente e três modos de condução com ajuste automático para diferentes tipos de piso: normal, eco e escorregadio”, detalha Daniel Santos, gerente de desenvolvimento do produto da Ford América do Sul.

O furgão vem equipado com direção elé-

trica e volante multifuncional com ajuste de altura e profundidade, que contribuem para oferecer a melhor dirigibilidade da categoria – incluindo diâmetro de giro de 11,9 m e 13,3 m nos modelos médio e longo, respectivamente. Para o conforto e a produtividade do motorista, além de banco com ajuste em quatro posições, há itens como mesa auxiliar, compartimento sob o banco do passageiro e amplo console de teto, com comandos à mão e excelente ergonomia. A transmissão manual de seis velocidades com assistente de trocas no painel e os pneus com baixa resistência ao rolamento são outros itens que favorecem a dirigibilidade e a economia de combustível.

Destacam-se também o conforto da suspensão e o isolamento acústico da cabine. O teto alto permite que o furgão tenha grande capacidade volumétrica com uma carroceria de perfil mais compacto, que facilita as manobras nos centros ur-

banos. As portas traseiras com abertura ampla, de 270 graus, e os 10 ganchos para amarração também ajudam na operação.

SEGURANÇA

Segundo a Ford, o furgão Transit atende aos requisitos mais exigentes do mundo em segurança. Além da carroceria com estrutura de aço ultrarresistente e reforços de boro, ela traz um pacote de tecnologias que aumentam a proteção tanto do veículo como dos ocupantes e dos itens transportados. Uma delas é o sistema AdvanceTrac, que inclui controle eletrônico de estabilidade e tração, controle de torque em curvas e antipontamento, controle adaptativo de carga, assistente de partida em rampa e estabilização de vento lateral. Conta também com luzes de frenagem de emergência, sensor de estacionamento, airbags frontais e cintos de segurança de três pontos. A sua central multimídia Sync Move tem oito polegadas.

Outros recursos são a câmera de ré com acesso rápido, que permite ao motorista visualizar a traseira com o veículo parado, e o botão de acesso direto ao 0800 da assistência 24 horas da Ford. A central conta ainda com conexão para Android Auto e Apple CarPlay, comandos de voz, Bluetooth, atualizações “over the air” e

duas entradas USB, bem como duas tomadas de 12 V.

Além da rede com mais de 100 concessionárias nas principais regiões do Brasil, a Ford conta com cinco centros de distribuição de peças para a assistência pós-vendas da Transit. Eles somam mais de 2.000 itens e 30.000 peças exclusivas da Transit em estoque para atender o cliente.

De acordo com a Ford, o furgão Transit foi projetado desde o início para oferecer o menor custo total de operação, item fundamental para o cliente comercial. Nesse cálculo, além do consumo de combustível, entram o custo das revisões, peças e serviços, com vantagem para a Transit diante da principal concorrente. “Nos levantamentos de mercado que fizemos, usando o recurso de ‘cliente oculto’, a Transit furgão mostrou uma economia de 10% no preço das dez primeiras manutenções, de 3% nas peças de desgaste e de 20% nas peças de reparo e colisão”, diz Matias Guimil, gerente de estratégia e produto da Ford América do Sul.

A garantia do furgão é de um ano, ou 100 mil km, com revisões a cada 20 mil km feitas pelo sistema Preço Fixo da Ford, que garante transparência com a verificação de mais de 60 itens e mão de obra incluída. A Ford oferece planos de manutenção personalizada para frotistas.

GTM

Iveco registra expansão de 78% no primeiro trimestre

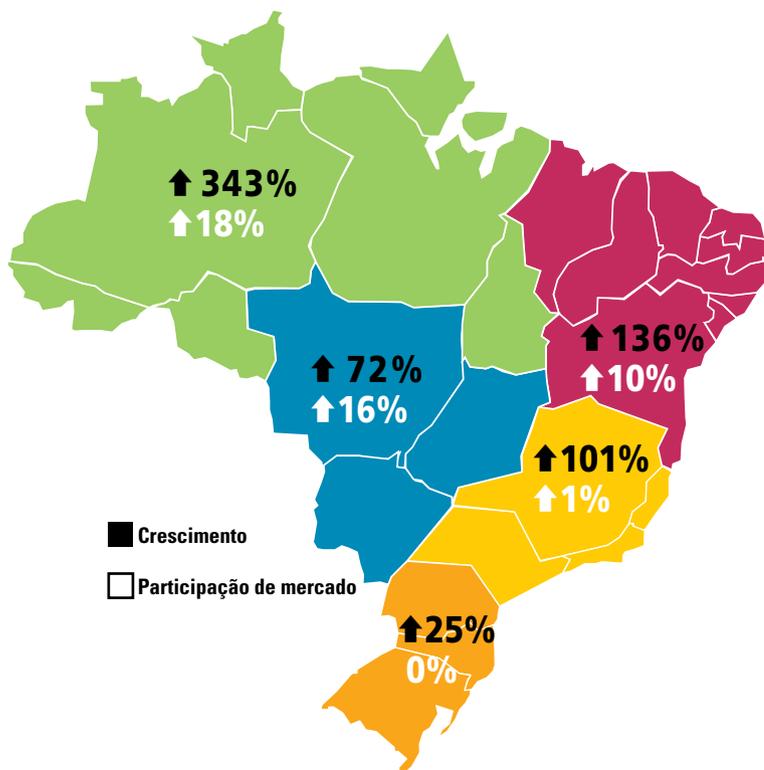
Com 2.614 veículos vendidos no mercado brasileiro de janeiro a março, a empresa obteve 10% de market share no segmento de caminhões

A Iveco registrou crescimento de 78% nos emplacamentos no primeiro trimestre de 2022, com 2.614 veículos vendidos, enquanto o mercado total de caminhões cresceu 3%. Com esse resultado, a empresa obteve 10% de market share no segmento de caminhões. Segundo a

empresa, foi um recorde histórico para a marca. Como base comparativa, em 2019, a Iveco tinha cerca de 5% de market share no segmento.

Segundo a Iveco, esse crescimento sustentável vem sendo registrado também nos anos anteriores. Em 2021, a

Crescimento da Iveco | Por região



Crescimento da Iveco | Por segmento

SEMILEVES

↑ 66% Participação de mercado ↓ 4%

LEVES

↑ 44% Participação de mercado ↑ 8%

MÉDIOS

↑ 51% Participação de mercado ↑ 17%

SEMIPEADOS

↑ 113% Participação de mercado ↑ 17%

PESADOS

↑ 76% Participação de mercado ↓ 8%

empresa cresceu 70% em comparação com o ano anterior. Em 2020, apresentou expansão de 30% e foi a montadora que mais cresceu no mercado brasileiro durante o período.

Márcio Querichelli, presidente da Iveco para a América Latina, lembra que por trás das boas notícias existe um trabalho incessante do time da montadora para atuar em diferentes frentes com um objetivo em comum: a satisfação do cliente. “Esse resultado é fruto de um planejamento estratégico de longo prazo, muito estruturado, e de uma mudança completa de postura da marca agora como parte integrante do Iveco Group. O aumento na participação de mercado e nas vendas sem dúvida nos deixa muito felizes, mas o principal é saber que isso se deve ao que estamos disponibilizando para nossos clientes: qualidade em produtos e serviços”.

O executivo destaca que a montadora está preparada para encarar os desafios do mercado brasileiro no ano em que completa 25 anos de operação no país. O ano de 2022 ainda reserva muitas novidades como a consolidação do desenvolvimento de um caminhão rodoviário movido a biometano como parte do programa Brasil Natural Power, criado pela empresa especificamente



Márcio Querichelli: os bons resultados da Iveco são fruto de um planejamento estratégico de longo prazo

para atender às principais missões de transporte de cargas realizadas no país.

O início do programa acontece no segundo trimestre de 2022 com operação assistida em clientes-chave. A expansão da rede também continua forte, com a marca devendo ultrapassar os 100 pontos de atendimento no Brasil até o fim do ano. “Isso prova que a gente não para de crescer, não para de acreditar no Brasil e, principalmente, não para de trabalhar com foco total no cliente”, afirma Querichelli. **CTM**

Vendas de caminhões se mantêm estáveis no primeiro trimestre

Do total de caminhões comercializados no país de janeiro a março, 12.718 são modelos pesados, 7.445 semipesados, 2.769 leves, 2.695 médios e 1.225 semileves

SONIA MORAES



As montadoras de caminhões registraram em março a venda de 10.056 veículos, crescimento de 24,3% sobre fevereiro (8.091 unidades), mantendo a grande representatividade dos modelos pesados e semipesados, que juntos tiveram 75% de participação, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

No acumulado de janeiro a março as vendas de caminhões continuaram estáveis com 26.852 veículos emplacados, 3%

acima do mesmo período de 2021, quando foram comercializados 26.077 veículos no país. “É um volume importante de vendas e mostra que, apesar de todas as dificuldades com a falta de semicondutores e de insumos, as empresas têm tentado atender ao mercado com volumes adequados”, disse Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea.

Do total de caminhões comercializados no país de janeiro a março, 12.718 unidades são modelos pesados, 7.445 são semipesados, 2.769 leves, 2.695 médios e 1.225 semileves.

PRODUÇÃO

Com 13.531 veículos a produção de caminhões ficou 18,8% acima de fevereiro (11.389 veículos) e superou em 8,5% março do ano passado (12.472 veículos). “Isso

mostra que o mercado está demandando e as empresas tentando cumprir com os seus planejamentos. Apesar da falta de componentes e semicondutores, as áreas de logísticas estão trabalhando para que a indústria consiga produzir”, disse Saltini.

No primeiro trimestre deste ano a produção de caminhões atingiu 34.383 unidades, 3,9% acima dos 33.082 veículos fabricados de janeiro a março de 2021. Da quantidade de veículos que saiu da linha de montagem até março 15.579 são modelos pesados, 10.695 semipesados, 6.272 leves, 1.491 médios e 346 semileves. Saltini considerou o melhor resultado de produção desde novembro de 2021, com o melhor março e o melhor trimestre desde 2014.

EXPORTAÇÕES

As exportações de caminhões tiveram aumento de 40,8% em março, com 2.049 unidades, ante os 1.455 veículos exportados em fevereiro deste ano. No acumulado de janeiro a março os embarques somaram 4.685 unidades, 11,3% abaixo dos 5.279 veículos enviados ao exterior no primeiro trimestre de 2021.

Do total de caminhões vendidos ao exterior no primeiro trimestre, 2.362 são modelos pesados, 1.072 semipesados,

847 leves, 281 semileves e 123 médios.

Em CKD (veículos desmontados) foram exportados 1.151 caminhões de janeiro a março, 29,5% a mais que em igual período de 2021, quando foram enviados ao exterior 889 veículos.

RANKING

No ranking do setor a liderança ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus com a venda de 8.010 caminhões no primeiro trimestre, 10,2% a mais que no mesmo período de 2021 (7.271 unidades), e o segundo lugar é ocupado pela Mercedes-Benz, com 6.584 veículos comercializados no país, 12,3% abaixo dos três meses de 2021 (7.506 unidades) e o terceiro pela Volvo, com 5.217 veículos emplacados, 26,5% a mais que de janeiro a março de 2021 (4.123 unidades).

A Iveco, quarta colocada, vendeu 2.614 caminhões até março, 77,7% mais que no primeiro trimestre do ano passado (1.471 unidades), e a Scania, que está em quinto lugar, comercializou 1.834 caminhões de janeiro a março, 41,1% abaixo dos três meses de 2021 (3.113 unidades). A DAF, que ocupa o sexto lugar, vendeu 1.344 veículos, 19,9% a mais que entre janeiro e março de 2021, cujo volume totalizou 1.121 unidades.

CTM



Governo federal cria programa para renovar frota de caminhões e ônibus

A fabricante de caminhões e ônibus Iveco venceu a licitação para criar um projeto-piloto e testar a implementação do programa de renovação de veículos pesados

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Medida Provisória Nº 1.112, publicada no início de abril pelo governo federal, instituiu o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária (Renovar), para a renovação da frota de veículos antigos. A iniciativa começa com caminhões, ônibus e implementos rodoviários. Segundo informa o ministério da economia, o

programa, de caráter voluntário, é voltado à reciclagem veicular, ao incremento da produtividade e à eficiência logística.

Por meio de um aplicativo que centralizará todo o programa Renovar, o proprietário de um veículo pesado com mais de 30 anos poderá entregá-lo para reciclagem e receber o valor de mercado,

Luiz Carlos Moraes:
"É uma conquista para os caminhoneiros e para a sociedade"

mais o da sucata. E se quiser adquirir um veículo mais novo, poderá ter benefícios de outros atores integrados ao aplicativo, como governos estaduais e municipais, além de fabricantes, concessionários, bancos e frotistas.

"Todas as transações serão realizadas na plataforma Renovar, um ambiente virtual no qual poderá ser efetuado o registro das operações relativas ao desmonte ou destruição, como sucata dos bens elegíveis e a utilização dos benefícios concedidos no âmbito do programa", informa o órgão.

A Iveco venceu a licitação realizada pela Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI) para implementar o pro-



jeto-piloto. A iniciativa, que também conta com a participação da concessionária da marca, Deva, tem como objetivo alavancar o setor, atualizar a frota que roda pelo país com alguns caminhões sem condições de uso e com tecnologias ultrapassadas e promover a descarbonização por meio da redução de emissão de poluentes.

Para George Carloto, gerente de licitações e vendas corporativas da Iveco, a renovação de frota continua sendo um ponto crucial para o segmento e deve ganhar fôlego a partir deste importante



Márcio Querichelli: **"Essa é uma demanda que está em pauta há décadas"**

marco. “É uma grande satisfação termos vencido esse certame. O projeto será testado e aperfeiçoado pela Iveco e, para a próxima fase, vamos estruturar uma proposta mais robusta com foco em médio e longo prazos. Os benefícios para a sociedade são muitos, como, por exemplo, maior competitividade para o setor de cargas e menor impacto de gases nocivos no meio ambiente.”

O Renovar começará com a captação, desmontagem e reciclagem de mais de 50 caminhões com mais de 30 anos de utilização em uma estrutura especialmente montada pela Deva na cidade de Lavras, em Minas Gerais. Após o processo inicial, o autônomo e o pequeno transportador que aderirem de forma voluntária ao programa ganharão um crédito, que pode variar entre R\$ 20 mil e R\$ 30 mil, para a aquisição de um modelo seminovo Euro 5 na concessionária.

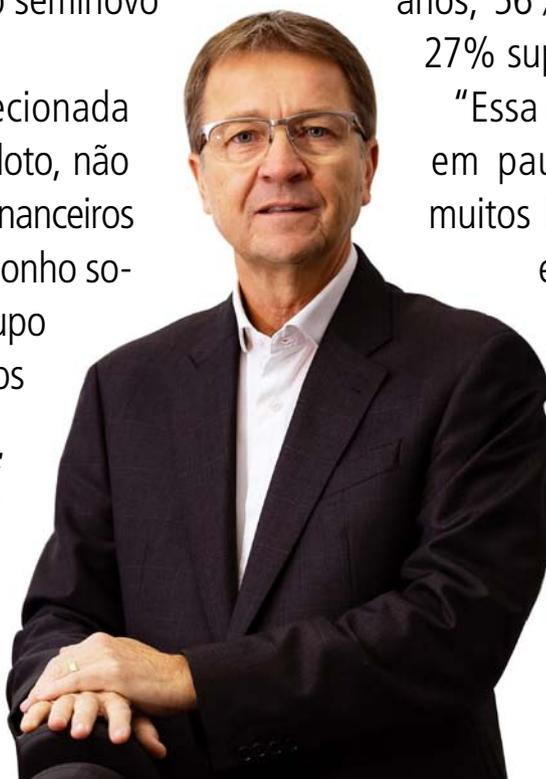
“A Deva, empresa selecionada para executar o projeto-piloto, não mediu esforços técnicos e financeiros para a realização de um “sonho social” criado no DNA do grupo e iniciado em 2011, com os

José Carlos Spricigo:
"Precisamos muito de um programa como esse"

primeiros movimentos junto aos órgãos governamentais estaduais e federais além de entidades sociais, mostrando o impacto ocorrido em outros países quando o resultado provocou uma transformação no mercado em termos sociais e ambientais. Com atuação em todo estado de Minas Gerais, exceto no triângulo mineiro, temos uma estrutura única de captação e logística para captar veículos incluídos no programa”, diz Fausto Oliveira, gerente de grandes clientes da Deva.

Segundo levantamento do Sindipeças, em 2020 a frota de caminhões alcançou 2,1 milhões de unidades, com incremento de 1,2% em relação ao ano anterior. A distribuição por ‘faixa etária’ reforça a necessidade de modernização da frota, iniciando pelos veículos pesados: 17% apresentavam idade média de até cinco anos, 56% entre seis e 15 anos e 27% superavam os 16 anos.

“Essa é uma demanda que está em pauta há décadas e trará muitos benefícios para todos os envolvidos. A renovação da frota trará ainda a adequação às práticas sustentáveis no segmento, padrão de qualidade e segurança para motoristas e





Marco Saltini: "Será um passo importante para o transporte de carga no país"

caminhoneiros.", diz Márcio Querichelli, presidente da Iveco para a América Latina.

INDÚSTRIA

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) recebeu a notícia da criação do programa Renovar com otimismo. "Esse decreto, mais que uma vitória para o setor automotivo, é uma conquista para os caminhoneiros e para toda a sociedade, já que temos uma frota de caminhões com idade média superior a 20 anos. Desde que o Proconve foi instituído,

em meados dos anos 80, esse tema da renovação de frota tem sido uma pauta histórica da Anfavea, no sentido de complementar os esforços dos fabricantes para redução das emissões de poluentes e de gases de efeito estufa, sem falar da questão crucial da segurança no trânsito", destacou Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea.

"Ainda estamos aguardando o decreto que regulamentará os valores e toda a parte operacional e legal do programa Renovar para avaliar os impactos, mas sem dúvida ele desempenhará um papel significativo no âmbito social, permitindo a caminhoneiros autônomos a oportunidade de trocar seu veículo com ganhos de produtividade. Será sem dúvida um passo importante para o transporte de carga no país", complementou Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea.

A Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) também avalia a chegada do programa Renovar como uma medida positiva. "Em um país onde 26% da frota têm mais de 20 anos de idade precisamos muito de um programa como esse. Todos ganharão com mais segurança no transporte rodoviário, que é a bandeira histórica da Anfir. Por isso, acreditamos que o programa poderá ter êxito", comentou José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

CTM

Ouro Verde investe R\$ 100 milhões em veículos movidos a energia limpa

Do total, R\$ 50 milhões serão direcionados exclusivamente à compra de 100 veículos elétricos, dos quais oito caminhões elétricos iEV1200T da JAC Motors já foram entregues

SONIA MORAES



Os primeiros oito caminhões elétricos iEV1200T entregues pela JAC Motors são para distribuição urbana

A Ouro Verde, especializada na gestão e terceirização de frotas, programou para 2022 o investimento de R\$ 100 milhões que serão aplicados na aquisição de caminhões movidos a energia limpa. Do total, R\$ 50 milhões serão direcionados exclusivamente a 100 modelos elétricos.

A iniciativa faz parte da agenda ESG

da companhia, com práticas sustentáveis em todas as esferas do negócio, e reflete a demanda do mercado, com empresas cada vez mais engajadas em reduzir a pegada de carbono de suas operações. A Ouro Verde atua em diferentes setores da economia, como consumo, varejo, agronegócio, saneamento, infraestrutura, construção civil, industrial, florestal, mineração e portos.

As primeiras entregas ocorrem em abril, com oito caminhões elétricos iEV1200T da JAC Motors e outros 20 veículos movidos a GNV. Além de reduzirem a emissão de gases de efeito estufa, os veículos proporcionam a otimização de custos com combustíveis e manutenção no longo prazo.

Os veículos elétricos em geral apresentam baixo custo de manutenção, pois não têm caixa de câmbio, radiador, sistema de escapamento, correias e bomba de injeção. Já a versão movida a GNV gera

economia com o abastecimento, além de prolongar a durabilidade de componentes, como o sistema de injeção, que deixa de ser prejudicado pelo acúmulo de resíduos nos bicos injetores.

“Apostamos em um modelo de negócio sustentável e trabalhamos ativamente para elevar o patamar da nossa atuação, contribuindo para a construção de uma sociedade ambientalmente mais responsável”, afirma Cláudio Zattar, CEO da Ouro Verde.

Estes primeiros caminhões elétricos são para a distribuição em áreas urbanas e têm autonomia de 200 km. O tempo de recar-

ga da bateria é de 11 horas em estações de 7,4 kWh. Em estações de carga rápida, de 40 kWh, é possível ter 80% da bateria carregados em até duas horas.

Quanto aos benefícios ambientais, um caminhão movido a diesel despeja na atmosfera, em média, 500 gramas de dióxido de carbono (CO₂) por quilômetro rodado. Em um ano, ao percorrer 40 quilômetros, serão 20 toneladas de CO₂ no ambiente. A versão elétrica apresenta zero emissão de poluentes. “Nosso plano é ampliar a frota de energia limpa a cada ano para contribuir com a descarbonização do transporte no país”, diz Zattar. **CTM**



InnoTrans 2022

20 – 23 SEPTEMBER · BERLIN

International Trade Fair for Transport Technology

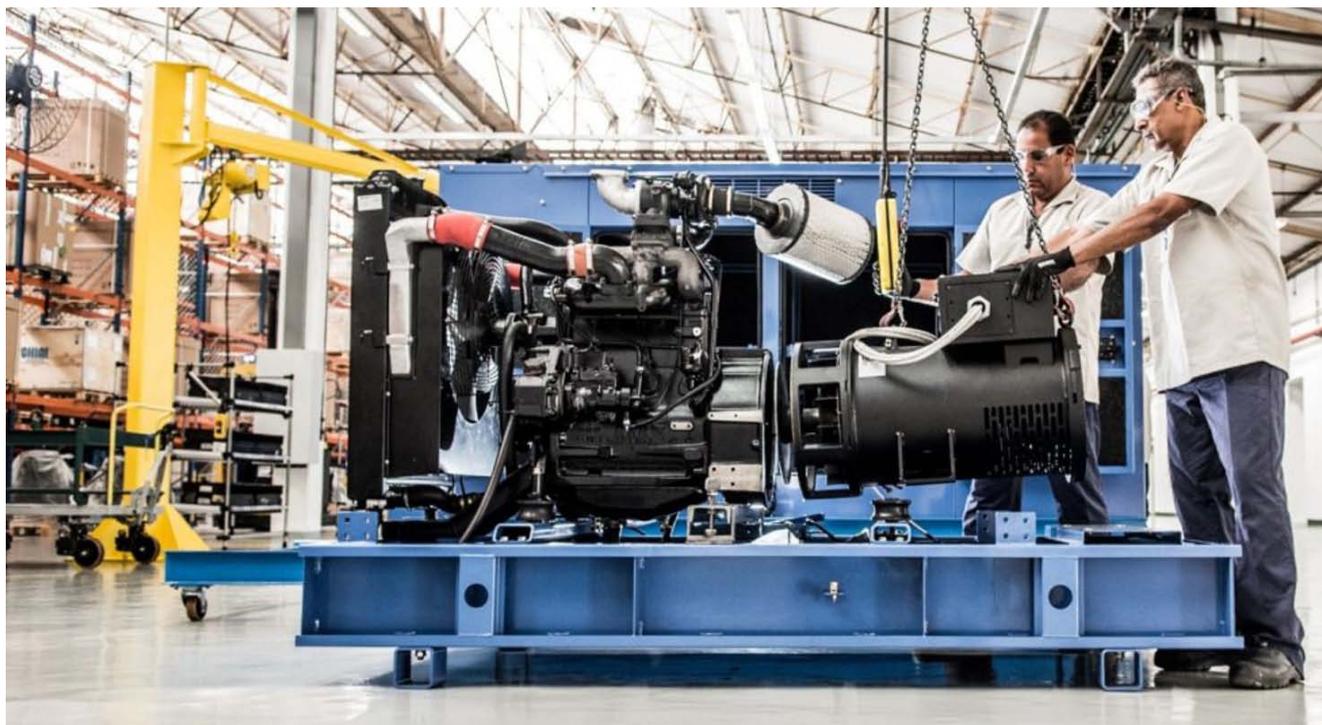
THE FUTURE
OF MOBILITY

CONTACT

Brazilian German Chamber of Commerce and Industry
Rua Verbo Divino, 1488, 04719-904 São Paulo
T +55 11 5187-5108, international2@ahkbrasil.com



Messe Berlin
200 years hosting the world



Tupy adquire a fabricante de motores MWM do Brasil

A transação está estimada em R\$ 865 milhões e viabiliza a entrada da multinacional brasileira Tupy no setor de energia e descarbonização

SONIA MORAES

A Tupy, multinacional brasileira dedicada ao desenvolvimento e fabricação de componentes estruturais para bens de capital, adquiriu a MWM do Brasil, fabricante de motores e grupos geradores que pertence à Navistar International Corporation, subsidiária da Traton, uma das líderes mundiais na fabricação de veículos comerciais que também detém o controle da

Volkswagen Caminhões e Ônibus, Scania, MAN e a RIO.

A transação está estimada em R\$ 865 milhões, valor sujeito a ajustes usuais, que serão pagos pela Tupy após o fechamento do contrato. A aquisição será submetida à aprovação da autoridade antitruste brasileira.

Esta combinação está alinhada à es-

tratégia de crescimento de ambas as empresas tanto nos negócios atuais, pela agregação de valor aos produtos, quanto na promoção de soluções viáveis para descarbonização.

Anteriormente dedicada ao desenvolvimento de motores, hoje a MWM é uma empresa que fabrica motores de terceiros sob contratos de manufatura. Isso inclui a usinagem, montagem, calibração, validação técnica e serviços de engenharia. A MWM também fabrica grupos geradores e atua no mercado de reposição de componentes. Recentemente, tem anunciado parcerias que servem ao consumo de gás natural, biogás e uso de biometano, atendendo a necessidades do agronegócio brasileiro.

Com uma extensa base de clientes, alavancada pelas recém-adquiridas operações em Portugal e no Brasil, a Tupy fornece componentes a todos os fabricantes de caminhões, máquinas agrícolas, de construção e motores. E, com essa aquisição, espera estender os serviços prestados pela MWM a todos os seus clientes.

“Juntas, MWM e Tupy tornam-se uma companhia singular no mercado, que reúne em um só fornecedor: serviços de fundição, usinagem, montagem, validação técnica e atividades de engenharia associadas. Vamos nos unir a uma empresa com grande capital intelectual e tecnoló-

gico, formada por líderes experientes, cultura empreendedora e que possui elevada credibilidade técnica em nossa indústria. Com a competência técnica desse time, estenderemos os serviços por eles oferecidos aos nossos clientes atuais”, afirma Fernando Cestari de Rizzo, CEO da Tupy.

A transação viabiliza a entrada da Tupy no setor de energia e descarbonização, fornecendo grupos geradores de eletricidade para o agronegócio e outras aplicações. Para isso, há um time de engenharia preparado para adaptar geradores e veículos comerciais ao uso de biogás, biometano, biodiesel, gás natural e hidrogênio, garantindo segurança e alto rendimento, em um processo desenvolvido, certificado e garantido pela fábrica da MWM.

“O uso de biogás e biometano para geração de eletricidade e como combustível para frotas de caminhões, ônibus e tratores agrícolas é a principal rota para a descarbonização da indústria nacional e exportadora de proteínas, laticínios, açúcar e etanol. A produção de biogás no país é inerente ao tamanho do agronegócio brasileiro. O biogás também será utilizado, como combustível para a produção de eletricidade em propriedades rurais através de geradores elétricos desenvolvidos e fabricados pela MWM”, observa José Eduardo Luzzi, CEO da empresa. **CTM**



Vamos fecha acordo para compra da Truckvan

O acordo prevê um aporte de R\$ 30 milhões, a ser realizado na data de fechamento do contrato, e uma aquisição secundária de R\$ 54 milhões, que resultará em uma participação indireta de 70% da Vamos, por meio da Vamos Seminovos, na Truckvan

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Vamos, empresa do Grupo Simpar, anunciou o acordo para a compra da Truckvan, ampliando assim seu portfólio de negócios com a produção e venda de implementos rodoviários e unidades móveis.

Segundo comunicado do Grupo Simpar, a aquisição consolida a posição de destaque da empresa como plataforma de negócios de caminhões, máquinas, equipamentos e está alinhada ao planejamento estratégico da companhia

de crescer dentro do seu ecossistema visando a mercados resilientes, escaláveis, sinérgicos e com alto potencial de crossselling.

“Com o apoio e expertise da Vamos, e atuando como empresa independente, com equipe 100% dedicada ao negócio, a Truckvan ampliará ainda mais o seu portfólio de locação e potencializará o seu negócio através da customização de produtos e soluções para seus mais de 300 clientes, consolidando-se como plataforma de locação e produção de veículos pesados e implementos no Brasil”, diz o comunicado.

Em 2021, a Truckvan apresentou R\$ 282 milhões de receita bruta (crescimento de 82% sobre 2020; R\$ 28 milhões de Ebitda (margem Ebitda de 12%), R\$ 9 milhões de lucro líquido (margem líquida de 4%) e R\$ 16 milhões de dívida líquida.

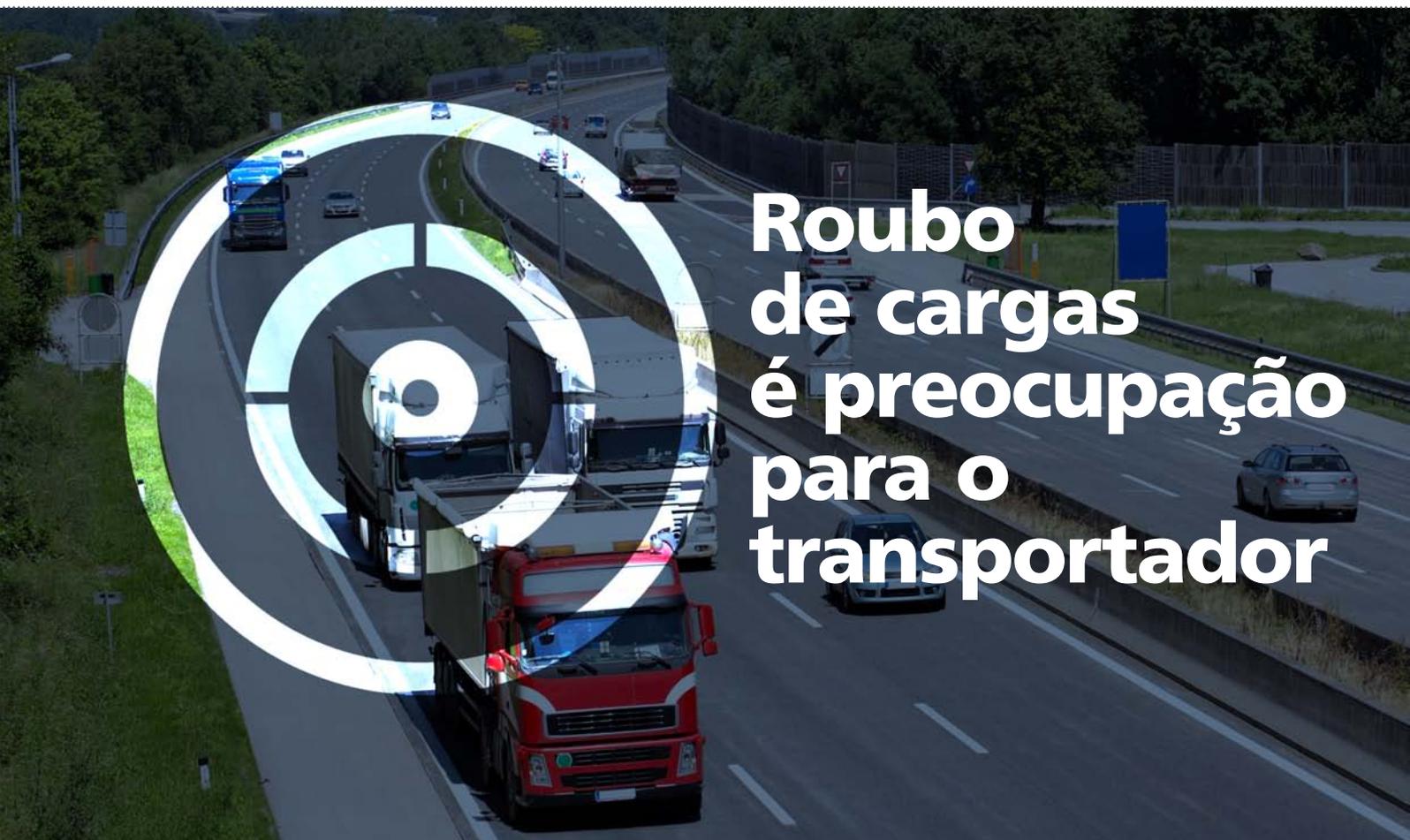
O presidente e um dos fundadores da Truckvan, Alcides Braga, afirma que a operação é extremamente positiva, pois propiciará uma estrutura melhor nas finanças, fortalecimento da empresa e possibilidades de novos projetos. “Em um negócio como o nosso, intenso de capital, uma união como essa faz muita diferença. Ter um grupo forte conosco, seguramente nos permite exercer me-



Alcides Braga: “A Truckvan seguirá como uma empresa independente”

lhor a nossa vocação de produção, de entrega, de criação de implementos e unidades móveis. A Truckvan seguirá como uma empresa independente, com maiores oportunidades de negócios por meio da capilaridade do Grupo Vamos.”

“Eu sigo presidindo a empresa, coordenando todas as operações, os projetos, e liderando o nosso time. Nos quesitos operacional e gestão, permanece tudo da mesma forma”, diz Braga. **CTM**



Roubo de cargas é preocupação para o transportador

O número de ocorrências aumentou em 2021 e continua a impactar os custos do transporte rodoviário de cargas, que ainda precisa arcar com os constantes aumentos do diesel

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O roubo de mercadorias aflige 62,5% dos transportadores rodoviários de cargas entrevistados na Pesquisa CNT Perfil Empresarial, divulgada em abril pela Confederação Nacional do Transporte (CNT). As regiões sul e sudeste foram apontadas como aquelas com o maior número de ocorrências.

“O elevado número de ocorrências de roubo de cargas expõe o transportador a uma situação de risco. O prejuízo decor-

rente tende a encarecer o serviço oferecido e o preço final dos produtos transportados, onerando, em última instância, o consumidor”, afirma o presidente da CNT, Vander Costa.

Além deste tipo de ocorrência, os empresários do setor identificam outros itens de grande relevância em relação a seus custos operacionais: a maioria (81,5%) atribuiu ao combustível o maior impacto no gasto

das empresas, seguido da mão de obra (11,2% dos entrevistados). O preço do diesel foi citado por 82,3% dos respondentes como uma das maiores dificuldades enfrentadas pelo setor. No que diz respeito a sinistros, 47% dos empresários afirmaram que seus veículos se envolveram em algum acidente nos últimos 12 meses.

De acordo com a pesquisa divulgada pela Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), o número total de registros de roubos e furtos de cargas cresceu 1,7% em 2021, passando de 14.150, em 2020, para 14.400, no ano passado. O Sudeste registrou a maioria dos casos, com 82% das ocorrências, seguido do Sul (6,82%), do Nordeste (5,44%), do Centro-Oeste (3,66%) e do Norte (1,42%). Somados os valores de cada uma dessas regiões, foram aproximadamente R\$ 1,27 bilhão perdidos em cargas roubadas no país.

TRABALHO CONJUNTO

Segundo o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, "desde 2017, quando registramos a maior quantidade de roubos nos últimos anos, os dados começaram a cair ano após ano. Mesmo assim, sempre deixamos claro à sociedade como um todo



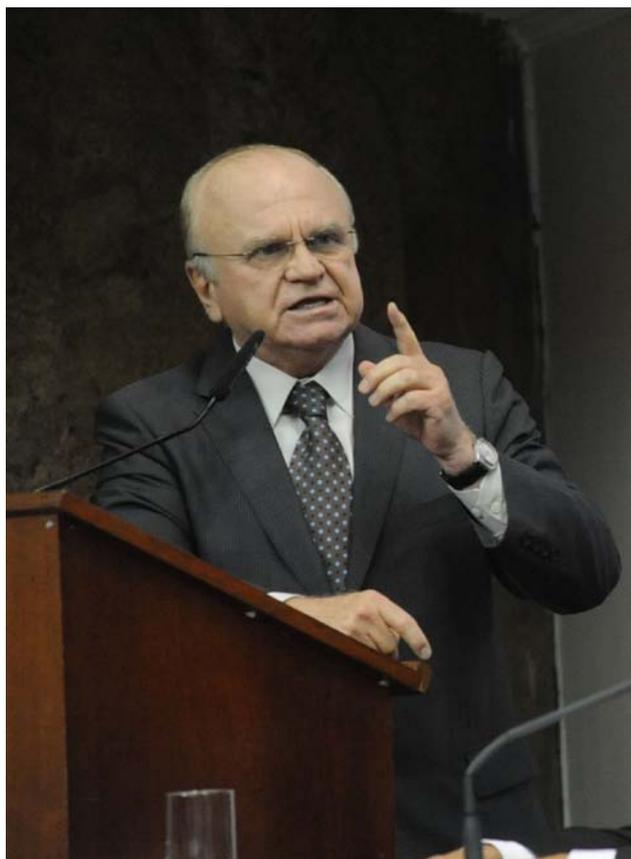
Francisco Pelucio:
"O problema impacta bastante os custos das transportadoras"

que o problema ainda impacta bastante os custos das transportadoras, afinal ainda há milhares de ocorrências acontecendo. Por isso, trabalhamos em conjunto com as autoridades de segurança pública e o governo federal para diminuir ano a ano esses números."

A pesquisa aponta que as mercadorias mais visadas são alimentos, combustíveis, produtos farmacêuticos, autopeças, materiais para o setor de têxteis e de confecção, cigarros, eletroeletrônicos, bebidas e defensivos agrícolas.

O vice-presidente de segurança

Vander Costa: "O prejuízo decorrente tende a encarecer o serviço oferecido"



Roberto Mira acredita que a solução depende do fortalecimento da ação dos órgãos de segurança pública

da NTC&Logística, Roberto Mira, destaca que, desde a aprovação da Lei Complementar N° 121/06, de 2006, o país conta com o sistema nacional para o combate ao roubo e ao furto de cargas.

“Levamos 25 anos desde a primeira redação do texto, em 1997, para conseguí-la. Graças a ela, temos bem mais recursos humanos e tecnológicos à nossa disposição para coletar dados, identificar as razões por trás das ocorrências e propor soluções integradas ao poder executivo e às polícias nacionais e estaduais. Dessa

forma, apesar de termos muito trabalho a fazer, estamos em uma situação privilegiada na história para lidar com esse desafio.”

Na visão do vice-presidente, o crescimento do número aconteceu, em boa parte, devido ao retorno da atividade econômica, prejudicada por conta da pandemia. “A volta das atividades inevitavelmente aumentaria o fluxo de mercadorias nas rodovias e, por consequência, dos roubos e dos furtos de carga. Sobretudo com a inflação elevada, por causa de fatores internos e externos, certos produtos ficaram muito valiosos e atrativos para os grupos organizados”, afirma Mira.

Para Mira, a resposta para os problemas atuais é a mesma dos anos anteriores: o fortalecimento da ação dos órgãos de segurança pública e do relacionamento deles com as empresas do setor e de suas entidades representativas. “Os sistemas de rastreamento e de verificação de qualidade do transporte também foram essenciais para administrarmos essas interferências. Os nossos empresários demonstram um grande interesse pelo que há de moderno, razão pela qual as áreas de gerenciamento de risco nas transportadoras estão cada vez mais bem equipadas e preparadas. Para continuarmos a diminuir os números, precisamos manter esse cenário e continuar apostando nesse sentido.”

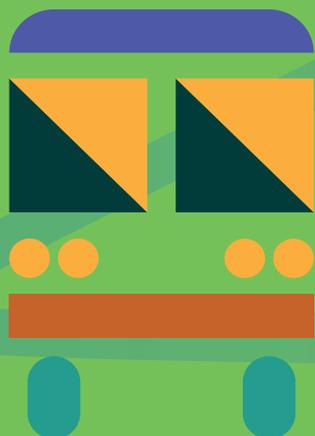
CTM

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2022



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT



Votorantim Cimentos lança transportadora digital Motz

A Motz, que já atua no transporte de materiais para a companhia há dois anos, passa a operar de forma independente e busca novos clientes no mercado

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Votorantim Cimentos apresenta oficialmente ao mercado a transportadora digital Motz, que irá conectar cargas de embarcadores com motoristas



autônomos por meio de uma plataforma digital. A empresa foi criada inicialmente para transportar matérias-primas e produtos da Votorantim Cimentos, mas agora o objetivo é atrair outros clientes. A Motz conta com uma base de 20 mil profissionais autônomos.

“No ano passado, já transportamos 11 milhões de toneladas quase exclusivamente de cargas da própria Votorantim. Para este ano, a meta é chegar a 15 milhões de toneladas, ampliando a participação dos clientes externos

para 10%. E em cinco anos, queremos ter 40% de clientes externos”, conta André Pimenta, executivo responsável pela Motz.

A Motz irá atuar com foco em cargas secas, correlatas à cadeia de produtos da construção civil, podendo atender diversos segmentos, como agronegócio, mineração e siderurgia. “Já temos clientes nestes segmentos, que trabalham com cargas semelhantes às nossas. Como a Votorantim Cimentos tem ampla capilaridade e um volume de cargas muito grande, a ideia é proporcionar aos motoristas um fluxo de ida e volta. O motorista tem a liberdade de escolher qual carga irá transportar, mas a tendência é ‘casar’ as entregas de

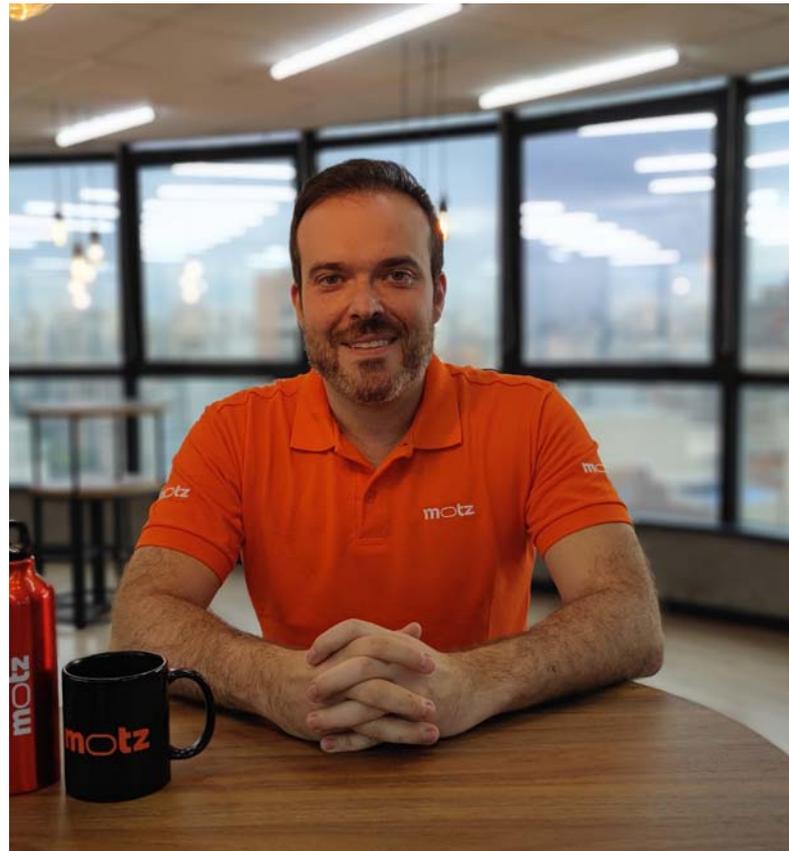
outros clientes com as da Votorantim”, comenta Pimenta.

Por meio do aplicativo destinado aos motoristas autônomos, a Motz monitora e acompanha todo o processo de transporte da cargas. Para acessá-lo é necessário ter apenas um CPF. Já os embarcadores possuem um portal específico que abrange o fluxo completo da colocação do pedido, transporte, entrega até o pagamento do frete.

“Temos uma grande preocupação com segurança e um cuidado especial na seleção dos motoristas. Nossa ideia é fidelizar o motorista e, para isto, estamos construindo um ecossistema para facilitar a vida destes profissionais, com programas e parcerias voltados para eles”, diz Pimenta.

O trajeto dos motoristas e das cargas é acompanhado, por meio do aplicativo, pelo centro de controle operacional da empresa, em Curitiba. “Não se trata apenas de fazer a ligação entre os autônomos e os embarcadores, mas de operar realmente o negócio. Nós nos responsabilizamos pelas cargas”, destaca Pimenta.

Apesar de pertencer à Votorantim Cimentos, a Motz tem uma gestão independente e autonomia administrativa. “Acreditamos que existe espaço



André Pimenta: “Nós nos responsabilizamos pelas cargas”

para melhorar a qualidade do serviço logístico oferecido no país. Buscamos uma solução de negócio mais digital, uma empresa focada 100% na cadeia de transportes rodoviários, com atuação muito próxima dos motoristas e dos embarcadores, e com novas ferramentas para facilitar o dia a dia. E que atue de forma independente, indo além do setor da construção civil e buscando parcerias e sinergias com outras áreas e negócios”, afirma o diretor de logística da Votorantim Cimentos, Luis Eduardo Vallim. **CTM**

MRS recebe primeira locomotiva híbrida

Produzida pela Wabtec, a versão ES44ACi é a mais recente inovação tecnológica das locomotivas diesel-elétricas e um passo a mais na jornada da descarbonização

SONIA MORAES



Os motores diesel da série Evolution de 12 cilindros produzem os mesmos 4.500 hp que seus predecessores de 16 cilindros

A MRS recebeu no início deste mês a primeira locomotiva de carga com as mais modernas tecnologias diesel-elétricas em sustentabilidade e descarbonização em âmbito mundial. Outras duas locomotivas serão entregues durante o mês de abril.

As locomotivas ES44ACi são produzidas pela Wabtec, fabricante global de equipamentos, locomotivas de carga, e provedo-

ra de sistemas, soluções digitais e serviços para o transporte ferroviário de carga e de passageiros. A ES44ACi (ES, de Evolution Series) é a mais recente inovação tecnológica das locomotivas diesel-elétricas, uma evolução da AC44i e um passo a mais na jornada da descarbonização.

“A MRS vem investindo fortemente na ampliação da sua frota para contribuir, com ainda mais eficiência, ao sistema logístico nacional, gerando ganhos em eficiência energética. Estamos adquirindo a ES44ACi, porque esperamos ter uma locomotiva de grande potência e menor consumo de diesel. Ela incorpora dois pilares da companhia: a busca por mais produtividade e a redução no volume de emissões, a consolidação de uma operação mais sustentável”, afirma Anelise Salzani, gerente geral de engenharia da manutenção.

“No coração das locomotivas ES44ACi estão os motores diesel da série Evolution que, com apenas 12 cilindros, produzem

os mesmos 4.500 hp que seus predecessores de 16 cilindros. Isso é maior eficiência energética e menores emissões, graças a um projeto voltado à eficiência térmica da combustão, aliado a um sistema duplo de resfriamento do ar de admissão adotado nestes motores de quatro tempos, turboalimentados e equipados com injeção eletrônica de combustível”, comenta Daniela Ornelas, diretora de engenharia e produtos da Wabtec Latam.

Segundo Ornelas, essa tecnologia permite que a máquina, além da economia de combustível, que pode chegar a 6% em redução de consumo, e maior potência, seja um avanço na jornada de sustentabilidade e descarbonização que as operadoras procuram e precisam. Os materiais de alta resistência empregados na ES44ACi também melhoram a confiabilidade do motor diesel e aumentam drasticamente os intervalos para as grandes manutenções, diminuindo os custos operacionais no ciclo de vida da locomotiva. Os filtros centrífugos adotados nesses motores permitem dobrar o intervalo entre trocas de óleo lubrificante, diminuindo as perdas e aumentando a disponibilidade operacional da locomotiva. Toda esta tecnologia é do ARC (Advanced Rail Cleaner), o mais moderno sistema de limpeza de trilhos para aumentar a aderência das locomotivas e consequentemente

incrementar a capacidade de tração e evitar paradas indesejadas por falta de aderência com trilhos molhados.

“Estamos diante de uma alternativa para melhorar ainda mais a eficiência das nossas ferrovias, além de reduzirmos as emissões e reduzir custos operacionais” complementa a diretora.

Juliano Andrade, diretor comercial Latam da Wabtec, explica que a ES44ACi é um projeto de oito anos com as operadoras. Ao todo, a empresa vendeu 25 locomotivas para Suzano, Rumo e MRS, que devem ser entregues às empresas até 2030. Daqui para frente, conforme Andrade, a evolução será ainda maior, com máquinas movidas a baterias, por exemplo. O objetivo – e a capacidade – da Wabtec é colocar um volume de cem novas locomotivas no mercado brasileiro em menos de dez anos.

“Isso não só melhorará todo o sistema, mas será uma evolução de todo o transporte de cargas do país”, afirma Andrade. “Para a Wabtec, sustentabilidade significa operar de maneira ética e socialmente responsável, mantendo uma cultura de segurança, protegendo o meio ambiente, apoiando nossas comunidades e desenvolvendo nossos funcionários. Foi esse o principal conceito aplicado na ES44ACi. Queremos, assim, construir um futuro melhor e mais sustentável.” **CTM**

Rodonaves Iveco vende 34 caminhões para Elo Engenharia e Construção



afirma Manoel Antonio da Silva Jr., coordenador de frota da Elo Engenharia e Construção.

Com a compra, a empresa de engenharia passa a compor 35% da sua frota com caminhões da marca.

“Concluimos a

A Rodonaves Iveco vendeu 34 caminhões Tector para Elo Engenharia e Construções, empresa de Bauru (SP), que atua na manutenção e conservação e limpeza de rodovias. “O ano de 2022 começou bastante promissor para a Elo, com o fechamento de novos contratos com as concessionárias de rodovias, e isso gerou a demanda de ampliação da nossa frota com caminhões modernos e que nos atendesse nos quesitos de robustez, dirigibilidade, qualidade, economia e prazo de entrega, o que nos fez chegar até a Rodonaves Iveco”,

entrega do segundo lote dos caminhões modelo Tector em fevereiro para a Elo Engenharia e temos previsão para a venda de mais 16 veículos ainda neste ano” avisa Carlos Tonietti, diretor de negócios da Rodonaves Iveco.

Criada em 2011, a Rodonaves Iveco está entre as maiores concessionárias da marca, em volume de vendas no Brasil. “A negociação com a Elo Engenharia comprova a satisfação do nosso cliente, registrada em pesquisas NPS (Net Promoter Score) realizada pela empresa”, conta Tonietti.

Grupo Imediato fecha parceria com hub de inovação logística da Ambev

O Grupo Imediato, empresa de logística especializada no desenvolvimento de soluções customizadas, firmou parceria com a Nexway, hub de inovação logística da Ambev. O acordo prevê uma série de investimentos a fim de tornar a capacidade operacional da Ambev ainda mais ágil e flexível.

A Transportes Imediato, que está sediada em Ribeirão Preto (SP), tem 45 anos de mercado e fornece soluções logística customizadas aos seus clientes – gestão de armazéns, transferência, distribuição urbana e operações de last mile. A nova parceria, consiste na expansão e consolidação dos centros urbanos de distribuição, chamados internamente de UDC, – estruturas operacionais compactas que usam modalidades de transporte menores para atender em um raio de até seis quilômetros.

Beto Zampini, CEO do Grupo Imediato, afirma que com essa nova parceria, que



ainda está sujeita à aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), a Transportes Imediato terá maior capacidade de investimentos em frota, em seus colaboradores e principalmente em tecnologia com a finalidade de oferecer serviços logísticos estruturados e conectados.

Hoje, a Ambev conta com 11 centros de distribuição espalhados pelo Brasil, e o plano é ampliar este número até o fim de 2022. Os centros de distribuição urbana também serão atendidos operacionalmente por outros parceiros logísticos da Ambev.

Hino Trucks inicia testes do e-Eixo Allison elétrico



A Hino Trucks concluiu a integração e iniciou testes de validação da próxima geração do eixo totalmente elétrico Allison eGen Power 100D em seus caminhões pesados da série XL a bateria (Battery Electric Vehicles –

BEV), ao mesmo tempo em que a Hino caminha para o início da sua produção.

A Allison e a Hino receberam um grupo seletivo de clientes testes com o cavalo-mecânico elétrico a bateria Hino XL equipado

com o eGen Power 100D na sede global da Allison, durante o Work Truck Week da NTEA.

“A próxima geração do nosso eGen Power 100D está sendo produzida em nossa unidade de fabricação e desenvolvimento de eixos elétricos de Auburn Hills, Michigan”, disse Rohan Barua, vice-presidente de vendas da América do Norte, canal global e mercado de reposição da Allison Transmission. “Os amplos investimentos e nossa experiência em

MWM e Volkswagen Caminhões e Ônibus renovam parceria

A MWM, fabricante de motores e grupos geradores de energia, e a Volkswagen Caminhões e Ônibus, celebram a renovação de acordo para a montagem, pela MWM, dos motores MAN D08 e MAN D26 que equipam os ônibus, cami-

nhões médios, semipesados e extrapesados da marca.

O acordo para a montagem dos motores nas dependências da MWM é válido até dezembro de 2027. Sob manufatura da MWM, já foram fabricados mais de 200 mil motores

MAN equipando os veículos comerciais da marca que circulam por toda a América Latina e África, e também são exportados para a Ásia.

O escopo oferecido pela MWM inclui montagem de subcomponentes e motores, usinagem de blocos e

tecnologia híbrida-elétrica nos permitem estar bem posicionados para comercializar amplo portfólio de soluções de propulsão totalmente elétrica, incluindo eixos elétricos. Estamos orgulhosos de continuar nossa parceria de longa data com a Hino à medida que desenvolvemos nossa família eGen para atender às necessidades exclusivas de nossos clientes fabricantes e frotistas.”

Um dos sistemas de eixos elétricos mais potentes do mundo, o eGen Power 100D totalmente integrado

possui dois motores elétricos, cada um capaz de gerar 608,8 cv (454 kW) de potência contínua, com potência combinada de pico de 874,3 cv (652 kW). O e-Eixo integra uma caixa de câmbio de duas velocidades na caixa central, permitindo o alto torque necessário para movimentar cargas pesadas, além de oferecer o benefício de eficiência superior em velocidade de cruzeiro. O eGen Power 100D suporta uma classificação de peso bruto por eixo de 10,4 toneladas ou 23 mil libras e

inclui a funcionalidade de bloqueio do diferencial. As vantagens de desempenho e eficiência se traduzem diretamente em ciclos de trabalho abrangentes e maior capacidade de alcance, otimizando o valor econômico que os e-Eixos oferecem aos usuários finais.

Por meio da rede global de distribuidores e revendedores autorizados Allison, a Hino e seus clientes terão acesso a treinamento, serviço e suporte pós-venda necessários para manter seus veículos funcionando sem problemas.

cabeçotes, gerenciamento de todo o supply chain, suporte à localização de peças e componentes, gerenciamento integrado e em tempo real do processo de alterações técnicas, suporte de engenharia de produto para melhorias contínuas, homologação dos motores junto aos órgãos gover-

namamentais, cogestão para atividades de reduções de custos, obtenção de licenças de operação, disponibilidade e flexibilidade nas instalações fabris, enfim, o gerenciamento total da operação.

Instaladas no parque fabril da MWM em Santo Amaro, São Paulo, as linhas de montagem dos motores

MAN D08 e MAN D26 são baseados em conceitos da indústria 4.0, tecnologias como integração de sistemas, IoT, simulações, realidade aumentada e virtual, manufatura aditiva e Cybersecurity, garantindo alto grau tecnológico e controles de qualidade aos processos e produtos.

Coopercarga aposta em operações portuárias

A empresa espera crescer 35% neste segmento e faz investimentos em tecnologia para agregar mais inovação, produtividade e sustentabilidade em seus negócios

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Coopercarga já atua no atendimento de operações portuárias desde 2003, e agora passa investir mais intensamente neste mercado. Atualmente, o segmento responde por 14% do total de operações da companhia e movimenta cerca de três mil cargas mensais. A meta da empresa é atingir um crescimento de 35% no ano de 2022.

“Estamos trabalhando fortemente para alcançarmos percentuais maiores. As operações portuárias tiveram início em 2003 com a primeira unidade na cidade do Guarujá. Moldamos todas as nossas operações conforme a necessidade de cada cliente, unificando nossa especialidade em armazéns, postos de combustíveis, transporte marítimo e ferroviário”, informa Priscilla Garcia, gerente nacional de operações portuárias do grupo Coopercarga.

Presente nos principais portos do Brasil, como Santos e Guarujá em São Paulo; Itaguaí e Sepetiba no Rio de Janeiro; Itapoá, Navegantes e Itajaí em Santa Catarina; Suape em Pernambuco, e Vitória no Espírito Santo, as operações portuárias da Coopercarga incluem rotas dedicadas, inteligência operacional, gerenciamento de ponta e equipamentos especiais para o transporte de contêineres.

“A Coopercarga é um parceiro estratégico para os armadores de cabotagem, já que o transporte marítimo não consegue chegar à porta do cliente. O trecho rodoviário realizado por nós é fundamental para o chamado serviço ‘porta a porta’. Coletamos a carga na planta do cliente e a deixamos no porto de destino e coletamos a carga no porto de origem e entregamos no endereço de

**Priscilla Garcia:
A Coopercarga é um
parceiro estratégico
para os armadores
de cabotagem"**



destino. A união dos modais marítimo e rodoviário é uma das nossas especialidades de sucesso", conta Priscilla Garcia.

A gerente nacional de operações portuárias observa que a cabotagem está em amplo crescimento após o governo federal sancionar o Projeto de Lei 4.199/2020, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem ou "BR do mar". "A medida foi comemorada pelo setor produtivo, que vislumbra uma oportunidade de reduzir os custos de transporte, com o uso dessa modalidade logística, até então limitada por questões regulatórias", comenta.

Segundo Leandro Rocha, diretor comercial da Coopercarga, as operações portuárias são complexas. "São operações que envolvem armazenagem, carregamento, administração e gerenciamen-

to. É um dos negócios que trabalhamos tanto o B2B quanto o B2C. Seguimos confiantes apostando e investindo em melhorias e tecnologias para entregar o melhor aos nossos clientes", afirma.

"Hoje atendemos tanto a importação, quanto a exportação e isso nos permite estar presente no dia a dia destas operações. Conseguimos acompanhar de perto as particularidades de cada porto e assim investimos de maneira mais assertiva. Nossa gestão busca entender de forma exclusiva cada cliente, para que a parte comercial e operacional estejam alinhadas para proporcionar sucesso", diz Priscilla Garcia.

CTM



O terminal portuário vai realizar 30 testes, em diferentes condições de navegação

Portocel começa a utilizar calado dinâmico

O terminal portuário do Espírito Santo é um dos primeiros da América Latina a obter autorização para operar com o sistema, que oferece exatidão no cálculo do calado e permite ampliar carga em navios

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O Portocel, localizado em Aracruz, Espírito Santo, iniciou no mês de abril os primeiros testes de manobra de navio utilizando o sistema de calado dinâmico. As regras dinâmicas de definição do calado utilizam recursos – como o ReDraft – que calculam

em tempo real e com previsão a folga dinâmica abaixo da quilha (espécie de espinha dorsal da embarcação), com base nas características de cada navio e do canal de acesso, considerando ainda as condições ambientais do momento da manobra como ondas e ventos.

O cálculo informa com precisão qual é o calado máximo e qual a próxima janela segura para navegação, de acordo com as condições analisadas, permitindo operar com maior calado e ampliando a capacidade de carga. Além da equipe de Portocel, acompanharam os primeiros testes representantes da Capitania dos Portos, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Praticagem do Espírito Santo e da Argonáutica, empresa que opera o ReDraft.

“O primeiro teste foi considerado um sucesso desde as atividades de preparação, que antecederam a manobra, até a execução pelos práticos”, relata Anderson da Silva Santos, gerente de operações e planejamento portuário de Portocel. Segundo Santos, o sistema de calado dinâmico oferece mais segurança e eficiência para o terminal a partir do cálculo racional da folga dinâmica abaixo da quilha.

“Em condições adversas, em que possa haver risco de toque da embarcação no fundo mesmo com a aplicação da regra do calado estático, a ferramenta apresenta dados informando os calados máximos seguros para navegação, podendo levar a uma decisão de redução do calado para não postergar a manobra, ou à escolha de uma outra

janela considerada segura para saída do navio”, detalha Santos. O porto vai realizar 30 testes, em diferentes condições de navegação, até a validação final do sistema, o que ele espera que ocorra até o mês de junho.

Até chegar à fase de manobras experimentais, o projeto de calado dinâmico no Portocel passou por diversas etapas de desenvolvimento. O projeto teve início em 2018 e as primeiras atividades foram dedicadas à instalação de equipamentos de sensoriamento remoto para medição contínua das condições do vento, maré, correntes e ondas, formando uma robusta e confiável base de dados. Foram analisados ainda os resultados das batimetrias, além do desenvolvimento e aplicação de modelos matemáticos para avaliar condições ambientais e diferentes classes de navios, permitindo cálculos com até sete dias de antecedência.

Em 2019, a Marinha do Brasil publicou a Normam 33/DPC, estabelecendo Normas da Autoridade Marítima para Implantação e Operação dos Sistemas para Determinação de Folga Dinâmica Abaixo da Quilha, que foi um divisor de águas para o avanço do sistema no Brasil. O projeto de Portocel foi adaptado de modo a cumprir todos os

itens exigidos pelas novas normas. “O projeto continua em desenvolvimento e almejamos, na próxima fase, autorização para uso do sistema de calado dinâmico na manobra de navios com mais de 202 metros de comprimento”, salienta Santos.

As análises de viabilidade para implantação do projeto demonstraram que cerca de 3% das manobras em condições desfavoráveis seriam evitadas, aumentando a segurança da navegação. Adicionalmente, seria possível obter, em determinadas condições, uma redução de até 3,7 horas no tempo de espera ou aumento de até 66 centímetros de calado. Esses dados foram obtidos considerando manobras de saída em Portocel entre 2017 e 2020 e comparam os calados praticados com os que seriam os máximos indicados pelo ReDraft para os respectivos horários de manobras.

A expectativa é de que haja também um ganho de flexibilidade na escolha de janelas seguras para navegação. Durante as análises para marcação da primeira manobra de teste com o navio Mandarin Arrow, por exemplo, com calado máximo de 12,8 metros, foi possível observar que o uso da ferramenta resultaria em aumento da janela de na-

vegação disponível três vezes superior ao praticado atualmente, considerando o período entre 1 e 8 de abril, segundo informou Santos.

O gerente de operações portuárias de Portocel salienta que os investimentos contínuos do setor portuário em tecnologias inovadoras permitem ao Brasil seguir as melhores práticas internacionais, contribuindo para a segurança, eficiência e o meio ambiente. “Quando olhamos os últimos dez anos, é impressionante a evolução da indústria portuária no Brasil, que passou a estudar e a entender melhor as áreas molhadas do porto buscando a máxima eficiência e segurança. É o que temos feito continuamente no Portocel”, afirma.

Com capacidade para embarcar 7,5 milhões de toneladas por ano de cargas, Portocel é reconhecido pela movimentação de produtos florestais e outras cargas, e dispõe de infraestrutura logística, instalações e equipamentos integrados a diferentes modalidades de transporte: importação e exportação, longo curso e cabotagem, cargas gerais, projetos, granéis e operações de oil e gas. O porto é controlado pela Suzano e pela Cenibra, duas grandes empresas do setor de celulose e papel.

CTM

A 22ª Feira e Congresso de Transporte e Logística está chegando

A feira que **reúne as grandes empresas** do setor logístico em um **encontro repleto de oportunidades** está de volta em 2022!

O evento fomenta a **importância do transporte rodoviário de cargas e da logística**, e concentra um **público qualificado com alto poder de decisão**.

Já são **mais de 100 expositores confirmados**, **grandes palestrantes**, **novidades e lançamentos confirmados** no evento!

Em 2022 a TranspoSul atuará sob os pilares:

 **Sustentabilidade**

 **Tecnologia**

 **Conexão**

 **Negócios**

O que você vai encontrar na feira:

- **HUB do Embarcador**
- **Pit Stop Logístico**
- **Feirão de Seminovos**
- **TranspoSul Connect**
- **TranspoSul Experience**
- **Test Drive de caminhões**

13 a 16 JUN 2022 **FIERGS** - PORTO ALEGRE / RS - DAS 13H ÀS 20H

Organização:



Inscrições gratuitas
para feira e congresso

transposul.com



[/transposul](https://www.instagram.com/transposul)

NOVEMBRO 07 A 11

FENATRAN 2022

23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

CONEXÃO ENTRE
TRANSPORTADORES
DE CARGA

E AS SOLUÇÕES PARA UM TRANSPORTE MAIS
EFICIENTE, SEGURO, SUSTENTÁVEL E LUCRATIVO.



SUSTEN
TABILI
DADE



CONE
XÃO



NEGÓ
CIOS



Rota
Digital
Fenatran



FENATRAN 2022

07 A 11
NOVEMBRO

Faça parte da maior
comunidade de transporte
e logística da América Latina!

FALE COM NOSSO TIME:

comercial.fenatran@rxglobal.com

A ROTA DIGITAL FENATRAN reúne uma série de eventos virtuais para a discussão de temas relevantes ao setor, criando novas oportunidades de negócios. A plataforma oferece conteúdo sobre o mercado, com interatividade virtual das marcas e recomendação personalizada entre expositores e compradores.

Acesse nosso site:

WWW.FENATRAN.COM.BR

Apoio:

Organização e Promoção:

