

JAC MOTORS AMPLIA LINHA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS COMERCIALIZADOS NO BRASIL



Iveco lança programa de veículos movidos a combustíveis alternativos

Empresas Randon e Gerdau criam joint-venture para locação de veículos pesados

Mercedes-Benz vai terceirizar parte das operações de São Bernardo do Campo

Volvo inicia produção em série de caminhões elétricos na Suécia

Picape Ram Classic tem mais de 1,8 unidades vendidas no lançamento

Cattegran Granitos opta por caminhões Mercedes-Benz Arocs na mineração

Suape atrai investimento de R\$ 2,6 bilhões em novo terminal privado

BorgWarner começa a fabricar no Brasil turbos de última geração

Patrus Transportes testa Mercedes-Benz Actros movido a GNV



DAF CAMINHÕES

Você em 1º lugar



A DAF coloca você em 1º lugar cada vez que entrega caminhões premium, confortáveis e robustos. A linha de caminhões DAF une as melhores características para um transporte eficiente, seguro e econômico, não importa a distância ou o terreno.

Sinônimos de versatilidade, alta performance e máxima qualidade, os caminhões DAF têm o melhor custo operacional da estrada. E para onde você for, pode contar com soluções completas de pós-venda e uma ampla Rede de Concessionárias, presente em todo o Brasil.



Accesse e veja de perto todos os modelos no **Showroom Virtual DAF**.

Rumo do mercado de caminhões ainda sem definição

Apesar do animador aumento de 35,4% nos licenciamentos de caminhões em agosto, para 17,223 veículos, em comparação com o mês anterior, no acumulado de oito meses do ano a produção de caminhões apresentou queda de 2,6%, atingindo o total de 101.719 veículos. O dado não é preocupante para a Anfavea, já que o começo do ano foi muito ruim para o setor devido à falta de componentes.

O que não existe clara sinalização é o rumo que seguirá o mercado de caminhões a partir de agora. Com a aproximação da entrada em vigência da norma de emissões Euro 6 em 2023, não se evidencia qualquer aceleração de compras antecipadas pelas transportadoras para renovação de frota com modelos Euro 5, de custo inferior aos que serão fabricados a partir de janeiro. Um fato já previsto pelas montadoras, que consideram o atual cenário econômico e político um empecilho para as decisões de investimentos em frotas até que se clareia a situação no país, o que deverá acon-



tecer só no começo do ano que vem.

Os fatores que influenciam no aumento ou diminuição das vendas de caminhões no país são de três tipos, segundo estudos realizados: as variáveis relacionadas especificamente ao mercado de caminhões, as relacionadas ao PIB e as referentes à

confiança do comprador, ou seja, à atividade de transporte de carga.

Neste último caso, a recém-divulgada pesquisa SAE Caminhões indica que entre os potenciais compradores questionados, incluindo embarcadores, frotistas, gestores de empresas e caminhoneiros, apenas 27,3% comprariam caminhões neste ano e 22,3% nos próximos dois anos, além de que 33,1% não pretendem comprar nos próximos quatro anos. A pesquisa também abordou os aspectos estratégicos e a matriz energética. Para a Anfavea, o estudo mostrou uma convergência muito grande sobre o que a indústria está trabalhando e a importância do custo total da operação, a eficiência energética e as novas tecnologias de propulsão.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor

ELETROMOBILIDADE

JAC Motors traz para o Brasil o caminhão elétrico médio E-JT de 12,5 toneladas, com terceiro eixo **6**

DESCARBONIZAÇÃO

Iveco lança o Brasil Natural Power, programa para produção de veículos movidos a combustíveis alternativos **10**

MONTADORAS

Mercedes-Benz irá terceirizar uma parte das atividades da fábrica de São Bernardo do Campo **12**

PICAPES

Logo após o lançamento no Brasil, mais de 1,8 mil picapes Ram Classic foram vendidas, superando as expectativas do fabricante **14**

TRANSPORTADORAS

Em busca de minimizar o impacto ambiental, a Patrus Transportes incluiu na sua frota veículos elétricos e movidos a gás natural **16**

MINERAÇÃO

Cattegran Granitos adquiriu três caminhões extrapesados Arocs para operar na mina de Governador Lindenberg, Espírito Santo **18**

LOCAÇÃO

Empresas Randon e Gerdau criam joint-venture para atuar na locação de veículos pesados **20**

QUALIFICAÇÃO

Centro de Treinamento da Mercedes-Benz, em Campinas, completa 40 anos e disponibiliza mais de 600 cursos **22**

PESQUISA SAE CAMINHÕES

Anfavea apresenta o levantamento SAE Caminhões que contou com a participação da indústria, concessionários, frotistas e motoristas **25**

MERCADO

Produção de caminhões recua 2,6% no acumulado de janeiro a agosto, de acordo com a Anfavea **28**

INDÚSTRIA

Mercado de implementos rodoviários mantém ritmo de recuperação, com crescimento da média mensal de emplacamentos **30**

COMPONENTES

A BorgWarner começa a produzir turbocompressores da série B7DH com aumento de eficiência para veículos leves e pesados **34**

AGRONEGÓCIO

Toledo desenvolve balança de pesagem de caminhões que atuam no transporte de grãos para a Risa **36**

EUROPA

Volvo inicia a produção em série dos caminhões elétricos FH, FM e FMX na fábrica de Tuve, na Suécia **38**

PORTOS

Suape receberá aportes de R\$ 2,6 bilhões em um novo terminal da APM Terminals, do Grupo A.P. Moller-Maersk **40**

MERCADO NÁUTICO

Desde janeiro do ano passado, o porto de Itapoá já realizou 32 operações com lanchas de luxo **46**

AÉREO

Azul Cargo Express completa 13 anos de operações no país com resultados positivos e crescimento **48**

SEÇÕES

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

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

Tânia Nascimento
tanianascimento@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

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br

FENATRAN

23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

NOVEMBRO
07 A 11 2022
SÃO PAULO EXPO

O credenciamento está aberto!

A **FENATRAN** figura entre as mais importantes feiras de transporte e logística do mundo e, a cada nova edição, apresenta ao mercado as principais novidades em produtos e serviços.

EXPERIÊNCIAS:

FENATRAN
EXPERIÊNCIA

ARENA DE
CONTEÚDO

ESPAÇO:



2022 é ano de FENATRAN!

Faça parte da maior comunidade de transporte de carga e logística da América Latina.

VOCÊ NA
ROTA DOS
MELHORES
NEGÓCIOS

**Credencie-se
gratuitamente:**

www.fenatran.com.br

Ou use o
QR Code:



@ in f



Apoio:

Organização e Promoção:



SETCESP





JAC Motors traz caminhão médio elétrico ao Brasil

O JAC E-JT de 12,5 toneladas de PBT, que custa a partir de R\$ 699 mil, tem como novidade o terceiro eixo, que permite carregar até 8,6 toneladas de carga útil

SONIA MORAES

A JAC Motors traz ao mercado brasileiro o seu 11º veículo elétrico. É o caminhão médio E-JT de 12,5 toneladas de PBT (peso bruto total) e a novidade deste modelo é o terceiro eixo, que permite carregar até 8,6 toneladas de carga útil.

O caminhão médio está equipado com

bateria fosfato de ferro-lítio, fornecida pela fabricante chinesa CATL, que tem 107 kWh de capacidade máxima, com uma hora de carregamento. O motor elétrico desenvolve 235 cv de potência, com 1.050 Nm de torque máximo. “Se a bateria perder mais de 25% de capacidade

a JAC troca quando o veículo estiver na garantia”, disse Sergio Habib, presidente do Grupo SHC e da JAC Motors Brasil.

Com 8,6 toneladas de carga, o E-JT de 12,5 toneladas percorre 150 quilômetros – a autonomia aumenta para 180 quilômetros com 70% de carga útil ou ainda se estende a 250 quilômetros, caso o veículo esteja vazio. Mas considerando a carga total: cada abastecimento de carga, que totaliza 107 kWh, vai dispendir R\$ 69,55, considerando o custo médio de R\$ 0,65 por kWh no Estado de São Paulo. Isso dá R\$ 0,46 por km rodado, informa a JAC.

Se estiver com somente 20% de carga e for ligado a um carregador tipo wallbox (corrente AC), que libera 7 kWh, o E-JT 12,5 precisará de 13 horas para reaver os 100% de carga. Equipado com interface CCS2, ele pode receber carga rápida (corrente DC), de até 100 kWh. Nesse caso, a mesma situação de 20%-100% será realizada em 55 minutos, durante, por exemplo, a hora do almoço do motorista.

O E-JT 12,5 possui air bag duplo, freios dianteiros com discos ventilados, de operação pneumática e ABS, além de já contar com controle eletrônico de tração e estabilidade (TCS + ESC). O modelo também vem com Auto Hold, que imobiliza o veículo em aclives e declives, freio de estacionamento eletrônico, banco do

motorista com suspensão pneumática, Hill Assist (assistente de partida em rampa), corte de tensão e destravamento de portas pós-colisão, além de ar-condicionado digital, câmera panorâmica 360 graus, sensor de estacionamento traseiro, câmera de ré, DRL (luzes com Led diurno), vidros e trava das portas com acionamento elétrico, além de central multimídia com tela vertical de 12 polegadas, que já vem com pacote Google e garante espelhamento de celular.

Dos 11 veículos elétricos que a JAC Motors tem em seu portfólio, seis são modelos comerciais compostos pelo VUC de 3,5 toneladas, o caminhão leve de 8,5 toneladas e o médio de 12,5 toneladas, e três são vans – de 5,6 metros cúbicos de espaço para carga, de 12 metros cúbicos e uma van de passageiros com capacidade para 13 pessoas mais o motorista.

No mercado brasileiro a empresa vendeu no ano passado 600 caminhões elétricos, de um total de 700 veículos que foram emplacados no país. No primeiro semestre deste ano comercializou 300 dos 330 veículos elétricos que foram vendidos no período. A meta da empresa, segundo Habib, é encerrar 2022 com o mesmo volume de vendas do ano passado e a aposta da empresa está no novo caminhão médio, o JAC E-JT 12,5, que está



O caminhão médio E-JT de 12,5 toneladas de PBT é o 11º veículo elétrico que a JAC Motors traz ao mercado brasileiro

tricos nas operações rodoviárias devido às dificuldades em relação à infraestrutura de recarga e o peso das baterias, que tira o espaço da carga, o que torna inviável para este produto. “Para o caminhão pesado há outras alternativas de combustíveis para substituir o diesel, como o biometano, o gás natural e o hidrogênio”, citou Habib.

trazendo ao Brasil. “Este caminhão é uma oportunidade enorme para a JAC”, disse Habib, destacando que já tem uma lista de empresas testando o veículo no Brasil, mas não revelou os nomes.

Na sua lista de clientes a JAC Motors tem a Ambev, PepsiCo, Cola-Cola, JBS, DHL, Unilever, Nestle, Magalu, Mercado Livre, Droga Raia e as prefeituras que compram seus caminhões para as coletas de lixo. “O caminhão elétrico é ideal para operações em trechos urbanos por causa da autonomia do veículo. O modelo de 12,5 toneladas tem autonomia de até 150 quilômetros e normalmente este veículo é carregado no centro de distribuição”, detalhou Habib.

O presidente da JAC Motors não vê espaço para o avanço de caminhões elé-

Na sua avaliação, o caminhão elétrico no Brasil é para operação urbana, enquanto o automóvel é para nicho de mercado porque custa muito caro. “No Brasil as empresas estão investindo em caminhão elétrico, mesmo que custe mais que o modelo a diesel, por causa da lei de emissões e do compromisso que as matrizes têm de estar de acordo com as normas de sustentabilidade”, revelou Habib. “Tem pressão da sociedade, do governo e dos acionistas para reduzir as emissões de poluentes.”

Os seus caminhões que estão sendo vendidos no Brasil têm três anos de garantia e a bateria cinco anos. O modelo médio custa R\$ 699 mil e os concorrentes a diesel custam de R\$ 400 mil a R\$ 450 mil. “São R\$ 200 a mais, mas se economiza R\$ 1,30 por quilômetro”, comparou Habib.

CTM



INSCRIÇÕES ABERTAS: FAÇA PARTE DO MELHOR EVENTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN DO BRASIL

28º Fórum
Internacional
Supply Chain

Expo.Logística 2022



**COMPRE AGORA E
GARANTA OS DESCONTOS
DO PRIMEIRO LOTE**

Apoio:

Global

transporte
Todos os modais MODERNIC

Iveco apresenta o Brasil Natural Power

Com aporte de R\$ 60 milhões, a iniciativa visa atender às peculiaridades operacionais do transporte no Brasil e começa com veículos movidos a gás natural e biometano

SONIA MORAES



A Iveco lança o programa Brasil Natural Power, que tem a missão de produzir veículos comerciais de cargas e passageiros movidos a combustíveis alternativos. Com aporte de R\$ 60 milhões, o programa visa atender às peculiaridades operacionais do transporte no Brasil e se inicia com a utilização do gás natural e do biometano.

“O futuro é construído por ações realizadas no presente, e é com esse pensamento que a Iveco realiza iniciativas concretas, como o Brasil Natural Power, no sentido da descarbonização e da promoção de um transporte mais limpo”, diz

Marcio Querichelli, presidente da Iveco para a América Latina.

O projeto inicia-se com a venda assistida de 20 caminhões Hi-Way NG 6x2 600S46T, em operações que serão monitoradas em grandes transportadores do Brasil até 2023. O modelo é equipado com motor Cursor 13 de 460 cv de potência movido a gás natural, da FPT Industrial.

A operação é realizada em parceria com grande grupo econômico do setor de terceirização de frotas. Também participam do programa a Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Gás Canalizado (Abegás), intermediando a relação com a rede de distribuição para promover a expansão da infraestrutura do gás natural no Brasil; a ZF, com a produção da transmissão que equipa os caminhões; e a Bosch, que reunirá os dados do veículo e utilizará as informações como parâmetro para, em conjunto com a montadora, implementar melhorias na versão de pro-

dução em série do produto, com base nas missões reais monitoradas.

Segundo a montadora, os caminhões que participam do programa, que exigiram 70 mil horas de desenvolvimento, têm a melhor relação potência/economia do segmento, autonomia de até 500 quilômetros e validarão, em missões reais e diversificadas, a experiência do transportador e do motorista com a performance dos veículos.

Bernardo Brandão, diretor de marketing e de portfólio de produto da Iveco para a América Latina, afirma que, a princípio, o Brasil Natural Power terá o gás natural e o biometano como base, mas destaca que outras opções de propulsão já estão sendo analisadas para o futuro. “A Iveco aposta no gás como alternativa viável no curto prazo para a redução de poluentes e com TCO (custo total de propriedade) atrativo para o transporte de cargas e pessoas. Já temos essa tecnologia consolidada, e ela servirá como ponte para os próximos passos do programa. É importante destacar que o futuro da propulsão alternativa é composto por uma matriz com diversas tecnologias, e as soluções devem ser combinadas pensando nas missões e objetivos dos nossos clientes. Nós, da Iveco, já estamos nos preparando para isso” explica Brandão.

“Mais do que o lançamento de um pro-

duto, a Iveco está criando um programa estruturado, com parceiros estratégicos em vários setores para viabilizar a propulsão alternativa para os transportadores brasileiros”, afirma.

Na Europa a Iveco tem aproximadamente 35 mil veículos rodando com o combustível e na América Latina, são duas mil unidades. Na Argentina, a montadora se destaca neste cenário como a primeira do país a ter o certificado de homologação para fabricar caminhões movidos a gás natural comprimido (GNC), com a licença LCM (Model Configuration License) para o Tector 160E21 e com a entrega de 100 unidades do Stralis NP Cursor 13 GNC para a NRG Argentina, fornecedora de areia de fratura para a indústria petrolífera, em especial na região de Vaca Muerta, próxima à Patagônia, onde está localizado uma das maiores reservas de petróleo e gás do mundo.

Em outros países da América do Sul, produtos da Iveco para o transporte de cargas e de passageiros rodam movidos a gás. No Chile, destaque para a empresa de transporte San Gabriel que adquiriu 35 unidades do Stralis NP GNL (Gás Natural Liquefeito) 4x2 Euro 6. Na Colômbia, a Iveco venceu a licitação promovida pela prefeitura de Valledupar para fornecer 130 micro-ônibus encarroçados sobre o chassi modelo Daily Scudato 70C14G, CNG. **CTM**

Mercedes-Benz terceirizará parte de suas operações

Com esta medida decorrente da pressão dos custos, serão dispensados 2,2 mil empregados efetivos e 1,4 mil temporários não terão seus contratos renovados a partir de dezembro de 2022

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz anunciou que vai demitir 3,6 mil funcionários e terceirizar parte das atividades que hoje são realizadas na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). Serão dispensados 2,2 mil empregados efetivos e 1,4 mil temporários não terão seus contratos renovados a partir de dezembro de 2022.

Com esta decisão, as atividades de logística, manutenção, fabricação e montagem de eixos dianteiro e transmissão média, ferramentaria e laboratórios passarão a ser exercidas por empresas contratadas. “De preferência na região do Grande ABC, em compromisso com a nossa comunidade local”, destacou a empresa em seu comunicado.

A empresa atribui a medida à pressão dos custos que tem se intensificado. “O mercado tem se tornado mais dinâmico do que nunca e a competitividade em nossa indústria vai continuar a se intensificar, especialmente considerando a transformação das tecnologias tradicionais para

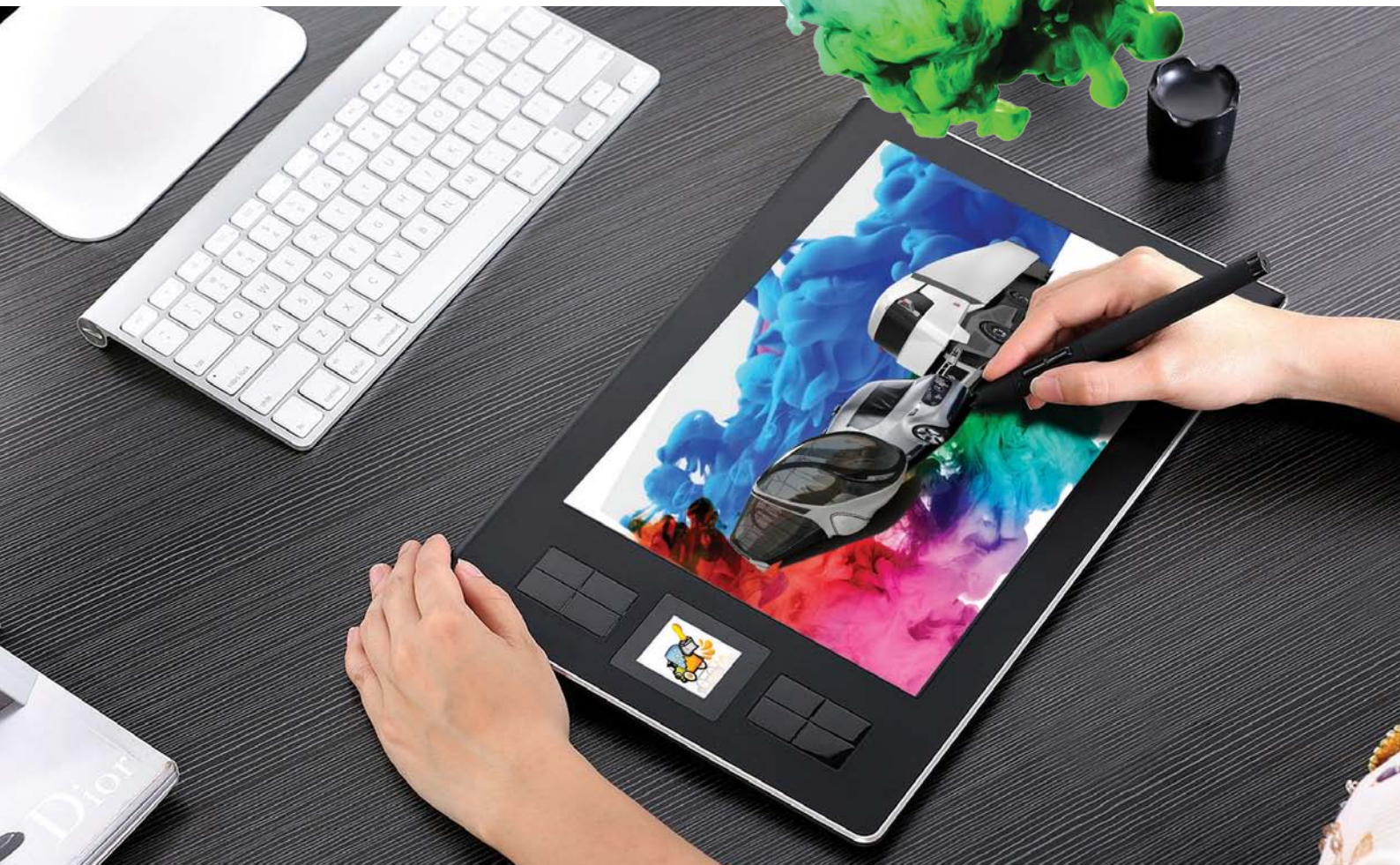
novas formas de propulsão.”

“Com essas medidas imprescindíveis, vamos nos tornar mais ágeis, eficientes e competitivos para as entregas aos nossos clientes e, sobretudo, estamos garantindo a sustentabilidade dos negócios da Mercedes-Benz Caminhões e Ônibus a longo prazo no Brasil”, informou a empresa. “Focaremos na fabricação de nossos caminhões e chassis de ônibus e no desenvolvimento de tecnologias e serviços do futuro.”

Com o atual ciclo de investimentos de R\$ 2,4 bilhões, aplicados de 2018 a 2022, a Mercedes-Benz lançou a fábrica 4.0 e produtos com alta tecnologia e segurança, como o Actros, o Arocs e, mais recentemente, o chassi de ônibus elétrico urbano eO500U. “Fica evidente que, para dar conta da velocidade de transformação desta indústria e do aumento da pressão dos custos, o objetivo é nos concentrar naquilo que é realmente necessário e demandado pelo mercado”, ressaltou a empresa. **CTM**



Já estão abertas as inscrições para o
**53° Concurso de Comunicação
Visual e Pintura de Frotas**



Inscrições até 28 de outubro de 2022.

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



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

Ram Classic já está à venda no mercado brasileiro

A picape full-size chegou ao Brasil em duas versões e teve 1.465 unidades vendidas na noite do lançamento oficial

SONIA MORAES



A Ram Classic, picape full-size anunciada oficialmente em agosto, teve 1.465 unidades comercializadas logo após a live oficial realizada no dia 15 de setembro. “Como vem se tornando comum, temos mais um lançamento que supera as nossas expectativas”, afirma Breno Kamei, vice-presidente da Ram para a América do Sul. “A Ram Classic é a nova porta de entrada da marca no Brasil e representa outro passo no nosso processo de expansão no país.”

Com motor Hemi V8 de 5,7 litros e 400 cv, a Ram Classic é a mais potente da categoria, ao lado da Ram 1500 Rebel. Esta picape é equipada com a caixa automática

de oito marchas TorqueFlite totalmente eletrônica e a caixa de transferência da BorgWarner do tipo part-time com os modos de tração 4x2, 4x4 high e 4x4 low (reduzida). A picape possui também o modo Tow/Haul, que otimiza a troca de marchas ao rebocar um implemento ou levar muita carga. A capacidade de reboque 3.534 quilos é maior do que qualquer picape de outra marca no mercado, segundo a fabricante.

Esta picape tem uma longa lista de série como ar-condicionado digital de duas zonas, bancos elétricos com aquecimento e ventilação, central Uconnect de 8,4 polegadas com Apple CarPlay e Android Auto, rodas aro 20” e som premium Alpine.

Produzida na fábrica de Saltillo, no México, a Ram Classic está disponível nas 58 concessionárias da marca Ram. A versão Laramie custa R\$ 349.990 e a Laramie Night Edition R\$ 359.990.

A vinda da nova picape confirma a previsão de que 2022 seja o melhor ano da Ram no Brasil. “A Ram Classic chegou com tudo

para reforçar nossas vendas, que continuam superaquecidas e vão resultar em mais um ano recorde para a marca. Logo no primeiro dia consumimos todo o volume previsto para esse semestre, um sucesso fenomenal”, diz Everton Kurdejak, vice-presidente de operações comerciais da Ram para o Brasil.

Outras versões da Ram têm tido sucesso no Brasil. Em março deste ano a marca vendeu 1.109 unidades da Ram 3500 em apenas cinco horas de lançamento. Em maio do ano passado, a Ram 2500 Rodeo levou 10 horas para esgotar o lote único de 100 unidades. E a Ram 1500 Rebel teve a mesma quantidade comercializada em 18 horas, em dezembro de 2020.

A primeira Ram Classic que chegou ao mercado brasileiro é a Laramie, com visual externo em que o cromado e o prateado se destacam em itens como grade, logotipos, para-choques, retrovisores cromados e rodas.

Outra versão é a Laramie Night Edition, que troca o brilho por acabamentos pretos e na cor da carroceria. Por dentro, o revestimento nas duas configurações é de couro preto com costuras brancas e apliques prateados, dourados e imitando madeira.

Em seu exterior, o design destaca os faróis esportivos que ficam em posição abaixo da linha superior da grade e que nascem como uma integração dos para-

lamas. As duas saídas de escapamento, as rodas de alumínio de 20 polegadas e o capô com ressaltos e detalhes especiais reforçam a esportividade da picape.

A Ram Classic tem seis airbags (frontais, laterais e de cortina), assistente de partida em rampa (HSA), controles de tração e estabilidade e de mitigação de rolagem da carroceria, freios a disco nas quatro rodas com Brake Assist, que aproxima as pastilhas em caso de chuva, além do controle de oscilação de reboque (TSC), que impede que o implemento se desgoverne.

TRÊS REVISÕES GRATUITAS

As revisões da Ram Classic são anuais ou a cada 12 mil quilômetros. Para esta picape a Mopar, marca de pós-vendas da Stellantis, oferece as três primeiras paradas na concessionária gratuitas. Outro destaque é a possibilidade de compra antecipada da quarta até a sexta revisão. Os lubrificantes e fluidos utilizados são da linha original Mopar Oil, desenvolvida pela Shell em conjunto com a engenharia da Stellantis.

A picape tem assistência 24 horas do Privilege Service e a garantia de fábrica de três anos, que pode ser ampliada até cinco anos, com a compra de um ou dois anos de extensão, nos planos Total ou Motor e Câmbio.

OTM

Patrus Transportes testa caminhão Mercedes-Benz movido a gás

O Actros 2646 movido a GNV, que está sendo testado pela empresa, tem 460 cv de potência, capacidade para transportar 31 toneladas e autonomia de 500 quilômetros

SONIA MORAES



A Patrus Transportes, que investe continuamente em projetos e ações de ESG (ambiental, social e governança) buscando minimizar o impacto ambiental, incluiu na sua frota veículos elétricos e movidos a gás natural.

Para a distribuição last mile (nos centros urbanos), a empresa está utilizando os modelos elétricos Kangoo da Renault e o Fiorino da Fiat, e testando o Actros 2646, da Mercedes-Benz movido a GNV, que tem 460 cv de potência, capacidade para transportar 31 toneladas e autonomia para 500 quilômetros. “Estamos com este

caminhão pesado movido a gás rodando em teste, pois este é um modelo do futuro, mas acho que ainda temos muito a caminhar”, disse Marcelo Patrus, CEO da empresa, em entrevista exclusiva para a Transporte Moderno.

Para suas operações logísticas, a Patrus utiliza 4.800 veículos conectados em sua frota, sendo 800 próprios e 4.000 de transportadores autônomos de carga (Tacs). “São vários tipos de veículos que realizam as operações de coleta, transferência e entrega de cargas tanto para o segmento B2B (às empresas), quanto para o B2C (aos consumidores)”, disse Marcelo Patrus.

Os veículos são utilizados para as operações de coleta, transferência e entrega nos estados da Bahia, Ceará e Sergipe. “Além dos veículos que já possuímos, a Patrus Transportes incentiva e subsidia os transportadores autônomos de carga, para a transformação dos seus veículos a gasolina em veículos GNV”, afirmou.

Para atender à alta demanda do B2C,

a Patrus instalou um sorter (sistema de separação automática de pedidos) na matriz, em Contagem, em 2019 e em 2022 pretende instalar outro equipamento no terminal de Vitória (ES).

“O novo sorter tem capacidade de processar até 7,5 mil volumes por hora nas quatro grandes operações de um terminal de cargas: coletas, entregas B2B, entregas B2C e transferências entre filiais. Em linhas gerais a tecnologia de ponta permite cubar, pesar e conferir 100% dos volumes transacionados no equipamento, com pesos de até 30 quilos por bandeja. Com o investimento em Vitória, alcançará – só em processos automatizados – uma capacidade instalada de processar mais de 400 mil caixas por dia. Ao todo, a empresa movimenta mais de 15 milhões de volumes por mês”, explicou Patrus.

“Para 2022, a Patrus tem como meta crescer 10% em todas as atividades, estratégia que está condicionada ao crescimento do PIB do país. “Estamos muito animados com o segundo semestre de 2022, com a melhoria dos números da economia. Acreditamos que teremos no segundo semestre um volume de trans-



Marcelo Patrus: “Para 2022, a Patrus tem como meta crescer 10% em todas as atividades”

porte de carga fracionada melhor do que foi no segundo semestre de 2021”, disse o CEO.

“Diferentemente dos anos anteriores, o B2B vem crescendo de forma maior que o B2C, já que o varejo

sofreu muito com lojas fechadas no auge da pandemia. Agora, com a população vacinada e a população de volta às ruas, houve uma inversão. Ou seja, o varejo voltou a vender bem (mesmo que não tenha atingido ainda os mesmos números de antes da pandemia), e, por isso, acreditamos muito no crescimento do segmento B2B. O segmento B2C também continua crescendo, porém, em menor escala do que foi nos anos anteriores”, acrescentou.

Além de investir em automação, a empresa aumentou sua capilaridade. Em 2022, inaugurou unidades próprias em Extrema (MG) e Criciúma (SC) e ampliou a capacidade de outras unidades. “Ao investirmos no transporte rodoviário de carga, nos preparamos para o crescimento dos nossos clientes, pois, quando eles crescem, crescemos junto”, disse Patrus. **CTM**



Mercedes-Benz Arocs traz mais produtividade na mineração

A Cattegran Granitos do Brasil adquiriu três caminhões extrapesados Arocs e já atingiu 15% de economia de combustível nos novos veículos

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Os caminhões extrapesados Arocs 8x4, solução da Mercedes-Benz para as severas operações off-road da mineração, construção pesada e grandes obras de infraestrutura, passaram a fazer parte da Cattegran Granitos do Brasil, empresa capixaba que produz com exclusividade o granito Branco Siena, utilizado em projetos industriais e residenciais. Os três veículos operam na mina localizada na cidade de Governador

Lindenberg, no norte do Espírito Santo, tendo sido entregues em abril deste ano.

“Após os primeiros meses de operação, já chegamos a 15% de redução no consumo de combustível, em comparação com o Actros 8x4, que trocamos nessa renovação de frota”, afirma Renan Catelan Filho, CEO da Cattegran Granitos do Brasil. “Isso nos surpreendeu positivamente, assim como também a velocidade operacional que

alcançamos com o Arocs, que passou de quatro para nove quilômetros por hora”.

“O Arocs é a melhor ferramenta já vista no mercado para a mineração”, avalia Catelan Filho. “Esse caminhão trabalha numa operação bem severa nas movimentações de granito, devido ao peso elevado e ao formato deste minério e também porque o veículo atua em terrenos muito íngremes, que chegam até 120 metros de profundidade.”

Catelan Filho enfatiza que os motoristas estão muito satisfeitos com a cabine mais moderna, prática e funcional do caminhão, que traz uma maior amplitude visual da operação, e com a ergonomia do Arocs. Outro destaque é o sistema de freio eletrônico (EBS), a função Hold, além do freio de estacionamento eletrônico com ativação automática ao abrir a porta com o veículo parado, evitando que o caminhão se mova involuntariamente mesmo se o motorista esquecer de acioná-lo. Além disso, está equipado com o sistema de auxílio de partida em rampas, que ajuda o motorista nas subidas e traz mais segurança para o transporte.

Catelan Filho conta ainda que a chegada do Arocs na empresa representa um grande marco para o segmento de mineração do Espírito Santo. “Foi a solução que encontramos na Mercedes-Benz. É

louvável o projeto da marca para a mineração em geral, como também para terraplanagem. O Arocs está preparado para encarar os desafios das movimentações de minério, com confiança e segurança na atuação do veículo”.

“O sucesso do Arocs nas severas operações da Cattegran reafirma que nosso gigante off-road está proporcionando o que foi prometido em seu lançamento no final de 2021, especialmente economia e produtividade, como constata o nosso cliente capixaba, que é líder no setor de granitos”, diz Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “O Arocs trouxe novos patamares de força, robustez e tecnologia para o nosso mercado, a partir das demandas dos clientes.”

A produção média da Cattegran é de cerca de 40 mil metros cúbicos de granito por ano, que são transformados em blocos e comercializados para indústrias de todo o Brasil, principalmente do Espírito Santo.

Os caminhões Arocs da Cattegran utilizam básculas de 22 metros cúbicos e transportam terra in natura e cascalho, terra molhada derivada da extração de minério, rochas de até três metros cúbicos, rochas menores e britas. O Arocs faz toda a movimentação dentro da área de extração.

CTM



Empresas Randon e Gerdau anunciam parceria

As fabricantes gaúchas constituem nova empresa para atuar no segmento de locação, inicialmente de veículos pesados, e anunciam um investimento de R\$ 250 milhões

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Gerdau e as Empresas Randon criaram uma joint-venture que atuará em soluções e serviços de locação de veículos pesados. O negócio tem investimento inicial de R\$ 250 milhões, com participação de 50% de cada sócio nas ações da nova empresa, além de outras fontes de captação que poderão ser acessadas no futuro. A

formação da joint-venture, que terá sede em São Paulo, passa agora por processo de aprovação do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).

O novo negócio terá como principal serviço a locação de caminhões e semirreboques, buscando oferecer soluções rentáveis e adequadas conforme a demanda de

clientes que atuam como transportadores ou embarcadores de carga.

A parceria reforça a missão da Gerdau Next, divisão de novos negócios da Gerdau, de diversificar o portfólio de negócios da produtora de aço em segmentos estratégicos como a mobilidade. “A união com as Empresas Randon, uma parceria de duas organizações com histórias perenes e que se mantém na liderança de seus segmentos, reflete o nosso compromisso de inovar e buscar a construção de um futuro ainda mais colaborativo. Buscamos desenvolver continuamente soluções rápidas e adequadas às necessidades dos nossos clientes”, afirma Gustavo Werneck, CEO da Gerdau.

Ligada aos negócios da vertical de serviços financeiros e digitais das Empresas



Gustavo Werneck: “A união com as Empresas Randon reflete nosso compromisso de inovar e buscar a construção de um futuro mais colaborativo”

Randon, a parceria potencializa a estratégia de atuação como um ecossistema completo de soluções para a mobilidade. “Aliamos a experiência de duas grandes companhias industriais brasileiras com olhares comuns para um futuro inovador, explorando as potencialidades de novos negócios. Trazemos, com essa nova empresa, soluções sustentáveis e adequadas aos potenciais clientes, com grandes perspectivas para o setor de transporte e logística”, destaca o CEO das Empresas Randon, Sérgio L. Carvalho.

A comercialização dos serviços da nova empresa contará com o apoio da rede de distribuidores da Randon Implementos, com mais de 80 pontos em todo o país.

CTM



Sérgio L. Carvalho: “Aliamos a experiência de duas grandes companhias industriais brasileiras com olhares comuns para um futuro inovador”

Em constante evolução, centro de treinamento da Mercedes-Benz completa 40 anos

A montadora disponibiliza 600 cursos para equipes de vendas e pós-venda da rede de concessionários e da própria fábrica, além de oferecer treinamentos para motoristas, mecânicos de oficina e gestoras de clientes



Com uma longa tradição na formação e especialização de profissionais ligados ao segmento de caminhões e ônibus, a Mercedes-Benz do Brasil comemora em 2022 os 40 anos do Centro de Treinamento localizado na sua planta em Campinas (SP). Atualmente, o Mercedes-Benz Truck Training disponibiliza cerca de 600 cursos para equipes de vendas e de pós-venda da rede de concessionários e da própria fábrica, além de oferecer cursos, em parceria

com entidades que visam à capacitação de profissionais da mobilidade, para motoristas, técnicos de oficina e gestores de clientes da Mercedes-Benz.

Fora do Brasil, o Mercedes-Benz Truck Training de Campinas também atua com foco na América Latina e outros mercados em sinergia com a matriz da empresa na Alemanha. Desde 1982, foram mais de 440 mil participações em treinamentos, sendo que cerca de 12.480 em 2021 foram de ensino à distância (EAD), em virtude da pandemia da Covid-19.

“Esses 40 anos do centro de treinamento de Campinas foram muito intensos, com múltiplas atividades e uma grande evolução em conceito, estrutura e portfólio. Nesse sentido, vínhamos trabalhando no desenvolvimento de novos meios digitais e online de ensino à distância, processo que teve de ser acelerado na pandemia”,

afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso resultou em um realinhamento das nossas atividades às novas necessidades dos nossos concessionários e clientes. Construímos uma plataforma digital de treinamento, que mostra a total sinergia entre essas necessidades e com o avanço dos conceitos da Indústria 4.0 na nossa empresa, já vistos nas linhas de produção de caminhões e chassis de ônibus, nos produtos da marca e em serviços e conectividade. Com tecnologia digital, Internet das Coisas, dados na nuvem e realidade virtual, entre outros elementos, estamos cada vez mais avançados na capacitação e especialização das equipes da rede e da fábrica.”

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL

“Em 2020, lançamos o Plano de Aceleração da Transformação Digital”, conta André Wulfhorst, gerente sênior de desenvolvimento e treinamento da rede de concessionários de veículos comerciais da Mercedes-Benz do Brasil. “Essa iniciativa contribuiu para que nos mantivéssemos em contato constante com os profissionais



André Wulfhorst:
“Em 2020, lançamos o Plano de Aceleração da Transformação Digital”

dos concessionários, que por sua vez conservaram seus programas de atualização e especialização sem deixar de se proteger, evitando deslocamentos e mantendo o distanciamento recomendado pelos órgãos de saúde”.

“Nossa meta, estabelecida antes de 2020, era ter de 10% a 20% do conteúdo total no formato digital para EAD apenas em 2023”, ressalta André Wulfhorst. “Porém, tivemos que nos reinventar em curto espaço de tempo. Hoje, dos 600 títulos de treinamentos oferecidos pelo Mercedes-Benz Truck Training, cerca de 230 já estão no formato EAD, ou seja, aproximadamente 40%. Isso envolveu mais do que a digitalização dos materiais de treinamento, mas sim uma transformação completa dos cursos usando a metodologia do EAD. Recriamos também a plataforma de cadastro e de interação dos treinandos com a ferramenta.”

De acordo com o executivo, a metodologia de ensino à distância proporciona vários benefícios aos concessionários e seus profissionais, além de um aprendizado com altos níveis de compreensão. Com

o EAD, o participante e o concessionário ganham flexibilidade nos horários, otimização do tempo, economia financeira, interação com instrutores especializados e uma plataforma digital moderna com um vasto conteúdo de materiais e mídias. Outro importante benefício é que os concessionários podem inscrever mais profissionais nos cursos, ou seja, podem ampliar o ritmo de capacitação dos seus colaboradores em menos tempo.

Em 2020, no primeiro ano da pandemia, foram registrados mais de 10.000 participantes nos treinamentos EAD de Campinas. Em 2021, somente no EAD, esse número foi de 12.480. Para 2022, já num formato híbrido (EAD e presencial), a expectativa é de aproximadamente 19.000 participações.

O sistema híbrido de treinamento, implantado este ano, combina o ensino presencial com o ensino à distância, proporcionando ao aluno não só a conveniência do EAD, mas toda a efetividade das atividades presenciais. Oferece mais autonomia e exige mais disciplina do aluno, consolidando a cultura do autoestudo.

ESTRUTURA MODERNIZADA

O Centro de Treinamento passou por uma reestruturação e modernização para

o retorno presencial e as inovações tecnológicas com o objetivo de proporcionar uma nova experiência aos participantes. Destaque para as salas conectadas e inteligentes, para o Laboratório Novo Actros que oferece uma imersão técnica e comercial, e um estúdio próprio de gravação de vídeos e transmissão.

Novidade recente, “Liz” é a mais nova integrante da área. No formato Chat Bot, Liz é a assistente virtual do Truck Training que auxilia no atendimento e suporte à rede para questões de treinamento. Os participantes também contam com apoio do Tinbot, primeiro robô brasileiro interativo que reúne Inteligência Artificial e Cognição, possibilitando uma interatividade humanizada. Aplicado na área de ensino, este robô é capaz de responder perguntas e passar instruções simples e objetivas aos alunos.

Óculos de realidade virtual também estão presentes no dia a dia da área. Esta ferramenta é ideal para auxílio técnico à distância. Com esses óculos é possível transmitir, com qualidade de detalhes, uma aula ou uma instrução técnica, mesmo em um local de difícil acesso. Com essa tecnologia, os alunos serão capazes de acompanhar tudo o que o instrutor estiver fazendo ou demonstrando por meio de qualquer computador ou celular. **GTM**

Anfavea apresenta pesquisa SAE Caminhões

Além de executivos das montadoras, a pesquisa contou com a participação de representantes de fornecedores, concessionários, frotistas, gestores, embarcadores e motoristas autônomos de várias regiões do Brasil

SONIA MORAES



Uma pesquisa inédita realizada pela SAE Brasil sobre o mercado de caminhões e apresentada no Conexão Anfavea constatou que 33,1% dos potenciais compradores não pretendem adquirir caminhões nos próximos quatro anos, 27,3% disseram que comprariam neste ano e 22,3% nos próximos dois anos. Entre os que não pretendem comprar

caminhões nos próximos quatro anos, 62,5% são motoristas autônomos, 12,5% operadores (motoristas) e gestores, 7,5% frotistas e 5% embarcadores.

Entre os que afirmaram que comprariam caminhões nos próximos quatro anos, os autônomos, numa proporção de 81,2%, disseram que não comprariam o modelo com propulsão limpa, diferente do diesel. Os embarcadores ficaram divididos em 50% cada entre os que comprariam ou não. O mesmo ocorreu com o gestor e o motorista (operador). Entre os frotistas, 78,8% não comprariam caminhão com propulsão diferente do diesel.

Com relação às fontes energéticas mais favoráveis para a realidade brasileira, 49,6% dos clientes das montadoras afirmaram ser o diesel verde, 31,4% a motorização elétrica, 13,2% o hidrogênio e 5,8% o biometano.

Sobre a possibilidade de absorver um custo mais elevado de abastecimento para beneficiar a sociedade em termos ambientais, 32,2% disseram que concordam parcialmente e 24,7% discordam parcialmente. E quanto do seu custo esses clientes estariam dispostos a pagar para diminuir suas emissões de carbono, 58,9% disseram até 5%, e outros 28,6% afirmaram que pagariam entre 5% e 10%, enquanto 10,7% pagariam entre 10% e 20%.

Com relação ao preço dos veículos com propulsão limpa, 40,5% acreditam que levará mais de dez anos para que fique igual ao modelo movido a diesel e 29,8% dizem que vai demorar de cinco a dez anos. Outros 15,7% acreditam que isso nunca vai acontecer.

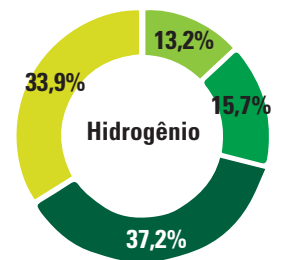
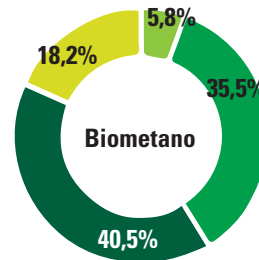
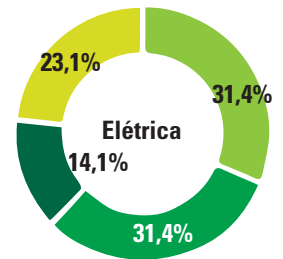
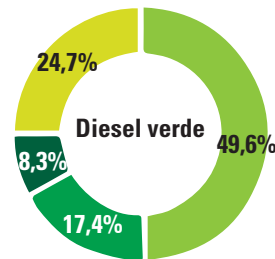
Sobre a locação de caminhões, 45,5% dos potenciais compradores afirmaram avaliar como alternativa a compra tradicional e 33% disseram não ver essa possibilidade. Entre as vantagens consideradas mais importantes para a locação de caminhões, 33% apontaram o maior fluxo de caixa e capital disponível para outros investimentos, 23,1% a gestão de manutenção, documentação e multas, 19,8% despreocupação com desmobilização e venda de ativos, 15,7% benefícios fiscais e tributários e 7,4% alegaram

PESQUISA CAMINHÕES SAE BRASIL 2022

Matriz energética

Quais seriam as fontes energéticas renováveis mais favoráveis para a realidade brasileira?

■ 1ª opção ■ 2ª opção ■ 3ª opção ■ 4ª opção



outros fatores.

Para 30,9% dos entrevistados, o prazo de 24 meses é o mais adequado para a locação de caminhões, 25,5% consideraram 36 meses o ideal, 21,8% optaram por 12 meses e 14,5% preferiram 60 meses. O que causa mais insegurança na hora de decidir pela locação do caminhão são os custos na avaliação de 69,4% dos entrevistados, 18,1% consideraram a carência de informações mais detalhadas sobre a oferta e 4,9% apontaram o tempo do contrato e a menor flexibilidade e controle.

Em relação à manutenção da frota,

32,1% disseram que preferem fazer os serviços básicos e terceirizar os mais complexos, 24,5% contratar o plano de manutenção das montadoras e terceirizar totalmente a manutenção, fazendo conforme a necessidade, e 18,9% fazer a manutenção em oficina própria.

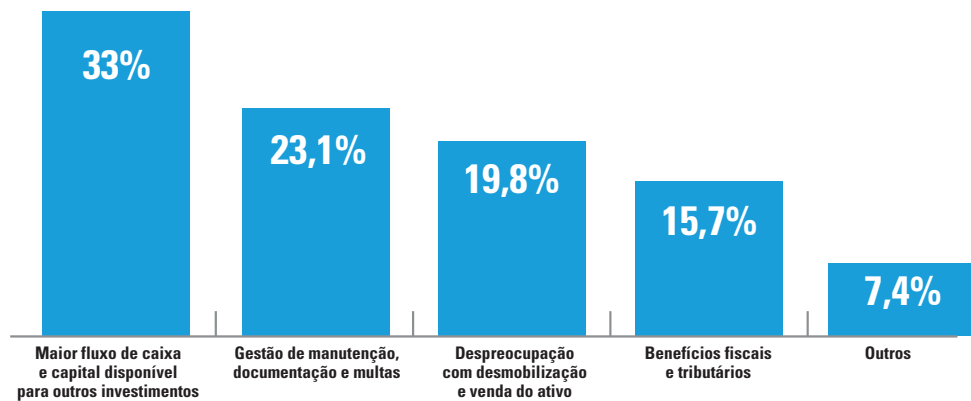
Ao serem questionados sobre o avanço do veículo autônomo, 34% disseram que preferem testar a tecnologia, entender os custos e avaliar se vale a pena depois de um determinado período. Outros 22,6% mostram interesse em ter um projeto-piloto para o seu segmento de negócios, pois querem estar na vanguarda e agregar valor aos seus clientes.

Dos indagados, 20,8% falaram que o veículo autônomo não se encaixa no seu negócio, pois este prima pela flexibilidade e dinamismo da operação, e 11,3% disseram serem entusiastas de novas tecnologias e gostariam de colocar esta ideia em prática de maneira compartilhada com alguma montadora e ainda que em algumas aplicações do seu negócio o veículo autônomo pode ser

PESQUISA CAMINHÕES SAE BRASIL 2022

Relacionamento com clientes

Quais destas vantagens você considera como as mais importantes para a locação de um caminhão?



uma alternativa, mas somente se oferecer um menor custo de operação.

A pesquisa foi dividida em três temas: aspectos estratégicos, matriz energética e relacionamento com clientes. Na avaliação de Gustavo Bonini, a pesquisa mostrou uma convergência muito grande sobre o que a indústria está trabalhando e a importância do custo total da operação, a eficiência energética e as novas tecnologias de propulsão. "É um trabalho que vai trazer uma série de pautas para discussão", destacou.

Ricardo Bacellar, conselheiro da SAE Brasil afirmou que a pesquisa teve grande concentração nas regiões sudeste e sul e envolveu 60 diferentes análises sobre a indústria de caminhões com opinião dos executivos das montadoras e dos clientes.

CTM

Produção de caminhões recua 2,6% nos oito meses de 2022

Até agosto foram produzidos 101.719 veículos e a Anfavea não considera que esse resultado preocupa porque foi devido ao começo de ano ruim do setor por causa da falta de componentes

SONIA MORAES



Sem feriado e paralisação de fábricas devido à falta de componentes, as montadoras de caminhões conseguiram produzir em agosto 17.223 veículos, 35,4% a mais que em julho deste ano, quando foram fabricados 12.724 veículos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Mas no acumulado de janeiro a agosto a produção de caminhões apresentou um pequeno recuo de 2,6%, com 101.719 veículos, ante os 104.486 veículos fabricados nos primeiros oito meses de 2021. “Não

é um resultado que preocupa porque o começo do ano foi muito ruim para o setor, devido à falta de componentes”, disse Marco Saltini, vice-presidente da Anfavea.

Do total de caminhões produzidos até agosto, somente os semipesados tiveram aumento de produção de 8,7%, com 32.390 unidades. Os modelos pesados apresentaram queda de 4,3%, com 49.189 unidades; os leves de 16,5%, com 14.183 unidades, os médios de 2,2%, com 4.930 unidades, e os semileves de 18,8%, com 1.027 unidades.

VENDAS

As vendas de caminhões atingiram 12.501 unidades em agosto, aumento de 8,2% sobre julho deste ano, quando foram comercializados 11.554 veículos no país. “O mês de agosto mostra o que

vem acontecendo nos últimos anos, com 51% de participação dos modelos pesados nos emplacamentos e de 27% dos semipesados. Com exceção dos médios, todos os segmentos tiveram aumento de vendas em agosto”, destacou Saltini.

No acumulado de janeiro a agosto as vendas de caminhões tiveram redução de 2,4%, com 81.660 unidades, ante os 83.649 veículos comercializados no mesmo período de 2021. “É um resultado menor do que em 2021, mas significativamente maior que em 2019, quando o setor voltava ao crescimento depois de um período de crise econômica que derrubou as vendas de veículos comerciais no mercado brasileiro”, lembrou Saltini.

Do total de caminhões vendidos até agosto, 40.559 unidades são modelos pesados, 21.940 semipesados, 7.471 leves, 7.219 médios e 4.471 semileves.

EXPORTAÇÕES

As montadoras fecharam agosto com 2.335 caminhões vendidos no exterior,

RANKING			
CAMINHÕES COMERCIALIZADOS 2022			
	2022	2021	2022/21
VWCO	23.619	23.891	▼ 1,1%
MBB	19.558	22.096	▼11,5%
VOLVO	15.786	13.626	▲15,9%
IVECO	7.267	5.178	▲40,3%
SCANIA	7.164	10.397	▼31,1%
DAF	4.310	3.592	▲20,0%
TOTAL	101.719	104.486	▼2,6%

15,8% a mais que em julho deste ano, quando foram comercializados 2.017 veículos no mercado internacional.

No acumulado de janeiro a agosto o aumento foi de 5,5%, com 15.490 caminhões exportados – 8.577 modelos pesados, 3.667 semipesados, 2.027 leves, 686 semileves, e

533 médios. No mesmo período de 2021 as montadoras exportaram 14.683 veículos.

Em CKC (veículos desmontados) foram vendidos ao exterior até agosto 3.899 caminhões, total 15,94% superior aos 3.363 veículos exportados nos primeiros oito meses de 2021.

Segundo Saltini, a capacidade instalada da indústria de caminhões gira em torno de 400 mil unidades, mas o setor utiliza hoje de 60% a 65% dessa capacidade. “Em 2011, quando o setor atingiu o maior volume do mercado as fábricas trabalharam próximo da capacidade máxima, em três turnos”, afirmou o vice-presidente da Anfavea.

Saltini comentou que a oferta de componentes ainda não está superada. “Há uma pequena normalidade, mas ainda requer muita atenção.”

CTM



Mercado de implementos mantém ritmo de recuperação

Em oito meses a média mensal de emplacamentos chega a 12.960 implementos, enquanto na primeira medição, feita no primeiro bimestre, a média foi de 11.482 produtos

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A indústria de implementos rodoviários segue com bons resultados e consolida a sua recuperação. De acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), a média mensal de emplacamentos de

implementos em 2022 está crescendo. A primeira medição, feita no primeiro bimestre, indicava média de 11.482 produtos. Em oito meses, a média mensal passou para 12.960 mil unidades.

“Essa curva positiva indica que o mer-

cado está reagindo impulsionado pelo desempenho de setores da economia como agronegócio, construção civil, mineração e comércio de varejo”, diz José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

Para o executivo, a perspectiva da indústria de entregar 165 mil implementos rodoviários este ano está mais próxima. “A média tem crescido de forma constante, e a diferença de 1,5 mil unidades do primeiro para o último resultado é bastante significativa”, avalia.

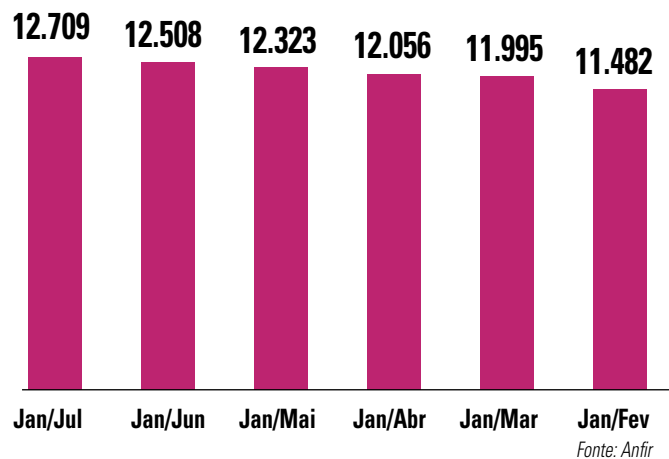
Segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), os emplacamentos de implementos rodoviários apresentaram crescimento de 6,48% em agosto em relação ao mês anterior. Na comparação com agosto do ano passado, houve recuo de 4,54%, enquanto no acumulado do ano, a queda foi de 9,96%.

A Fenabrave também faz uma análise positiva do desempenho do setor, lembrando que 2021 foi um ano de recordes, e que os

**José Carlos Spricigo,
da Anfir: "A curva
positiva indica que
o mercado está reagindo,
impulsionado pelo
desempenho de alguns
setores da economia"**



Média mensal de emplacamentos em 2022:



emplacamentos de implementos seguem em bons patamares. “Este é o segundo mês consecutivo de alta e o segmento se beneficia da melhora geral dos emplacamentos, uma vez que a maior comercialização de caminhões acaba influenciando no seu desempenho”, analisa José Andreta Jr., presidente da entidade.

Para o próximo ano, a Anfir entende que os negócios seguirão no rumo do resultado favorável. “O mercado de implementos rodoviários e as empresas associadas à Anfir têm boa expectativa para 2023, com a manutenção da espiral positiva de crescimento nos segmentos mais importantes para o setor, como o agronegócio. Percebemos que há sinais de queda de juros e inflação voltando os



José Andreta Jr., da Fenabrave: "Este é o segundo mês consecutivo de alta e o segmento se beneficia da melhora geral dos emplacamentos"

índices à meta prevista", avalia Spricigo.

O segmento de reboques e semirreboques (pesados) totalizou, de janeiro a agosto deste ano, 55.319 implementos emplacados. O volume está 9,97% aquém do total registrado em igual período do ano passado: 61.440 mil produtos. No segmento de carroceria sobre chassis (leves), o desempenho segue positivo. Em oito meses, a indústria entregou ao mercado 48.400 implementos, representando crescimento de 5,55%. De janeiro a agosto de 2021, o total vendido foi de 45.850 produtos.

No total, a indústria de implementos rodoviários comercializou 103.720 produtos,

de janeiro a agosto de 2022. No mesmo período de 2021, o setor entregou ao mercado 107.300 implementos rodoviários, o que representa recuo de 3,34%.

EXPORTAÇÕES

O mês de setembro marca a volta das ações de promoção de exportação do programa MoveBrazil, recém-renovado entre a Anfir e a ApexBrasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos). Serão realizadas duas ações. A primeira é a Rodada de Negócios que acontecerá em Lima (Peru) em setembro. A ação terá a participação de 12 empresas. A segunda será a presença na IAA Transportation, em Hannover (Alemanha) e 17 empresas do setor participarão.

"A Anfir valoriza o caminho das exportações e a parceria com a ApexBrasil amplifica bastante o alcance de nossos produtos, gerando divisas, empregos e renda em nosso país", afirma Spricigo.

As vendas ao mercado externo seguem em alta, segundo a Anfir. De janeiro a julho de 2022, foram exportados 2,89 mil reboques e semirreboques. Em igual período do ano passado, a indústria entregou aos seus clientes internacionais 2,65 mil implementos. Isso representa crescimento de 8,89%.

CTM

FÓRUM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

3ª Edição

AGOSTO / NOVEMBRO 2022

forumtransportesustentavel.com.br

Da teoria à prática: conteúdos, experiências e cases para você se inspirar e implantar soluções sustentáveis na sua empresa de transporte e logística.

PROGRAMAÇÃO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

Dia 11 de Agosto
Dentro da Lat.Bus

LAT.BUS
TRANSPÚBLICO
Associação Latino-Americana
de Transporte

1. ESG APLICADO
2. CASES E BOAS PRÁTICAS EM ESG
3. EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL EM MOBILIDADE SUSTENTÁVEL (COM UITP)

TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA

Dia 9 de Novembro
Dentro da Fenatran

FENATRAN

1. ESG APLICADO
2. CASES E BOAS PRÁTICAS EM ESG
3. TECNOLOGIAS PARA O TRANSPORTE SUSTENTÁVEL
4. EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E OPERACIONAL



FAÇA SUA
INSCRIÇÃO

ONLINE E GRATUITA



forumtransportesustentavel.com.br

PATROCINADOR

PROMETEON



PARCEIROS

IBTS

PLVB

abc

APOIO



NTC

SETCESP

ORGANIZAÇÃO



Consultoria
e Projetos

/Forum-Transporte-Sustentavel

@forum_transporte_sustentavel/

/forum-transporte-sustentavel

(11) 5096-8104

eventos@forumtransportesustentavel.com.br

contato@forumtransportesustentavel.com.br
forumtransportesustentavel.com.br

BorgWarner começa a produzir no Brasil turbocompressores com tecnologia ball bearing

A tecnologia ball bearing permite um aumento de eficiência da turbina, reduzindo ainda mais o consumo de combustível

SONIA MORAES

A BorgWarner começou a produzir na sua fábrica de Itatiba, no interior de São Paulo, os turbocompressores da série B70H para veículos leves e pesados. Segundo a empresa, é uma linha específica, flexível, com tecnologia global de última geração onde serão montados os turbos com rolamento ball bearing.

A implementação e adaptação da tecnologia ball bearing no Brasil foi possível por meio da parceria com a fábrica da BorgWarner na Inglaterra, que proporcionou o compartilhamento de conhecimentos do início do desenvolvimento desta linha de turbos.

“Esse é um grande passo para a BorgWarner no país. A produção do turbo



Turbo compressor da série B70H

B70H na fábrica de Itatiba é um marco importante para a trajetória da empresa no Brasil, ampliando o papel estratégico na disposição de tecnologias avançadas, de última geração, para aplicar na produção local. Com isso, reforçamos nosso compromisso em

oferecer soluções mais limpas produzidas localmente”, afirma Wilson Lentini, diretor geral da BorgWarner Emissions, Thermal and Turbo Systems no Brasil.

A tecnologia ball bearing é um sistema de rolamentos nos mancais do turbocompressor que permite um aumento de eficiência da turbina, reduzindo ainda mais o consumo de combustível. O sistema também melhora a resposta transiente, o tempo do

torque (que reflete em uma resposta mais ágil do motor e, conseqüentemente, numa melhor dirigibilidade). Também melhora a capacidade de carga do turbo, proporcionando maior durabilidade.

Além de turbocompressores, a BorgWarner oferece tecnologias de sincronização de came variável (VCT) e válvulas EGR que contribuem para a redução das emissões. “Os turbocompressores fabricados e vendidos pela empresa em 2021 são capazes de reduzir a emissão de carbono em aproximadamente 18 milhões de toneladas durante a vida útil média de cada veículo”, comenta Lentini.

Segundo a empresa, as tecnologias VCT da BorgWarner melhoram as emissões, o desempenho e a economia de combustível do motor. “Estimamos que nossos produtos de sincronização de came variável fabricados em 2020 permitirão que os motores nos quais estão instalados evitem a geração de 10 milhões de toneladas de CO₂, aproximadamente, ao longo de sua vida útil”, acrescenta o executivo.

SOLUÇÕES PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS

Globalmente, a BorgWarner continua investindo na expansão de seu portfólio de soluções para os veículos elétricos,



A BorgWarner utiliza tecnologia global de última geração para montar os turbos com rolamento ball bearing.

incluindo os próprios sistemas de baterias para esse segmento.

Em seu portfólio a empresa tem também os inversores, que estão entre os três principais componentes que permitem a propulsão de veículos elétricos a bateria. Eles convertem eficientemente a corrente direta da bateria em corrente alternada, alimentando o veículo. Em 2021, a BorgWarner produziu 134 mil inversores que acionam os motores de aproximadamente 98 mil veículos. Essa implantação do produto contribuirá para reduzir cerca de 400 mil toneladas de CO₂ ao longo da vida útil dos veículos.

A BorgWarner prevê que sua produção de inversores aumente significativamente em 2026 à medida em que acelera o uso de veículos elétricos. Segundo a empresa, isso levará a uma redução de emissões de sete milhões de toneladas métricas de CO₂ ao longo da vida útil desse componente. **CTM**

Toledo desenvolve solução para pesagem de caminhões para a Risa

A Risa, que atua no agronegócio, passou a utilizar a balança rodoviária inteligente 950i da Toledo para melhorar a produtividade de suas operações, reduzindo custos

MARCIA PINNA RASPANTI



Com sete fazendas, 80 mil hectares de áreas plantadas entre as safras, 14 filiais e 1,5 mil colaboradores, a Risa possui forte atuação no fornecimento de grãos, fertilizantes, defensivos e máquinas agrícolas nas regiões norte e nordeste do país, com um faturamento de mais de R\$ 1 bilhão. A empresa tem investido em tecnologia para continuar crescendo.

Segundo o diretor comercial da Risa, Anderson Gorgen, para aumentar a produtividade e melhorar a logística interna de transporte de grãos dentro da

propriedade, trazendo mais eficiência e reduzindo os custos totais da produção agrícola, havia necessidade de uma balança que não existia no mundo do agro.

“Precisávamos de uma balança que tivesse mais de 40 metros de comprimento para pesar um caminhão com cinco ou seis vagões, como se fosse um trem sobre rodas. A soja que produzimos, transportada pelos caminhões, por exemplo, só gera valor quando passa por uma balança, daí a importância de um equipamento de pesagem de qualidade. Por isso, fizemos parceria com a Toledo do Brasil que, desde o início, nos deu todo o suporte e acreditou em nosso projeto, desenvolvendo a solução certa. Além da produção própria, nós fazemos entregas de um volume gigantesco de produtos. Daí é fundamental contar com uma empresa dedicada, com confiabilidade no processo de pesagem, tanto na entrada quanto na saída de grãos,

fertilizantes e demais produtos”, conta o diretor comercial.

De acordo com a Risa, com a implantação da balança rodoviária inteligente 950i da Toledo do Brasil, a empresa aprimorou suas operações na propriedade, localizada no Estado do Piauí. “Nós tivemos uma redução da quantidade de caminhões rodando dentro da fazenda, diminuição do consumo de diesel, melhor distribuição das folgas e maior flexibilidade de horário de trabalho dos motoristas, que ganharam mais qualidade de vida. Tudo isso foi possível com a migração de caminhões de três composições para caminhões de cinco ou seis composições”, enfatiza o executivo.

A Risa pretende levar a solução para suas outras propriedades, investindo em métodos de trabalho que trazem mais qualidade de vida para seus colaboradores e baixo custo para a companhia. “Nós queremos mostrar essa eficiência para outras empresas e para os produtores em nível nacional e mundial para que possam ter essa tecnologia dentro de suas propriedades, trazendo benefícios tanto aos colaboradores quanto para os agricultores, com redução de custos de produção”, diz Gorgen.

No mercado desde 1982, a empresa vem se expandindo e fez a aquisição de

importantes negócios nas regiões norte e nordeste do país. Atualmente, o grupo Risa produz e comercializa commodities agrícolas, sementes de soja, defensivos agrícolas, máquinas agrícolas, além de atuar na formulação de fertilizantes com matéria-prima e na secagem e armazenagem de grãos.

O diretor presidente da Risa, José Antônio Gorgen, afirma que o processo de crescimento da Risa começou com o projeto de transformar a fazenda numa empresa e começar a olhar não só da porteira para dentro, mas também da porteira para fora. “Foi difícil no começo. Dá um grande orgulho saber que fizemos agricultura num lugar onde não existia. A Risa é uma empresa com administração quase que familiar. Os funcionários são como uma família e trabalham com compliance e com uma estrutura de empresa multinacional”, afirma.

De acordo com José Gorgen, a Risa possui um método de administração voltado para tecnologia e inovação. Por esse motivo, firmou parceria com a Toledo do Brasil, especializada em soluções de pesagem e gerenciamento de informações. As empresas têm o mesmo objetivo, ou seja, inserir tecnologia não só para o meio agrícola, mas para qualquer cadeia produtiva do Brasil.

CTM



Volvo inicia produção em série de caminhões elétricos pesados na Europa

A fabricação dos modelos elétricos Volvo FH, FM e FMX, com capacidade total de 44 toneladas, começa na fábrica de Tuve, em Gotemburgo, na Suécia, e no próximo ano chega à planta de Ghent, na Bélgica

A Volvo Trucks está iniciando, na Suécia, a produção em série das versões elétricas de seus caminhões Volvo FH, FM e FMX, modelos com capacidade total de 44

toneladas. Com isso, a marca torna-se a primeira a fabricar caminhões elétricos pesados em escala industrial de forma regular na Europa. “Este é um marco que

comprova que estamos liderando essa transformação da indústria, com a produção em série dos nossos pesados elétricos para atender aos transportadores em toda a Europa. À frente, temos planos de introdução destes veículos também em outras regiões e continentes”, afirma Roger Alm, presidente mundial da Volvo Trucks.

A produção em série dos caminhões elétricos pesados Volvo começa agora na fábrica de Tuve, em Gotemburgo, na Suécia, e no próximo ano chega à planta de Ghent, na Bélgica. Os pesados elétricos são fabricados na mesma linha de montagem dos veículos com motor a combustão, o que traz alta flexibilidade de produção e ganhos de eficiência. As baterias são fornecidas pela nova unidade de montagem de baterias da Volvo Trucks em Ghent.

Segundo a Volvo Trucks, a demanda por caminhões elétricos está crescendo rapidamente em muitos mercados, por conta da necessidade dos embarcadores de um transporte livre de combustíveis fósseis, com metas de sustentabilidade. A companhia produz em série seis modelos elétricos, entre semipesados e pesados. De acordo com as estatísticas da Eurostat (2018), 45% de todas as mercadorias que circulam nas estradas do continente europeu viajam distâncias inferiores a 300 quilômetros.



A produção em série dos caminhões elétricos pesados Volvo começa agora na fábrica de Tuve, em Gotemburgo, na Suécia

“Já comercializamos cerca de mil caminhões elétricos pesados. Incluindo outras faixas de peso, já são mais de 2,6 mil elétricos Volvo. Nossa expectativa é de que os volumes aumentem significativamente nos próximos anos. Até 2030, pelo menos 50% dos caminhões que venderemos globalmente deverão ser elétricos”, comenta Alm.

A linha elétrica da Volvo Trucks cobre ampla variedade de aplicações, como distribuição urbana, coleta de lixo, transporte regional e canteiros de obras.

CTM



Porto de Suape atrai novos investimentos

O complexo portuário receberá investimentos de R\$ 2,6 bilhões em um novo terminal de uso privado da APM Terminals; Suape também se prepara para implantação de uma planta industrial de hidrogênio verde

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O governo de Pernambuco anunciou a instalação de um Terminal de Uso Privado (TUP) da APM Terminals, subsidiária do Grupo A. P. Moller-Maersk, de origem dinamarquesa, no Complexo Portuário

de Suape. Com o início das obras até o final do próximo ano e operação prevista para começar em 2026, o novo terminal de contêineres representa um investimento de R\$ 2,6 bilhões, gerando cerca de

350 postos de empregos diretos. A APM Terminals foi a vencedora oficial do leilão judicial para a aquisição de uma Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul) do estaleiro Atlântico Sul (EAS), em Suape.

A capacidade inicial de movimentação do TUP da APM Terminals será de 400 mil TEU, podendo ultrapassar a marca de 1,3 milhão de TEU anuais, aumentando a atuação de Suape nesse tipo de carga. Em 2021, foram movimentados 518 mil TEU no complexo portuário pernambucano. “A chegada da Maersk vai consolidar ainda mais Suape como um dos principais portos do país. Trabalhamos intensamente pela atração de novos investimentos para Pernambuco e obtivemos mais esse êxito”, afirmou o governador Paulo Câmara.

Ocupando 49,2 hectares, o novo terminal é resultado do revocacionamento dos estaleiros do cluster naval de Suape, após a venda de parte da área pertencente ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). O processo teve desfecho com a realização de um leilão, quando a Maersk cobriu a maior oferta com um valor de R\$ 455 milhões. Esse resultado já foi homologado pela justiça federal para o pagamento de parte do passivo aos credores do EAS.

A iniciativa possibilitará mais conexões com os principais portos do mundo, além de incrementar a movimentação de cargas

de cabotagem, setor no qual Suape já é líder no Brasil. O complexo portuário concentrará volumes ainda maiores de cargas containerizadas a serem distribuídas no Nordeste e no restante do país, com uma redução de custos que tornará Suape mais competitivo tanto em preço quanto em localização.

“Essa novidade, juntamente com diversos projetos realizados ao longo destes anos, buscam tornar o porto mais competitivo e atraente para novos negócios nacionais e internacionais”, declarou o diretor presidente do porto de Suape, Roberto Gusmão.

Maior investimento da APM Terminals na América Latina, o terminal está projetado para ter infraestrutura de primeira linha. Tem como carros-chefes dois conceitos alinhados com o modelo de gestão praticado em Suape: a sustentabilidade e a eficiência pela inovação tecnológica. Como em todas as suas operações no mundo, o grupo europeu conta com um Programa de Descarbonização, que busca minimizar a pegada de carbono. O complexo industrial de Suape tem 59% de sua área dedicada à conservação ambiental e já contabiliza seu estoque de carbono, com um modelo de gestão com as melhores práticas ESG (governança corporativa, social e ambiental).

SUAPE BUSCA EMPRESAS INTERESSADAS NA CONSTRUÇÃO DE FÁBRICA DE HIDROGÊNIO VERDE

Empresas interessadas no arrendamento de área no Complexo Industrial Portuário de Suape destinada à instalação de uma planta industrial produtora de hidrogênio verde (H2V) têm até o dia 27 de setembro para encaminhar suas propostas. O investimento total estimado é de aproximadamente US\$ 3,5 bilhões, com 1 GW (gigawatt) de capacidade de eletrólise. O arrendamento será por 25 anos, sendo possível prorrogação por igual período. O chamamento será publicado no Diário Oficial do Estado. A área situa-se fora da poligonal do porto organizado, sendo administrada diretamente pela estatal portuária.

Na futura fábrica, o H2V será produzido a partir da dessalinização da água do mar. O chamamento público também contempla duas unidades industriais produtoras de hidrogênio azul a partir da reforma de vapor metano como insumo para posterior produção de amônia em outras duas unidades a serem implantadas também em Suape.

“O hidrogênio verde é uma tendência mundial, com enorme potencial de inves-

timentos para o país. Trazer para Suape esse tipo de empreendimento significa abrir um leque repleto de oportunidades para fomentar a cadeia produtiva, novos empregos e garantir a sustentabilidade do meio ambiente”, afirma o secretário de desenvolvimento econômico do Estado de Pernambuco, Geraldo Julio.

Com alto potencial para geração de energia sem emissão de gás carbônico, o hidrogênio verde é obtido a partir da usina de eletrólise, que separa o oxigênio e o hidrogênio da água. É chamado de verde porque a unidade que o produz funciona a partir de fontes de energia 100% renováveis. O H2V é insumo para muitas indústrias, principalmente no continente europeu, já existindo até como combustível para veículos. Também é usado para produzir amônia, um dos principais fertilizantes para o agronegócio, o qual o Brasil é um dos mais importantes produtores mundiais.

Segundo a estatal, grandes empreendimentos já demonstraram interesse na área e alguns memorandos de entendi-

O diretor de desenvolvimento da região das Américas APM Terminals – Grupo Maersk, Leonardo Levy, ressaltou a im-

portância da cadeia global do porto para as cargas de cabotagem. “Temos uma grande expectativa de que, com mais com-

mento foram assinados. “Suape é um grande condomínio que agrega diversas oportunidades de negócios promissores. Atualmente, são 224 empresas embarcadas na zona industrial, gerando mais de 40 mil empregos e renda para a população. A chegada de uma planta desse porte, além reforçar nosso compromisso com a sustentabilidade, mostra que o porto tem muito potencial para se tornar um dos mais importantes atracadouros do continente e do mundo”, avalia o diretor presidente de Suape, Roberto Gusmão.

Recentemente, o Complexo Industrial Portuário de Suape lançou o TechHub para produção, transporte, armazenamento e gestão de hidrogênio verde (H2V) na zona industrial portuária. A iniciativa, em parceria com a CTG Brasil, Departamento Nacional do Senai, Senai Pernambuco e o Governo do Estado, tem o objetivo de tornar Suape um espaço de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível do futuro. Já há uma área destinada para implantação do empreendimento de pesquisas no complexo portuário. Os investimentos previstos são de R\$ 45 milhões.

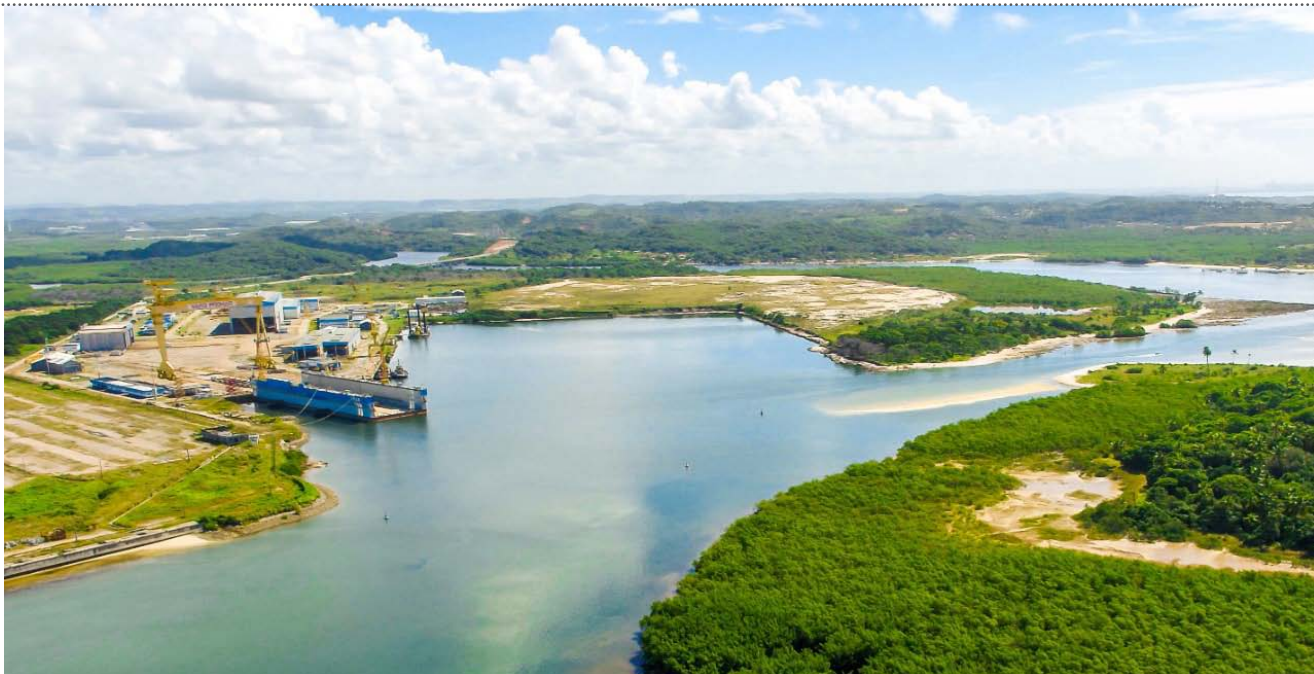
“Com o lançamento do Tech Hub, demos um passo importantíssimo para transformar o complexo em um laboratório vivo de pesquisa, desenvolvimento e inovação com foco no combustível sustentável. E, agora, com esse chamamento público, o complexo estará na vanguarda da produção de energia limpa, atraindo players de peso nos cenários nacional e internacional”, comenta o diretor de meio ambiente e sustentabilidade da estatal portuária, Carlos Cavalcanti.

Esse empreendimento faz parte de um pacote de projetos lançados pela estatal portuária desde o ano passado visando ao crescimento sustentável do complexo, a exemplo de um terminal de GLP (gás de cozinha), de um terminal de regaseificação (Regás), hub de veículos, instalação de um terminal de minério de ferro por meio da viabilização da ferrovia Transertaneja, implantação de uma nova unidade da Blau Farmacêutica. “Tudo isso faz parte de um novo momento em que o porto está vivendo e, em breve, vamos celebrar a retomada da autonomia portuária, que deverá acontecer até o final do ano”, diz Gusmão.

petitividade e eficiência, os exportadores e os importadores vão reagir trazendo mais linhas de navegação diretas, conectando

a Ásia e a Europa diretamente ao porto de Suape”, afirmou.

A APM Terminals conta com uma série



de ferramentas para maximizar a eficiência das suas operações e encontrará em Suape um ambiente de desenvolvimento de plataformas tecnológicas com a ambiciosa meta de se tornar o porto mais moderno do Brasil. Neste sentido, conta com aliados estratégicos situados no Porto Digital do Recife, como a Cesar School, que está desenvolvendo cinco módulos de Sistemas de Operação dos Terminais Portuários; e o Softex Recife, que está viabilizando trabalhos conjuntos da estatal portuária e das empresas em funcionamento no complexo com as mais de 200 startups instaladas.

FERROVIA

Um trecho de 9,7 quilômetros entre o entroncamento da BR-101 com a Rota do Atlântico (PE-09) e a porção leste da

Ilha de Tatuoca, no Complexo Industrial Portuário de Suape, será alvo de estudos para adequação e atualização do projeto executivo do acesso ferroviário do atracadouro pernambucano à futura Transertaneja. O ramal vai viabilizar a instalação de um terminal de minério na Ilha de Cocaia, para escoamento da produção de jazidas localizadas em Curral Novo, no Piauí, a 703 quilômetros do porto.

O consórcio formado pelas empresas TPF Engenharia e B&C Engenheiros Consultores foi o vencedor da licitação. O investimento neste projeto executivo, para viabilização desta etapa de implantação da ferrovia no território de Suape, é de R\$ 5,27 milhões.

“É um passo muito importante de preparação da infraestrutura do porto para a chegada deste grande projeto ferroviário,

que terá impactos positivos não só para Suape, mas para toda a cadeia produtiva de Pernambuco e dos estados vizinhos. Há uma infinidade de novas possibilidades de negócios para diversas cargas, como grãos e veículos, por exemplo”, enfatiza o diretor-presidente de Suape, Roberto Gusmão. “Com esse e outros investimentos em curso, Suape, sem dúvida alguma, se consolidará como um dos mais importantes portos públicos do país em poucos anos”, complementou.

O diretor de engenharia do porto de Suape, Cláudio Valença, disse que a contratação foi necessária para atualização do antigo projeto executivo, datado de 2014. “Nesse período, já foram identificadas erosões de solo em alguns trechos importantes do ramal. Além disso, será preciso readequar o traçado por causa da implantação de novas empresas nas proximidades do antigo ramal”, diz. Valença também destaca a importância de reestudo do solo ao longo de 660 metros após a ponte do rio Massangana, para confirmação ou não da solução anteriormente apontada para tratamento. “O objetivo é buscar a melhor intervenção de engenharia alinhada com maior economicidade na execução desse serviço”, bem como integrar os níveis das cotas

da ferrovia com o terminal de minério”, acrescentou.

No projeto executivo de toda e qualquer obra são detalhados os elementos necessários e suficientes para a realização completa de uma obra ou serviço, com base no que foi definido no plano básico do empreendimento. De conformidade com a legislação brasileira, deve-se seguir as normas definidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). “Entre os serviços a serem executados no prazo contratual estão estudos geotécnicos, topográficos e ambientais, entrega de relatórios, desenvolvimento do projeto, plano de ação e planilha orçamentária”, revelou Alexandra West, coordenadora de projetos de infraestrutura de Suape.

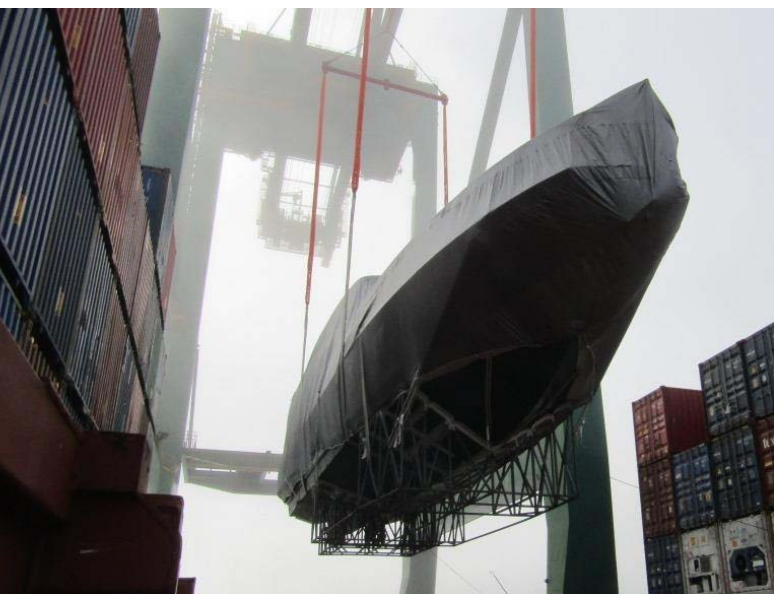
A ferrovia Transertaneja é uma alternativa à Transnordestina, iniciada em 2006 e que permanece inacabada por causa de sucessivos atrasos na obra, a cargo da TLSA, empresa responsável pela concessão do serviço. A autorização para construção do novo ramal foi assinada em dezembro de 2021. A obra será tocada pela iniciativa privada e tem custo estimado de R\$ 5,7 bilhões. A retirada da ilha dos limites do porto organizado de Suape, para instalação do terminal, foi publicada no Diário Oficial da União em 28 de abril deste ano.

CTM

Porto Itapoá é referência em operações com lanchas de luxo

Desde janeiro de 2021 até o momento, o porto já realizou 32 operações com lanchas de luxo, que demandam equipamentos e mão de obra especializados

MARCIA PINNA RASPANTI



Itapoá criou uma estrutura específica dedicada à movimentação de lanchas acima do tamanho dos contêineres

O porto Itapoá tornou-se uma referência em operações com lanchas de luxo. Desde janeiro do ano passado, foram realizadas 32 operações de movimentação de lanchas. Deste total, 20 foram do tipo OOG (Out of Gauge), que excede ao tamanho convencional dos contêineres, e 12 do tipo Break Bulk, quando exige um tipo diferente de acondicionamento.

O diretor de desenvolvimento de negócios e experiência do cliente do porto Itapoá, Roberto Pandolfo, afirma que o terminal se preparou para essa demanda. “Tratam-se de operações que demandam equipamentos e mão de obra especializados e, por esse motivo, decidimos criar uma estrutura específica dedicada para essa finalidade”, diz.

Com o constante desenvolvimento desta área, a demanda vem crescendo, segundo Pandolfo. “Hoje temos uma agenda de operações bastante expressiva e constante, o que naturalmente nos estimula a continuar evoluindo, no sentido aumentar ainda mais a nossa capacidade”, diz. Ao todo, foram 46 lanchas movimentadas nesse período.

O mercado náutico vem de uma sequência histórica animadora: cresceu 10,3% em 2021, comparado a 2020, e 20% no ano anterior, segundo dados da Associação Brasileira de Construtores de

Barcos e Implementos (Acobar). “O maior vetor deste movimento é a exportação, responsável por mais de 90% das operações”, afirma Pandolfo.

Os principais destinos desde 2021 foram Port Lauderdale, nos EUA; Sidney, na Austrália; Valência, na Espanha; e Londres, na Inglaterra. No entanto, destinos brasileiros também são comuns. Foi o caso de uma lancha de cerca de 50 toneladas, a maior que já passou pelo terminal, embarcada em julho de 2022, com destino a Manaus.

O porto Itapoá completou 11 anos em junho de 2022 e desde 2015 está entre os cinco maiores portos do Brasil, sendo uma referência na movimentação de contêineres. Ao longo de sua história, mais de cinco mil navios atracaram no terminal, movimentando cerca de quatro milhões de contêineres e 6,5 milhões de TEU.

Para materializar esse crescimento, em 2021 a empresa captou no mercado, através de debêntures incentivadas, R\$ 750

milhões. Este capital vai ser usado para financiar a ampliação do pátio dos atuais 250 mil metros quadrados para 455 mil metros quadrados em sua fase final. Com isso, o porto Itapoá vai elevar sua capacidade de movimentação de 1,2 milhão de TEU para dois milhões de TEU ao ano. A capacidade operacional do terminal pode ser ainda bastante potencializada com a chegada de novas empresas do segmento logístico na chamada retroárea.

A obra para ampliação e retificação do canal de acesso, na entrada da Baía da Babitonga, já tem licença prévia emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). A obra permitirá que navios maiores, de até 360 metros, aportem na região. O acesso rodoviário também passa por este processo: todas as rodovias já têm projetos executivos em andamento para suas duplicações. O porto informa que há estudos para a implementação de uma ferrovia.

CTM

Acervo Digital OTM - acesse

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2022



Azul Cargo completa 13 anos de operações no Brasil

No segundo trimestre de 2022, a empresa transportou mais de três milhões de pacotes, superando em mais de 60% o que levou no mesmo período de 2019

SONIA MORAES



A Azul Cargo Express, empresa de logística da Azul Linhas Aéreas, comemora 13 anos de atividades no Brasil com bons resultados e confiante na retomada do setor de cargas. “A demanda está muito forte e a retomada de algumas indústrias no Brasil está impulsionando o crescimento em toda a cadeia de transporte e logística, o que nos deixa muito otimistas e empolgados com esta retomada e com os desafios que virão pela frente”, afirma Izabel Reis, diretora da Azul Cargo.

No segundo trimestre de 2022, a em-

presa transportou mais de três milhões de pacotes, superando em mais de 60% o que levou no mesmo período de 2019. Isso fez alavancar a receita, que mais que triplicou em comparação ao mesmo período de 2019, ficando acima da meta de R\$ 1 bilhão.

Com a vantagem de poder aproveitar a malha da Azul, a Azul Cargo consegue realizar entregas em até 48 horas para mais de duas mil cidades brasileiras, de norte a sul do país. No Nordeste as encomendas chegam em um dia. Além disso, a unidade de logística da Azul conta com 310 lojas servindo mais de 4.500 municípios de porta a porta, sempre com alto índice de pontualidade e regularidade nas entregas. “Em um país de dimensões continentais como o Brasil, garantir a entrega em até dois dias para mais de dois mil municípios é algo que só nós conseguimos, graças à malha extensa e abrangente da Azul que permite chegar rapidamente aos

mais distantes pontos do país com excelência e preços supercompetitivos”, explica a diretora. “Também temos a malha aérea internacional e, com nossos parceiros internacionais – especialmente nos Estados Unidos e em Portugal –, levamos cargas para os principais continentes, das Américas ao Extremo Oriente.”

Conectando o Brasil de ponta a ponta, a Azul Cargo também democratizou o acesso dos brasileiros ao e-commerce, já que as cargas transportadas via modal aéreo chegam 75% mais rápido do que via terrestre. Uma carga que sai de Porto Alegre, por exemplo, com destino ao Acre, levaria até 10 dias via terrestre. Com a Azul Cargo, a entrega é feita em menos de quatro dias.

Atualmente, a Azul oferece 300 rotas para mais de 150 destinos brasileiros e uma frota operacional de, aproximadamente, 160 aeronaves. A Azul Cargo consegue aproveitar a amplitude e a conectividade dessa malha aérea da companhia e ocupar os porões das aeronaves para o transporte de cargas, reduzindo os custos e ganhando mais agilidade. Além disso, a unidade de logística da Azul possui uma



Izabel Reis: "A retomada de algumas indústrias no Brasil está impulsionando o crescimento em toda a cadeia de transporte e logística"

frota própria de sete aviões cargueiros dedicados a cobrir as rotas de maior

densidade e garantir oferta de espaço e serviços diferenciados, com segurança e rapidez que o mercado exige. “Nossa frota é composta por dois aviões do modelo Boeing 737 e cinco Embraer 195 Classe F, os primeiros do mundo que são adequados ao e-commerce e cargas expressas, trazendo agilidade e serviços same day e next day nas mais distantes regiões do Brasil”, explica Reis, ressaltando que, com os jatos E195 a Azul Cargo consegue levar encomendas no mesmo dia para as regiões norte e nordeste.

A diversidade da frota de aeronaves e a amplitude da malha aérea da Azul permitem que a Azul Cargo ofereça diversas soluções logísticas, desde distribuição para e-commerce com serviço porta-porta de entregas expressas até envio de encomendas críticas e cargas paletizadas.

Os produtos mais comuns transportados pela Azul Cargo são vinhos, flores, frutas, pescados, confecções e eletrônico. **CTM**

Forças Armadas do Brasil adquirem 27 helicópteros H125



As Forças Armadas do Brasil, por meio da comissão coordenadora do Programa Aeronave de Combate (Copac), adquiriram 27 helicópteros monomotores H125 para aumentar a capacidade de treinamento da Marinha do Brasil e da Força Aérea.

O H125 será produzido na linha de montagem localizada em Itajubá, Minas Gerais, na fábrica da Helibras, onde também são montados os H225M para as Forças Armadas do Brasil. Estes novos helicópteros substituirão os antigos helicópteros AS350 e Bell 206 atualmente em serviço com a Força Aérea Brasileira

e a Marinha do Brasil, respectivamente.

“A aquisição conjunta celebrada pelo contrato representa a concretização de um projeto que vai equipar tanto as Forças Aéreas quanto a Marinha, com aeronaves modernas que vão atender às necessidades das Forças pelos próximos 30 anos”, disse Carlos de Almeida Baptista Júnior, comandante da aeronáutica Tenente-Brigadeiro do Ar.

Os novos helicópteros H125 terão um cockpit de vidro duplo G500H TXi e VEMD (Vehicle & Engine Multifunction Display) e serão compatíveis com o uso de óculos de visão noturna (NVG). Eles também incluirão diferentes tipos de equipamento de missão, como um guincho e um gancho para que o treinamento dos futuros pilotos seja o mais representativo possível de suas missões.

Atualmente, as Forças Armadas do Brasil operam com um total de 156 helicópteros Airbus, instalados em oito bases em todo o país. Sua frota abrange desde a família Esquilo monomotor leve (67 aeronaves) até o helicóptero pesado multiuso H225M (41 aeronaves), para cobrir ampla gama de missões como transporte tático, missões de busca e resgate, e apoio à população civil.

Suspensys completa 25 anos investindo em eletromobilidade

A Suspensys Sistemas Automotivos completa neste mês 25 anos como fabricante de sistemas e componentes de suspensões e eixos para veículos comerciais. A companhia investe no desenvolvimento de tecnologias para o segmento, fornecendo soluções diversificadas para as principais montadoras de caminhões, ônibus e semirreboques e para o mercado de reposição, conectada às tendências mundiais em tecnologia veicular e eletromobilidade.

Um dos destaques do portfólio da empresa é o primeiro eixo elétrico auxiliar regenerativo em produção do mercado da América Latina, o e-Sys. Autorizado para uso em veículos de carga no Brasil pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o e-Sys segue em testes com empresas de transporte parceiras e já está disponível para venda, com prazos de entrega para este ano.

Os movimentos da empresa se alinham ao propósito de buscar um futuro ainda mais sustentável e ênfase nos compromissos sociais, ambientais e de governança, conforme comenta Eduardo Dalla Nora, diretor de suspensões e eletromobilidade das Empresas Randon. "A Suspensys tem, primeiramente, focado nas pessoas como sua principal fortaleza e em tecnologias avançadas de produção, que garantam



eficiência e qualidade. Também investimos no desenvolvimento de produtos com tecnologia embarcada que sejam seguros, sustentáveis e cada vez mais conectados. Nunca tivemos tantos engenheiros mecânicos, elétricos, eletrônicos e startups de tecnologia cooperando juntos na empresa", afirma o diretor.

A Suspensys possui fábricas de Caxias do Sul (RS), Resende (RJ) e Monterrey, no México. No último ano, a Suspensys ampliou a capacidade de produção para 350 mil vigas de eixo por ano, graças a uma nova linha de produção alinhada à indústria 4.0. Com investimento de R\$ 20 milhões, a empresa inaugurou um dos maiores parques fabris do mundo na produção de vigas soldadas à fricção.

Sistema integrado da VLI inicia transporte de fertilizantes para safra 2023

Os produtores brasileiros começam a se preparar para mais um período de plantio de soja visando à safra 2022/2023. O fertilizante, importante insumo para garantir a alta produtividade e qualidade da commodity, já começa a abastecer a cadeia produtiva nacional. Isso porque a VLI – empresa de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – iniciou os fluxos operacionais da carga nos sistemas Sudeste e Norte.

O terminal integrador portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), em Santos, o porto do Itaqui, em São Luís, no Estado do Maranhão, e o porto de Vitória são as principais portas de entrada da VLI para os produtos, que são importados do Canadá, Estados Unidos, Rússia, Marrocos e Oriente Médio. Após ser descarregada nos portos, a carga segue até os terminais integradores de Palmeirante, no Tocantins, Uberaba e Araguari, em Minas Gerais.

“A integração entre os terminais e a malha ferroviária administrada pela companhia possibilita o alcance de diversos e importantes produtores instalados na área de influência da Ferrovia Centro-Atlântica, que se mostra novamente um importante elemento de fortalecimento do agronegó-



cio nacional. Da mesma forma, no tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, operado pela companhia, oferecemos integração e um sistema de alta eficiência para promover o escoamento da carga. É a integração que dá ao produtor a segurança de que receberá o fertilizante dentro do prazo estabelecido, em uma operação ágil e eficaz que favorece o desenvolvimento do seu negócio”, ressalta Juliana Telles, gerente comercial de fertilizantes e agronegócio da VLI.

O volume movimentado pela empresa abastece os principais mercados produtores de soja do país, ao longo de todo o ano, em Mato Grosso, Goiás e São Paulo, além da nova fronteira agrícola, no Arco Norte, composta por Maranhão, Tocantins e Piauí. Além dos fertilizantes, a VLI movimenta insumos importantes para a produção do produto, como rocha fosfática, enxofre e amônia.



1988-2022

Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Criada há exatamente 35 anos, a premiação de **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** atravessou mais de três décadas, sendo testemunha da história recente do setor de transporte e logística do Brasil e, de forma ininterrupta, acompanhou as empresas que souberam traduzir o momento vivido, superando desafios e sendo, claro, merecedoras de prêmios.

A 35ª edição de **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** chega em um momento de retomada das atividades e como sempre, continua sendo uma ação segura para as marcas ganharem visibilidade e estarem ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DO EVENTO E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE

EDIÇÃO:



Autorização – 10/11

Entrega de material – 16/11

EVENTO:



29

Novembro

CLUBE MONTE LÍBANO | SP

Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE



Nova Geração VW Delivery **EXPRESS+**

Seu parceiro nas entregas.



- / Novo Motor
- / + Segurança
- / + Conforto

 Volkswagen Caminhões e Ônibus
 Volkswagen Caminhões e Ônibus
 @vwcaminhoes



Acesse nosso QR code
ou www.vwco.com.br
e saiba mais sobre
o Delivery Express+



**Caminhões
Ônibus**