



2024 TRAZ BOAS EXPECTATIVAS PARA O SETOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

As projeções otimistas de Anfavea, Fenabrave e Simefre para o próximo ano

Scania lança caminhões off-road e tem perspectivas favoráveis para esse mercado

Montadoras investem em centros de logística para reposição de peças

Para Volkswagen, próximo ano será de recuperação para o setor de pesados

Iveco comemora o desempenho recorde alcançado em 2023

Fórum Transporte Sustentável discute descarbonização e agenda ESG

Entrevista: Cláudio Ramos, diretor da DHL Global Forwarding

BorgWarner anuncia ampliação da produção de baterias automotivas

**Soluções
personalizadas
para trocar a frota
de caminhões da
minha empresa.**

Com o Bradesco, eu

conquisto



Acese
e conquiste
seus
objetivos.



bradesco
financiamentos

Central de Relacionamento Bradesco Financiamentos: 4004-4433 (capitais e regiões metropolitanas) e 0800 722 4433 (demais localidades). SAC: 0800 727 9977 e 0800 722 0099 (atendimento auditiva ou de fala). Ouvidoria: 0800 727 9933.

Que venha 2024!

O ano que se encerra foi um período de mudanças. Na indústria de veículos pesados, a chegada da tecnologia Euro 6 (Proconve P8) trouxe uma série de desdobramentos, afetando sobretudo o mercado de caminhões. Com o decorrer dos meses, entretanto, a situação começou a se acomodar e tanto as entidades como Anfavea e Fenabreve quanto as principais montadoras estão confiantes em relação às perspectivas para o próximo ano. No segundo semestre, já foi possível vislumbrar os sinais de recuperação.

Mesmo com a retração no segmento de caminhões, o setor de implementos rodoviários espera terminar o ano com a venda ao mercado interno 150 mil produtos, de acordo com os números da Anfir, que considera este um bom resultado. A redução na taxa de juros, os números recorde da safra, a chegada do 4º eixo ao mercado e o crescimento da locação de implementos foram fatores determinantes para o cenário favorável. E para 2024, a tendência é de que o setor se mantenha positivo.

Nesta edição da sexagenária, porém renovada, **Transporte Moderno**, entrevistas e reportagens especiais mostram o clima otimista dos grandes players dos diferentes modais, além das novidades e lançamentos da indústria, serviços e operadores. Na logística global, a crise climática traz congestionamentos no Canal do Panamá, afetando o Brasil e a indústria automotiva, como Cláudio Ramos, diretor de projetos industriais e

energia renovável da DHL Global Forwarding mostra em uma entrevista exclusiva.

Não poderíamos deixar de assinalar que Roberto Leoncini, após dez anos de carreira se afasta da vice-presidência de vendas e marketing da Mercedes-Benz do Brasil e passa a ser conselheiro de negócios da companhia. Um profissional respeitado e querido pela imprensa especializada e pelo setor como um todo, que vai deixar saudades. Sucesso para Jefferson Ferrarez e Walter Barbosa, que assumirão a vice-presidência de vendas e marketing de caminhões e ônibus, respectivamente.

Para a OTM Editora, 2023 tem sido um período de muito trabalho e de muitas conquistas. Além das revistas **Transporte Moderno** e **Technibus**, dos anuários e edições especiais, avançamos nos meios digitais e realizamos eventos importantes. Entre eles, Frotas Conectadas, Fórum Transporte Sustentável, Seminário NTU, Arena ANTP, encontros mensais do Sindicamp, além da prestigiada cerimônia de premiação da 36ª edição das Maiores do Transporte & Melhores do Transporte, que reuniu mais de 500 convidados, entre executivos, empresários e profissionais das mais destacadas empresas de transporte e logística. E para 2024, a Lat.Bus e a Fenatran, além dos eventos anuais, prometem aquecer mais ainda o mercado.

Boa leitura e um ótimo ano!

Márcia Pinna Raspanti

SUMÁRIO

CELEBRAÇÃO

As vencedoras da 36ª edição da premiação Maiores do Transporte e Melhores do Transporte

6

PERSPECTIVAS

Ford espera crescer acima de dois dígitos no próximo ano e promete mais lançamentos

66

ANFAVEA

O mercado de veículos pesados deve crescer 14,1% em 2024, com a venda de 146 mil veículos

28

RESULTADOS

Iveco comemora o desempenho alcançado em 2023 e está otimista quanto ao futuro

70

INDÚSTRIA

Simefre divulga resultados positivos da indústria de equipamentos rodoviários e ferroviários

34

ESPECIAL

Montadoras investem em centros de logística de reposição para atender o Brasil e o exterior

74

CAMINHÕES

A Scania espera bom desempenho dos veículos off-road, com o mercado aquecido em 2024

42

EVENTO

A quinta edição do Fórum Transporte Sustentável teve mais de 650 inscrições

84

EMPRESAS

Mercedes-Benz anuncia mudanças e tem boas perspectivas para o segmento de caminhões

50

VEÍCULOS COMERCIAIS

Iveco lança no mercado brasileiro o Daily Hi-Matic com transmissão automática

92

OTIMISMO

Para a Volkswagen Caminhões e Ônibus, o próximo ano será de recuperação para o setor

56

ENTREVISTA

Cláudio Ramos, diretor de projetos industriais e energia renovável da DHL Global Forwarding

94

EXPANSÃO

BorgWarner anuncia que vai ampliar a produção de sistemas de baterias automotivas

60

BALANÇA COMERCIAL

Déficit do setor de autopeças atinge US\$ 8,3 bilhões, apesar da queda nas importações

109

SEÇÕES: Editorial **3** Novas **98**

transporte
MODERNO

Ano 60 - Nº 518 - Dezembro 2023/Janeiro 2024

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA

Márcia Pinna Raspanti
marciapinna@otmeditora.com

COLABORADORES

Alexandre Asquini, Sonia Moraes
e Valéria Bursztein

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



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



A MELHOR NO RANKING NA CATEGORIA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



COMPARTILHAMOS ESTE PRÊMIO COM FUNCIONÁRIOS, FORNECEDORES E CLIENTES



Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2023

Na sua 36ª edição, a tradicional premiação reuniu, mais uma vez, as principais empresas da indústria, serviços e operadores do setor de transporte de cargas e passageiros e da logística

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Mais de 500 convidados se reuniram no Transamérica Expo Center, em São Paulo, para a 36ª edição da premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte, promovida pelas revistas Transporte Moderno e Technibus, publicadas pela OTM Editora.

O evento também comemorou os 60 anos da revista Transporte Moderno e homenageou personalidades e entidades que marcaram a história do transporte brasileiro nas últimas décadas.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, destacou o papel das en-



PREMIAÇÃO



Vander Costa, presidente da CNT, Fernando Simões e Ramon Alcaraz, da JSL



Bruno Espinoza Luiz, Latam



Sérgio França, Prosegur



Arthur Sartori Augusto e Thiago Trevisan Fiori, Rumo

tidades. “Na comemoração dos 60 anos da revista Transporte Moderno, uma publicação tão tradicional do mercado, não podemos deixar de homenagear todos que construíram a história do transporte brasileiro, principalmente as entidades que sempre buscaram o desenvolvimento e defenderam os interesses do setor.”

Marcaram presença no evento: Van-

der Costa, Confederação Nacional do Transporte (CNT); Francisco Peluccio, Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC&Logística); Francisco Christovam, Associação Nacional de Transportes Urbanos (NTU); Paulo Porto, Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati); José Jaime Silva, Associação Nacional



**Luiz Mendes Peixoto,
Univale**



**Marco Abreu e Roberto Abreu,
Viação Metrôpole Paulista**



**Henry Hardt,
Viação Piracicabana**



**Renato Aparecido Rosa, Empresa
Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT)**

dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur); José Fernandes Martins, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre).

Marcelo Fontana citou os principais eventos promovidos pela OTM Editora em 2023. "Fizemos muita coisa. Além dos encontros mensais do Sindicamp, tivemos Congresso da NTU, Arena ANTP, Frotas

Conectadas e Fórum Transporte Sustentável. O próximo ano, também será pródigo em grandes eventos, como a Fenatran e a Lat.Bus", anunciou.

Como personalidades do transporte, foram homenageados: Clésio Andrade, da CNT; Fernando Simões, da JSL (Simpar); Néelson Piquet, tricampeão mundial de Fórmula 1 e fundador da Autotrak, entre outros. Emocionado, Fernando Simões

BRASPRESS

PELA 2ª VEZ ELEITA A MELHOR ENTRE AS MELHORES TRANSPORTADORAS DO BRASIL

Maiores & Melhores do Transporte 2023



Melhores do Transporte
MELHORES DO TRANSPORTE
BRASPRESS TRANSPORTES URGENTES LTDA
A MELHOR NA CATEGORIA
TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS
36ª MAIORES DO TRANSPORTE & MELHORES DO TRANSPORTE 2023

    [braspresportesurgentes](https://www.braspresportesurgentes.com.br)

 [braspress.com](https://www.braspress.com)



PREMIAÇÃO



Vanderlei Garcia, Greenbrier Maxion



Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística, e Leonardo Fiuza, TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo



Arthur Sartori Augusto e Thiago Trevisan Fiori, Rumo Malha Norte



Guilherme Walder Mora Ramalho, Metrô Rio

relembrou a trajetória de seu pai, Julio Simões, e ressaltou a importância da revista Transporte Moderno para o setor ao longo destas seis décadas.

Durante o encontro, foi distribuída a edição especial e histórica dos 60 anos da revista Transporte Moderno, além da 36ª edição do anuário da premiação Maiores do Transporte & Melhores do

Transporte. “Nestes 36 anos, o prêmio cumpriu o seu papel, e a melhor prova disto é esta concorrida plateia que prestigia todos os anos a solenidade de entrega dos troféus. As empresas premiadas foram consideradas as melhores nos setores de serviços, indústria e operadores de transporte”, declarou o jornalista Fred Carvalho.



Luiz Roberto Steinmetz, Local Locadora de Ônibus Canoas



Maurício Marin Garroti, Blumob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau



Marco Antônio Boaventura Gontijo, da Gontijo



Urubatan Helou, Braspress Transportes Urgentes

PREMIAÇÃO

A cerimônia teve início com a premiação das empresas vencedoras do 54º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frota. Na categoria Rodoviário de Passageiros, a vencedora foi a JK Transportes; no segmento Metropolitano de Passageiros, a vencedora foi a Mobi-Rio (BRT RJ); no Transporte de

Carga, a BBM Logística, e na categoria especial Memória do Transporte, a Viação Santa Cruz.

Os maiores operadores de transporte em receita operacional líquida foram premiados em seguida, por Vander Costa, presidente da CNT. No transporte aéreo de passageiros, Latam; transporte ferroviário de carga, Rumo; transporte ferroviário de



***ENTENDER É SABER QUE
CADA CLIENTE É ÚNICO.***

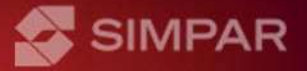
***ATENDER É CONTRIBUIR COM
O RESULTADO DE CADA UM.***

A JSL tem sempre uma solução inovadora e customizada para atender as necessidades de seus clientes e trabalha para se antecipar as demandas oferecendo o maior portfólio de serviços logísticos do país, incluindo:

- *Logística interna;*
- *Armazenagem;*
- *Transporte de cargas;*
- *Distribuição urbana;*
- *Logística de Commodities;*
- *Fretamento.*

***É por isso que, para cada cliente,
tem uma JSL única e exclusiva.***

UMA EMPRESA DO GRUPO



jsl.com.br



Felipe Gurgel, Maurício Alvarenga e Maurício Trompowsky da Log-In



Paulo Porto, presidente da Abrati, e José Carlos Vidoti, da Facchini



Ricardo Portolan, Marcopolo

passageiros, Concessionária Linha Universidade; transportes de cargas e serviços, Prosegur Brasil – Transportadora de Valores e Segurança; fretamento e turismo, Univale Transportes; metropolitano de passageiros, Viação Metrô Paulista; rodoviário de passageiros, Viação Piracicabana; rodoviário de cargas, JSL; operador logístico e armazenagem, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT);



Gustavo Teixeira, Embraer

indústria ferroviária, Greenbrier Maxion.

O CEO da JSL, Ramon Alcaraz, falou sobre a importância da premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte para a empresa e para o transporte rodoviário de cargas como um todo. “O ranking ajuda a contextualizar o setor, tendo uma importância enorme, e ajuda a nos posicionarmos em relação ao restante do mercado. Acompanho com atenção

PREMIAÇÃO



Vanderlei Garcia, Greenbrier Maxion



Bruno Gonsales, Renault do Brasil



Felipe Godoy, Acumuladores Moura



Marco Antônio Pimenta dos Santos, Metalúrgica Gerdau

este ranking há mais de 30 anos, desde a primeira edição do prêmio, que já é uma referência para o mercado de transporte. A revista Transporte Moderno tem um papel fundamental para nós”, afirmou.

Pedro Moreira, presidente da Abralog, entregou os troféus para os melhores do segmento de serviços do transporte. Entre os distribuidores de autopeças, a premiada foi a Distribuidora Automotiva; em

equipamentos de movimentação interna, Locar Guindastes e Transportes Intermódais; infraestrutura e gestão, Temape (Terminais Marítimos de Pernambuco); concessionárias de Rodovias, Concessionária do Sistema Anhanguera – Bandeirantes; transporte de cargas e serviços, Prosegur Brasil Transportadora de Valores e Segurança; concessionárias de veículos, Nórdica Veículos.

PREMIAÇÃO



Jaime Vasconcellos e Lauro Vasconcellos, Estaleiro Rio Maguari



Ivanir Canevese, Borrachas Vipal



Pedro Moreira, presidente da Abralog, e Armando Sentin, Sama Laguna



Marcelo Augusto Mari, Locar

Ainda no setor de serviços, entre os operadores de sistema de bilhetagem, a premiada foi a Autopass; em sistema de bilhetagem, Prodata Mobility Brasil; monitoramento e rastreamento, Autotrac; automação e informática, Totvs; meios de pagamento, Sodexo Pass do Brasil; locadora de veículos e equipamentos, Movida; locação de ativos pesados, Vamos; petróleo e derivados, Petrobras; distribuidoras

de combustíveis, Vibra Energia; leasing, Bradesco Leasing; bancos de montadoras, Banco FIDIS; bancos comerciais e de fomento, BNDES; seguradoras, Bradesco Seguros; corretoras, Tribanco Corretora de Seguros; holdings do setor de transportes, Gerdau.

O diretor presidente da Prodata Mobility Brasil, João Ronco Júnior, enfatizou o significado do prêmio Maiores do Transporte

Brilhe mais forte nas estradas com a Estrela do seu Mercedes-Benz



Entre em contato por um de nossos canais e conte conosco para o seu negócio seguir rodando.

Divina Barueri
Av. Piracema, 250, Tamboré,
Barueri - SP, 06460-030
(11) 4133-4133

Divina Diadema
Av. Fábio E. Ramos Esquivel, 2279
Centro, Diadema - SP, 09941-201
(11) 4070-9933

Divina Litoral
Av. Marginal da V. Anchieta, 2521,
São Manoel, Santos - SP, 11090-001
(13) 3295-9933

WhatsApp: (11) 97208-2114

Acessem:

[f divenacomercial](#) [@divenacomercial](#) [g divenacomercial.com.br](#)



Escaneie o QRCode ao lado e entre em contato conosco através de nosso WhatsApp.

Divina



PREMIAÇÃO



Fausto Camilotti, Concessionária Sistema Anhanguera Bandeirantes



Rodney Freitas, Autopass



João Ronco Júnior, Prodata Mobility Brasil

& Melhores do Transporte. “A premiação é de extrema importância para a nossa empresa, pois nos enche de honra receber esse reconhecimento pelo 17º ano consecutivo. Para nós, da Prodata, esse prêmio representa a validação de nosso compromisso e esforços em oferecer excelência no mercado, sendo um testemunho do nosso trabalho de qualidade e reconhecimento por parte do setor”, afirmou.



Nelson Piquet, Autotrac

Os melhores da indústria receberam o prêmio das mãos de Paulo Porto, presidente da Abrati. No segmento de carrocerias e implementos para caminhões, o destaque foi a Facchini; em carrocerias para ônibus, Marcopolo; indústria aeronáutica e componentes, Embraer; indústria ferroviária, Greenbrier Maxion; montadoras de veículos, Renault do Brasil; peças para caminhões e ônibus, Acumuladores

PREMIAÇÃO



Gerson Carvalho de Melo Neto e Paulo Jacob, da Totvs



Taís Alvin, Pluxee Frota



Gustavo Moscatelli, Movida

Moura; matérias-primas e insumos, Meta-lúrgica Gerdau; indústria naval, Estaleiro Rio Maguari; recauchutagem de pneus e insumos, Borrachas Vipal.

Para Fabio Vasconcellos, diretor do Estaleiro Rio Maguari, o prêmio é uma validação do trabalho da empresa. “A quarta premiação seguida nos mostra que estamos no caminho certo. É de extrema importância, porque os critérios são bem objetivos, comparando os balanços de



Gustavo Henrique Braga Couto, Vamos

várias empresas do setor, demonstrando nossa robustez em comparação com os concorrentes”, comentou.

OPERADORES

As empresas premiadas como os melhores operadores de transporte: transporte aéreo de passageiros, TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo; transporte ferroviário de cargas, Rumo Malha Nor-

O FUTURO DA SUA FROTA É NÃO TER FROTA.



VAMOS.

**A MELHOR EMPRESA NA CATEGORIA LOCAÇÃO
DE ATIVOS PESADOS, COM BASE EM ANÁLISE
DO BALANÇO FINANCEIRO DE 2022.**

Um prêmio como esse, da revista Transporte Moderno, é fruto de uma relação de confiança dos nossos clientes, envolvimento e foco dos nossos colaboradores e contribuição dos nossos fornecedores. Queremos agradecer e dedicar esse prêmio a todos eles.



DOCUMENTAÇÃO
EM DIA



ECONOMIA
DE ATÉ 30%



PRONTA
ENTREGA



PLANOS COM
MANUTENÇÃO



GRUPO
VAMOS

RENOVANDO
FROTAS.
INOVANDO
NEGÓCIOS.



LÍDER EM LOCAÇÃO DE CAMINHÕES,
MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS. **ALUGUE JÁ!**

0800 025 4141
vamos.com.br



UMA EMPRESA DO GRUPO

 **SIMPAR**



Bruno de Costa Fávila,
Petrobras



Iran Carlos Gomes dos Santos,
Vibra Energia



Paulo César Zoiro Ciasca,
Bradesco Leasing

te; transporte ferroviário de passageiros, Metrô-Rio; fretamento e turismo, Local Locadora de Ônibus Canoas; marítimo e fluvial, Norsul; transporte metropolitano de passageiros, BluMob Concessionária de Transporte Urbano de Blumenau; transporte rodoviário de passageiros, Empresa Gontijo de Transportes; transporte rodoviário de cargas, Braspress Transportes Urgentes; operador logís-



Gunnar Murillo,
CEO Banco Stellantis

tico e armazenagem, Log-In Logística Intermodal. Quem entregou os troféus foi Francisco Pelucio, da NTC&Logística. Pascoal Gomes, diretor financeiro e de relações com investidores da Log-In, afirmou que “ser reconhecida como principal operadora logística e de armazenagem pela OTM Editora é extremamente significativo para a Log-In. Este prêmio não apenas atesta a qualidade dos nossos



Rodolfo Torres dos Santos,
BND E



Leonardo Pereira de Freitas,
Bradesco Seguros



Daniela Harumi Miura, Tribanco
Corretora de Seguros

serviços, mas também destaca o comprometimento e a excelência da nossa equipe em fornecer ao mercado soluções eficientes e inovadoras. Além disso, esse prêmio fortalece nossa posição no cenário nacional, abrindo portas para parcerias estratégicas e colaborações que podem impulsionar ainda mais a nossa capacidade de oferecer soluções integradas e customizadas”, afirmou.



Marco Antônio Pimenta dos Santos,
Gerdau

Maurício Marin Garroti, diretor da Blu-Mob, também enfatizou a relevância do prêmio. “A premiação é motivo de muito orgulho, pois é um selo de reconhecimento diante de muita dedicação de centenas de pessoas. Os indicadores financeiros e contábeis avaliados, que nos proporcionaram ser a Melhor dentre todas as avaliadas em nosso segmento, confirmam não só uma condição econômica, mas que estamos

PREMIAÇÃO



Francisco Christovam, NTU, Gustavo Moraes Casagrande, Expresso JK Transportes, e Armando Villela, designer (Rodoviário de Passageiros)



Maína Celidonio, secretaria de Transportes Mobi-Rio, e Jorge Andrade, designer (Metropolitano de Passageiros)



Juliana Blumenthal, BBM Logística (Transporte de Carga)



Bruna Passoni, Antônio Troquete e Anderson Dias, da Viação Santa Cruz (Especial Memória do Transporte)

no caminho com uma gestão profissional, transparente, focada em governança e em constante atualização.”

“A Norsul é uma companhia reconhecida no mercado por sua solidez e é muito inspirador esse momento de celebração dos 60 anos. Estamos muito gratos com o

prêmio, que reforça a dedicação de todos nesta jornada de sucesso da companhia, de contribuição direta ao desenvolvimento do país e ao fortalecimento do setor marítimo. Sempre assumimos uma postura ativa perante os desafios de negócio, nos adaptando e reinventando sempre

**Conexão com
um futuro
sustentável,
hoje.**

Desenvolver e entregar soluções inovadoras de gerenciamento energético é a nossa principal missão. Garantir eficiência por meio de tecnologias inteligentes, com sustentabilidade e segurança, nos move rumo a um futuro mais verde e bem desenvolvido. **Vamos juntos?**

EAT•N
Powering Business Worldwide



Conecte-se
agora mesmo com
as inovações Eaton.



As entidades do setor foram homenageadas



Vicente Abate, Abifer, Marcelo Fontana, OTM Editora, e Paulo Porto, Abrati



Jaime José da Silva, ANTTUR



Ellen Capistrano Martins, ANTF



Clésio Andrade, ex-presidente da CNT



Luiz Carlos Mantovani Néspoli, ANTP

que necessário para entregar soluções de valor e compromisso aos nossos clientes”, disse Fabiano Lorenzi, diretor comercial da Norsul.

As empresas consideradas “a melhor entre as melhores do transporte” receberam a honraria das mãos de Marcelo Fontana.

Em serviços financeiros, a melhor foi a Gerdau; no setor serviços, o destaque foi a Concessionária do Sistema Anhanguera Bandeirantes; na indústria, foi considerada a melhor a Borrachas Vipal; e entre os operadores de transporte, a Empresa Gontijo de Transportes.



*O pioneirismo de quem está
à **frente**, sem deixar o **lado**
a lado com cada cliente.*



Reconhecidas novamente na categoria **melhor distribuidora de autopeças do Brasil** pelo Prêmio Maiores e Melhores do Transporte em 2023, a Sama e a Laguna sabem o quanto acelerar é importante. Mas caminhar junto de **quem está ao nosso lado** é essencial para seguir evoluindo.



1º lugar no Prêmio Maiores e Melhores do Transporte

Agradecemos a todos os nossos clientes, parceiros e fornecedores, com a certeza de que não chegamos lá sozinhos. **Vamos continuar acelerando juntos, evoluindo lado a lado, rumo à excelência.**

Sama
Autopeças

Laguna
Autopeças / **105**
ANOS



Segmento de veículos pesados deverá crescer 14,1% em 2024

As vendas atingirão 146 mil unidades no próximo ano e a produção alcançará 160 mil unidades, com crescimento de 30,1% sobre 2023, de acordo com a Anfavea

SONIA MORAES

O mercado de veículos pesados (incluindo caminhões e ônibus) deverá crescer 14,1% em 2024, com vendas de 146 mil veículos, segundo estimativa da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). “É um crescimento tímido porque a base do setor está muito baixa por causa da mudança da fase P7 para P8 (Euro 6)”, disse Marcio Lima Leite, presidente da Anfavea.

A produção deverá apresentar um crescimento de 30,1% e atingir 160 mil unidades no próximo ano, ante os 123 mil veículos que deverão ser fabricados em 2023. “Esse crescimento é porque ficamos praticamente sem produzir no segundo trimestre devido ao estoque que havia de modelos Euro 5. Houve uma parada na produção e agora está voltando ao ritmo normal”, comentou Leite e destacou que



Marcio Lima Leite:
“É um crescimento tímido porque a base do setor está muito baixa por causa da mudança da fase P7 para P8”

o crescimento maior é esperado para o mercado de ônibus por causa do impacto positivo do programa Caminho da Escola. As exportações deverão se manter no mesmo patamar esperado para 2023, de 22 mil unidades, segundo a Anfavea.

Em novembro deste ano, a venda de 9.229 caminhões ficou 2,3% abaixo de outubro (9.447 unidades) e 9,6% inferior a novembro de 2022 (10.209 unidades). No acumulado de janeiro a novembro de 2023, as vendas de caminhões atingiram 97.679 unidades, queda de 14,4% sobre o mesmo período de 2022, quando foram comercializados 114.167 veículos no país.

“A gente observa uma redução significativa no licenciamento de caminhões em 2023 e há expectativa de redução de 15% para o ano”, disse Eduardo Freitas, vice-presidente da Anfavea e diretor de relações institucio-

nais da Iveco para a América Latina.

Segundo Freitas, a queda nas vendas ocorre em função da transição para o Euro 6, com antecipação de compras em 2022 e aumento do preço do produto. “Essa redução se explica também pela condição do mercado financeiro, pois tivemos um ano com taxa de juros elevada, inadimplência alta e dificuldade de aprovação de crédito”.

Do total de caminhões vendidos até novembro de 2023, 47.733 são modelos pesados, 26.227 semipesados, 8.268 leves, 7.828 semileves e 7.623 médios.

No ranking do setor, a Volkswagen Caminhões e Ônibus manteve a liderança, com 24.623 caminhões vendidos de janeiro a novembro, resultado 22,4% abaixo do mesmo período do ano passado (31.747 unidades). O segundo lugar ficou com a Mercedes-Benz, que teve 20.693 veículos comercializados no país, 24,5% a menos que nos 11 meses de 2022 (27.419 unidades).

A Volvo ficou em terceiro lugar com 17.619 veículos vendidos até novembro, 18,9% inferior ao mesmo período de 2022 (21.721 unidades), e a Scania em quarto com 10.858 veículos, número 6,9% inferior a janeiro e novembro de 2022 (11.658 unidades).

A Iveco, quinta colocada, vendeu 8.696 veículos, 10,5% abaixo dos nove meses de 2022 (9.717 unidades). Já a DAF, que está em sexto lugar, comercializou 7.480

caminhões, 25,8% acima do que vendeu no mesmo período do ano passado (5.948 unidades).

PRODUÇÃO

A produção de caminhões ficou abaixo das expectativas da indústria. Em novembro atingiu 10.030 veículos, 4,3% abaixo de outubro deste ano (10.478 unidades) e 33,7% inferior a novembro de 2022 (15.121 unidades), segundo a Anfavea.

No acumulado de janeiro a novembro a retração chegou a 37,4%, com 92.273 caminhões produzidos, ante os 147.378 veículos fabricados no mesmo período de 2022. Se repetir em dezembro o mesmo volume de dez mil veículos de novembro, o setor fechará ano com 102 mil veículos fabricados, com queda de 36,4% em relação a 2022, quando foram fabricados 161.816 veículos.

Marcio de Lima Leite lembrou que o primeiro semestre foi mais impactado pela mudança de tecnologia, com produção menor porque estavam sendo vendidos muitos caminhões produzidos no ano anterior, os modelos Euro 5. Do total de caminhões produzidos de janeiro a novembro deste ano, 50.583 são modelos pesados, 23.994 semipesados, 13.863 leves, 2.780 médios e 1.053 semileves.

Projeções da Anfavea

Comparativo entre 2023 e 2024

Emplacamentos	2023	2024	var (%)
LEVES	2,162	2,304	6,6
PESADOS	128	146	14,1%
TOTAL	2.290	2.450	7,0%

Exportações

LEVES	377	385	2,1%
PESADOS	22	22	–
TOTAL	399	407	2,0%

Produção

LEVES	2.236	2.310	3,3%
PESADOS	123	160	30,1%
TOTAL	2.359	2.470	4,7%

EXPORTAÇÕES

As exportações também ficaram aquém das expectativas da indústria nos 11 meses de 2023. Em novembro foram comercializados no mercado internacional 1.555 caminhões, 15,4% a menos que em outubro (1.839 unidades) e 36,9% inferior a novembro de 2022 (2.466 unidades).

De janeiro a novembro de 2023, foram exportados 15.861 veículos, retração

de 32,3% em relação ao mesmo período de 2022, quando foram vendidas 23.443 unidades no exterior. Foram

embarcados 8.036 veículos pesados, 4.308 semipesados, 2.033 leves, 799 semileves e 685 médios.

FENABRAVE

Mercado de caminhões dá sinais de estabilização

Na avaliação da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), após enfrentar meses de instabilidade conjuntural, o segmento de caminhões começa a dar sinais de recuperação. No acumulado do ano, o mercado de caminhões registrou 16,37% de retração, enquanto em novembro de 2023, em comparação ao mês anterior, o resultado foi negativo em 1,33%; já e, relação a novembro de 2022, a queda foi de 8,91%. Mesmo assim, a entidade tem boas expectativas para 2024.

“O ano foi desafiador para caminhões, até o momento. Os fatores que impediam melhores resultados, para caminhões, como o custo do crédito e dos veículos Euro 6, parecem arrefecer, aos poucos. Já temos cerca de 90% do mercado de novos com a tecnologia do Euro 6 e os bancos das montadoras têm ofertado taxas de juros abaixo de 1% para facilitar o financiamento de caminhões, o



Andreia Jr.: “O ano foi desafiador para caminhões, até o momento”

que traz perspectivas mais otimistas para o setor, principalmente, em 2024”, diz Andreia Jr., presidente da Fenabreve.

Com a recuperação gradativa de caminhões, a queda nos emplacements de implementos rodoviários já era esperada, mas o segmento mantém números positivos no ano, com crescimento de 9,41% de janeiro a novembro. “Até agora, com os entraves para caminhões, muitos transportadores optaram por trocar seus implementos, usando, muitas vezes, dois para cada cavalo (caminhão). Contudo, com a melhora do cenário de caminhões e com boa parte dos implementos já renovados, esperamos certa estabilidade para o segmento até o final do ano, mas os dados serão positivos”, afirma Andreia Jr.

CTM



O AÇO VAI
DE VIBRA
DO MINÉRIO
ATÉ O CANTEIRO
DE OBRA.

VibraEnergia 

vibraenergia.com.br

A marca Petrobras é licenciada à Vibra.





*Vibra está no dia a dia do brasileiro.
Dos Postos Petrobras em cada canto do país
até o diesel que aciona indústrias e transporta
nossa economia. De Lubrax, marca líder
em lubrificante, até BR Aviation, o combustível
que faz sonhos voarem alto.
E também tem Vibra na energia que vai
das luzes da cidade até a recarga dos carros
elétricos, com soluções inovadoras e cada
vez mais sustentáveis.*

*Energia é movimento. E quando
o Brasil vai em frente, ele Vem de Vibra.*


Se tem energia, Vibra.

O BRASIL VEM DE

VIBRA



Cenário favorável



Mercado de implementos rodoviários terá em 2023 resultados quase empatados com 2022. Mas isso está longe de ser ruim

ALEXANDRE ASQUINI

O mercado de implementos rodoviários poderá ser, em 2023, de 150 mil unidades, significando um resultado muito próximo daquele obtido em 2022, quando foram vendidas 154,7 mil unidades. “Técnica-mente, teremos um ano muito parecido com o anterior. O que não é ruim. Não dá para ficar reclamando, não”, disse Alexandre Dorival Gazzi, vice-presidente

do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre).

Gazzi expressou sua visão ao apresentar e comentar os dados desse segmento durante o seminário anual da entidade, realizado em 4 de dezembro de 2023, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital



paulista. A opinião do dirigente faz todo sentido, quando se observa que, no início de 2023, previa-se para este ano a produção de 135 mil unidades, ou seja, 10% a menos do que é estimado agora.

NÚMEROS

Alexandre Gazzi mostrou dados compilados pela Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), revelando que o setor é composto por 1.135 empresas, que reúnem, em seu conjunto, capacidade instalada para produzir 215 mil unidades anualmente.

Considerado o total de implementos rodoviários produzidos entre janeiro e outubro de 2023 – 125.087 unidades –, observa-se queda de 2,99% em relação às 128.940 unidades produzidas em igual período de 2022. Mas é importante perce-

O seminário anual do Simefre foi realizado em 4 de dezembro de 2023, na sede da Fiesp

ber que o setor oferece duas linhas de produtos que mostram resultados diversos.

Quanto à linha leve de implementos rodoviários (carroceria sobre chassis), nos dez primeiros meses de 2023, observou-se a produção de 50.266 unidades, contra 59.932 unidades em período idêntico do ano anterior, representado, portanto, queda de 16,13%.

Em relação à linha pesada (reboque e semirreboque), o quadro mostrava-se diferente. De janeiro a outubro de 2023, foram produzidas 74.821 unidades, significando aumento de 8,42% em comparação com a produção dos mesmos dez meses de 2022. De acordo com Gazzi, a queda na taxa de juros e o excelente resultado da produção agrícola fomentaram a procura por implementos rodoviários.

Os destaques da linha pesada têm sido os basculantes do segmento de semirreboques. O dirigente explica que esse produto ganhou realce no mercado em razão de sua versatilidade no agronegócio, principalmente nas combinações veiculares de carga de 74 toneladas para longas distâncias – tido como um modal típico no mercado nacional e que traz grande competitividade aos transportadores.



Alexandre Gazzi diz que há vários fatores positivos que devem afetar o mercado de implementos rodoviários

uma nova edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e a ativação de negócios propiciada pela realização da Fenatran 2024. Mas também estão no horizonte fatores que poderiam prejudicar o setor em 2024, como o aumento dos custos operacionais, em especial o preço do diesel, e eventuais estiagens em regiões específicas.

PROJEÇÕES POSITIVAS

O dirigente mostrou em um dos slides de sua apresentação o que seria o ânimo da Anfir neste final de ano. O texto dizia: “A Anfir enxerga o momento atual com otimismo. A curva de emplacamento mostra que o mercado está reagindo. Previsão de PIB crescente sustenta visão positiva”.

Alexandre Gazzi diz que há sinais de que o próximo ano trará fatores particularmente positivos para o setor de implementos rodoviários, significando que o setor poderá ter em 2024 resultados similares aos de 2023.

Entre tais fatores estão a redução da taxa de juros, a perspectiva de que se registrará a segunda maior safra de grãos da história, o lançamento, pelo governo federal, de

EXPORTAÇÕES

Segundo Gazzi, na distribuição por segmento, a Anfir estima que os 150 mil implementos vendidos em 2023 deverão corresponder a 85 mil produtos da linha pesada (reboque e semirreboque), e 60 mil da linha leve (carroceria sobre chassi), além de 5 mil para exportação. O dirigente disse que historicamente o setor exporta entre 4 mil e 6 mil semirreboques, mas alerta que é preciso prestar atenção à situação real das exportações.

“Na América Latina, especialmente a América do Sul, estamos perdendo espaço em parceiros como Chile, Peru, Colômbia. E há baixa demanda da Argentina, como vocês estão acompanhando. Nós estamos



Ruben Bisi afirma que o mercado de ônibus tem expectativa de crescimento

don comprou uma unidade nos Estados Unidos. Mas alerta para que esse quadro poderia se alterar, se, em vez de abastecer o mercado norte-americano com produtos feitos no Brasil, a empresa começasse a produzir diretamente naquele país. “É importante também ver que os chineses foram para a África e que também virão para cima de nós, lentamente”, afirmou.

lá há anos, e nossos parceiros afirmam é de que ‘pior que está, não vai ficar’, porém, sabemos como essas coisas são: no porão pode ainda haver um alçapão”, disse Gazzi, acrescentando, em razão do início de um novo governo, agora em dezembro de 2023: “Mesmo que o pessoal acerte, isso vai levar um tempo”.

Continuando, Alexandre Gazzi afirmou que na África a colocação de implementos rodoviários brasileiros está próxima de zero. Explicou que os turcos, mas especialmente os chineses, aos poucos, foram ganhando espaço, mercê de fatores como uma melhor logística e oferta de financiamento. “Assim, estamos praticamente fora do continente africano”.

O dirigente acrescenta que o número histórico de cinco mil unidades exportadas não caiu até o momento porque a Ran-

INOVAÇÃO E TECNOLOGIAS

Nas palavras do vice-presidente do Simefre, não é papel só das montadoras a inovação. Os fabricantes de implementos estão se mexendo, usando materiais mais nobres, mais leves, mais resistentes, que mudam a tara do produto, reduzindo custos e possibilitando que se gaste menos combustível na operação.

Gazzi citou também tecnologias como placas fotovoltaicas em frigoríficos, afirmando tratar-se de uma área que tende a se ampliar nos próximos anos. “Quando se olha para os Estados Unidos e especialmente para a Europa, se percebe que não há no Brasil o hábito de fazer o transporte refrigerado de muitos produtos, como flores, frutas e remédios. Este é um setor



José Antônio Fernandes Martins foi reeleito para a presidência do Simefre

-se obtido pouco resultado em termos de renovação de frota. A renovação de frota ajudaria muito, não só quanto a haver produtos melhores rodando, mas também em relação à questão ambiental. Esse é um ponto de atenção que os governos e a indústria vão ter que abraçar em algum momento. É um tema espinhoso, apimentado, mas está aí”.

Com 90 anos completados em abril de 2023, e recentemente reeleito presidente do Simefre, José Antônio Fernandes Martins fez o pronunciamento de abertura do encontro. A posse de Martins e dos demais diretores do Simefre aconteceu no final do seminário. Como é tradicional, o seminário anual do Simefre teve também relatos a respeito dos resultados e das perspectivas dos diferentes setores que compõem a entidade.

que vai crescer!”.

O dirigente afirmou que também se buscam alternativas na chamada tecnologia modular, com produtos que têm seu peso expressivamente reduzido e requerem 70% a menos de solda na fabricação. E dispositivos que equipam implementos rodoviários, recuperando e armazenando energia a ser utilizada como tração auxiliar em subidas.

Alexandre Dorival Gazzi assinala que há um considerável número de implementos à disposição de operação de autônomos, transportadores e cooperativas, e salienta que uma parcela dessa frota tem idade média de 14 ou 15 anos, mas que é possível falar que muitas unidades têm mais de 20 anos, ou 25 anos, e até mesmo 30 anos, acrescentando que em relação aos caminhões a situação não é muito diferente.

“O fato é que, ao longo dos anos, tem-

MERCADO DE ÔNIBUS ESPERA CRESCIMENTO SIGNIFICATIVO

Ruben Bisi, diretor do Simefre e presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), disse que, para 2023, o mercado de ônibus tem expectativa de crescimento de 3,6%

sobre o resultado de 2022, o que significaria produzir 19.839 unidades. Projeta-se crescimento significativo para 2024: 13% para o setor de ônibus urbanos e 5% para o mercado de rodoviários. Há ainda a expectativa de que se produzam 3,9 mil unidades de ônibus escolar, um crescimento superior a 15% em relação a 2023.

Sobre esta última linha de produtos, Bisi afirmou que a projeção é um tanto conservadora. Ele explicou que o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), por meio do programa Caminho da Escola, lançou o pregão eletrônico para registro de preço nacional de 16.300 novos ônibus escolares urbanos e rurais. Mas disse também que, por ora, não se sabe se o governo terá verba suficiente para cobrir essa produção.

OUTROS SEGMENTOS

Presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) e diretor do Simefre, Vicente Abate informou deverão ser entregues 1.271 unidades de vagões de carga em 2023, com exportação de 62 vagões para a África. Para 2024, são previstas entregas de 1.600 vagões de carga, o que representaria crescimento

de 26% em relação a 2023. Quanto a locomotivas, a previsão para 2023 é de entrega de 30 unidades, nenhuma delas para exportação. Para 2024, deverão ser entregues 45 locomotivas.

O vice-presidente do Simefre, Massimo Giavina, disse que, após o ano de 2022 ter sido concluído com entrega zero de carros ferroviários de passageiros, em 2023 começou a haver os primeiros sinais da retomada nessa área. Segundo afirmou, contratos fechados em anos anteriores iniciaram suas entregas em 2023, provocando o incremento da produção, porém, o adiamento para 2024 de editais previstos para 2023 derrubou as vendas no ano.

Hilário Kobayashi, diretor do Simefre, explicou informou que em 2023 a indústria de bicicletas registra queda de 22% na comparação com o ano anterior, devendo concluir o ano com 510 mil unidades fabricadas. Já o setor de motos ostenta crescimento de 10,6% sobre 2022, devendo fechar 2023 com 1,56 milhão de unidades produzidas. Diante desse quadro, o também diretor do Simefre, Auro Levorin, informou que reposição de peças para o mercado interno de motos e bicicletas reagiu bem ao crescimento econômico e acompanhou o PIB.

CTM











movidafrotas.com.br

Para uma frota sob medida, **movída** aluguel de carros

A solução ideal para quem busca mais economia e produtividade. A **Movida** cuida da sua frota, e você tem mais tempo para administrar o seu negócio.

Conheça nossos planos e benefícios:

-  Planos a partir de 1 carro
-  Para empresas de todos os tamanhos
-  Customize os veículos conforme a sua necessidade
-  Terceirização da burocracia e gestão de documentos
-  Manutenções cobertas em mais de 4 mil oficinas credenciadas
-  Proteção completa inclusa
-  Relatórios gerenciais e monitoramento em tempo real
-  Serviço Premium





Scania mantém perspectivas positivas para o mercado fora de estrada

A empresa já tem pedidos de mil caminhões off-road em carteira para o primeiro semestre de 2024, e neste ano prevê entregar 1,5 mil modelos fora de estrada, do total de 4,5 mil caminhões que serão comercializados neste segmento

SONIA MORAES

A Scania está confiante no bom desempenho dos veículos fora de estrada, com o mercado se mantendo com bom ritmo de compras em 2024. Com base nas projeções das entidades que representam os setores de mineração, canavieiro, madeireiro e da construção, a estimativa

da empresa é de que o volume geral da indústria seja 5% maior no próximo ano, e este avanço está muito ligado ao incremento da produção de minério, novas fábricas no segmento florestal, aumento de moagem de cana e investimentos do Novo PAC prometidos pelo governo



Fabrício Vieira: “O segmento canavieiro e de mineração deverão ser os grandes destaques do mercado em 2024, seguido do florestal”

federal, que deverá aumentar a procura por veículos para a construção, segundo Fabricio Vieira, gerente de vendas de soluções off-road da Scania operações comerciais Brasil.

“O segmento canavieiro e de mineração deverão ser os grandes destaques do mercado em 2024, seguido do florestal”, prevê Vieira.

No segmento de cana, a estimativa de moagem para 2024 é de 630 milhões, 20 milhões a mais que em 2023. “O açúcar tem hoje o seu melhor preço internacional dos últimos 12 anos, porque a Índia, que é o maior produtor mundial, está usando a cana para produzir etanol e diminuindo

a produção de açúcar, o que fez o preço deste produto aumentar muito no mercado internacional. Além disso, a cana tem grande potencial para o uso em combustíveis renováveis”, comentou o gerente.

No setor de mineração, são esperados investimentos de US\$ 50 bilhões até 2027 e os maiores serão nos estados do Pará, Bahia e Minas Gerais para operação de metais para a transição energética (cobre e níquel) – que serão usados em baterias na eletrificação do futuro. No setor florestal estão projetados mais de R\$ 60 bilhões em investimentos até 2028, que serão aplicados na produção de celulose e inauguração de fábricas, como da Abracel em Lençóis Paulista (SP) e Suzano em Ribas do Rio Pardo (MS). O gerente da Scania esclareceu que muitas empresas estão construindo fábricas no Brasil porque o país é competitivo no custo de produção de celulose. Muitas das fábricas que produzem celulose estão localizadas no leste europeu e são antigas, não atendem às normas ESG, muitas fecharam e as novas estão sendo construídas no Brasil. “A Scania tem grande expectativa de aumentar a participação neste mercado nos próximos anos, chegando a 35% em 2024; hoje o market share está em 20%”, disse Vieira.

No setor de construção, os preços mais

**O modelo 560 G
6x4 XT Super
é voltado para
o setor florestal**

estáveis dos insumos, por causa da queda projetada para a Selic, e as promessas de investimentos do Novo PAC de R\$ 1,4 trilhões até 2026 são os principais motivadores do otimismo. A Scania hoje tem 5% de participação neste mercado e aposta no modelo pesado de entrada, o P 360 6x4, como multifunção nas operações de apoio para aumentar as vendas.

LINHA SUPER XT OFF-ROAD

Para aumentar a participação no segmento off-road, a Scania completou o portfólio da linha Super Euro 6 com o lançamento dos caminhões XT para operações fora de estrada: mineração, cana-de-açúcar, florestal e construção. Os novos caminhões passaram por várias alterações para torná-los mais leves, mais robustos e garantir maior produtividade com menor custo total de operação.

A principal mudança está na caixa de transmissão que teve aumento de capacidade de torque em 210 toneladas e passa a equipar toda a linha de caminhões fora-de-estrada da marca. Os novos cami-



nhões contam também com dois freios, o CRB (freio de liberação de compressão, que chegou com a linha Super em 2022) e o auxiliar hidráulico retarder. Juntos garantem maior capacidade de frenagem e mais segurança na operação e esses itens agora são de série.

“A nova caixa de câmbio chega para deixar o caminhão mais rápido e robusto. Sua sessão planetária reforçada (Heavy Planetary), de modelos G25CH e G33CH, tem carcaça produzida em alumínio, o que reduz o seu peso em até 80 quilos comparado à geração anterior. Estamos lançando as linhas que vão proporcionar a maior produtividade do mercado com o menor custo por tonelada produzida,” disse Marcelo Gallao, diretor de desenvolvimento de negócios da Scania operações

O **SISTEMA TRANSPORTE**

É A FORÇA QUE IMPULSIONA O
DESENVOLVIMENTO

DO BRASIL

Os resultados dessa atuação são mais **investimentos** e o **fortalecimento da atividade transportadora**, que pode, assim, ser exercida de maneira eficiente e segura para promover o desenvolvimento do Brasil.

Todo esse dinamismo só é possível graças ao trabalho conjunto que a **CNT**, o **SEST SENAT** e o **ITL** desenvolvem para aumentar a eficiência do transporte e a competitividade das empresas do setor no Brasil e no mundo.

Junte-se ao nosso movimento



Conheça a CNT
cnt.org.br



Conheça o SEST SENAT
sestsenat.org.br



Conheça o ITL
itl.org.br

CNT | SEST SENAT | ITL
Sistema Transporte





comerciais Brasil, durante o evento de apresentação dos veículos em Itupeva, no interior de São Paulo. Com os ajustes feitos para melhorar o desempenho nas operações fora de estrada, os novos caminhões tiveram aumento no intervalo de manutenção de 500 para 750 horas. “Isso dá uma economia de quase uma frota de dez caminhões”, comparou Gallao.

Para o segmento de mineração, a Scania está lançando o XT Heavy Tipper Super em três versões: 460 G 6x4 e G 560 8x4, ambos com motor de 13 litros, e o R 660 V8 10x4 com motor de 16 litros. No setor canavieiro e o florestal o destaque é o modelo 560 G 6x4 XT Super e para o setor de construção é o 460 G 6x4 XT Super. O modelo G 560 6x4 XT, de 560 cavalos, substituiu o 540 cv da geração

Marcelo Gallao: “A nova caixa de câmbio chega para deixar o caminhão mais rápido e robusto”

Euro 5. Tem motor 13 litros equipado com sistema de injeção XPI e caixa de câmbio G33CH. É o caminhão de maior capacidade de arranque em aclives e menor rotação em velocidade de cruzeiro, segundo a Scania. A capacidade máxima de tração (CMT) chega a 150 toneladas. Nas operações de cana já atende o peso bruto total combinado (PBTC) para as novas operações de 91 toneladas, nos circuitos rodoviário e fora de estrada.

O modelo 560 G 8x4 está equipado com a nova caixa Scania Opticruise Heavy Planetary G33CH, de 14 velocidades – que diminui o uso frequente dos freios – e Overdrive. Sua capacidade máxima de tração (CMT) chega a 210 toneladas. “Com 60 toneladas de peso bruto total (PBT), este caminhão tem a maior capacidade técnica da categoria e oferece mais produtividade com menor tempo de ciclo”, explicou Gallao.

O modelo R 660 V8 10x4 XT tem para-choque inteiriço de 150 mm em aço e caixa de câmbio GRSO935R de capacidade elevada de torque. Possui eixos direcionais de capacidade técnica de 11 toneladas, terceiro eixo direcional com peças modulares, auxiliar de partida em



Paulo Moraes: "A escolha do Brasil para concentrar a produção dos caminhões off-road é uma decisão global da companhia por causa das condições de validação"

rampa e acessórios que garantem a maior segurança na operação. A economia de combustível é de até 2% em comparação à geração anterior faz com que este veículo tenha máxima produtividade e melhor performance com o aumento de velocidade média. Este caminhão tem 71 toneladas de peso bruto total (PBT) e eixos traseiros RBP900 desenvolvidos para a mineração, que oferece 210 toneladas de capacidade máxima de tração (CMT).

Para o primeiro semestre de 2024, a Scania já tem pedidos de mil caminhões off-road em carteira, um volume recorde para a marca. Entre eles, 115 são do novo

560 G 8×4 XT Heavy Tipper Super para a mineração. "Desse total, 70% são da linha Super, levando em conta todos os segmentos fora de estrada, e as aplicações já lançadas em 2022", disse o gerente de vendas de soluções off-road da Scania. Os modelos que irão puxar as vendas em 2024, segundo Vieira, são o 560 G 8×4 XT Heavy Tipper Super (mineração), 560 G 6×4 XT Super (canavieiro), 560 G 6×4 XT Super (madeireiro) e 460 G 6×4 XT Super (construção).

Paulo Moraes, vice-presidente de vendas e marketing da Scania para a América Latina, comentou que a escolha do Brasil para concentrar a produção dos caminhões off-road é uma decisão global da companhia por causa das condições de validação. "O Brasil é o maior mercado da Scania no mundo que concentra todas as operações off-road e o mais representativo é mineração", destacou. Os caminhões da linha Super para o transporte de cana e madeira custam partir de R\$ 1 milhão e o modelo Super 8×4 para mineração custa a partir R\$ 1,3 milhão.

CENÁRIO 2023

A Scania projeta fechar 2023 com 1,5 mil caminhões fora de estrada vendidos, do total de 4,5 mil veículos pesados que

serão comercializados neste segmento, o que garantirá 33% de market share para a empresa. Do total que serão entregues pela Scania, cerca de 600 veículos são da linha Super lançada no ano passado para operações de cana e madeira. No segmento de veículos pesados para mineração, a empresa está fechando 2023 com 35% de market share. No segmento de transporte de cana a participação atingirá 46,5%, no florestal a fatia neste ano ficará em torno de 20%.

Outra aposta da empresa está no segmento de construção, cujo investimento em obras de infraestrutura ficaram muito aquém do previsto, e há perspectiva de crescimento com as obras do PAC. “Neste segmento o market share da Scania é de apenas 5% por conta de muitos caminhões leves e pequenos usados em obras de construção urbana”, explicou Vieira.

Para o segmento off-road, a Scania está oferecendo o serviço Scania PRO. “Com os Serviços Scania PRO, evoluímos nossos serviços para uma nova era de gestão de disponibilidade e transformação de serviços genéricos em soluções ainda mais personalizadas. Esta reorganização completa, tem feito a diferença no dia a dia dos nossos clientes e no

relacionamento com as Casas Scania”, afirmou Alex Barucco, gerente de portfólio de serviços e conectividade da Scania operações comerciais Brasil

Os serviços Scania PRO estão divididos em três categorias e oferecem atendimento prioritário nas oficinas da rede Scania, processos mais ágeis e simples, possibilidade de personalização de acordo com a necessidade do cliente e a novidade de um apoio 24 horas via linha direta 0800, que atenderá aos clientes para as eventuais dúvidas.

“Para os veículos de mineração, o aumento de 50% no intervalo da manutenção, de 500 horas para 750 horas, será um diferencial importante para conduzir o cliente da aplicação fora de estrada a um nível de disponibilidade e produtividade que propicie uma gestão com ainda mais dinheiro no bolso”, afirmou o gerente.

“Já para os veículos de transporte de cana e florestal, além do incremento de 33% no intervalo da manutenção em planos periódicos, de 15 mil km para 20 mil km, os clientes também podem aumentar a disponibilidade de sua frota por meio da inteligência dos planos flexíveis, que se adaptam de acordo com a utilização dos veículos”, disse Barucco. **CTM**

A **BBM Logística** está entre a Maiores & Melhores do Transporte Rodoviário de Cargas.

Soluções logísticas
que movem o hoje
em uma direção
melhor.



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Conte Conosco!





Mercedes-Benz tem perspectivas positivas para o mercado de caminhões em 2024

Para acompanhar o aumento da demanda previsto para o próximo ano e ganhar participação de mercado, a empresa prepara o lançamento de um novo portfólio de veículos e soluções de serviços digitalizados para os clientes

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz vislumbra um cenário melhor para o segmento de caminhões em 2024. "Ainda não temos um número exato sobre o tamanho do mercado por-

que estamos finalizando algumas KPIs (métricas de análise de desempenho). Tem gente falando em 100, 110 e 120 mil unidades, mas tenho certeza que



Jefferson Ferrarez: . “Tenho o desafio de colocar novos produtos para ganhar mais participação de mercado e trazer novos serviços conectados para os clientes”

será maior que este ano”, disse Jefferson Ferrarez, diretor de vendas e marketing caminhões, da Mercedes-Benz do Brasil, durante evento de confraternização da empresa realizado em São Paulo.

A partir de janeiro Ferrarez assumirá o cargo de vice-presidente de vendas, marketing e peças & serviços caminhões, sendo responsável também pelas vendas de caminhões para overseas e pelo desenvolvimento da rede de concessionários, no lugar de Roberto Leoncini, que

após dez anos de uma carreira de sucesso na companhia, assumirá a posição de conselheiro dos negócios da Mercedes-Benz no Brasil. Ele também fará parte do board da companhia.

Além da normalização do mercado, após os contratemplos enfrentados com a falta de componentes e a fase de transição da tecnologia Euro 5 para Euro 6, Ferrarez citou o bom desempenho do setor agrícola, que tende a continuar forte no próximo ano, como fator importante para o crescimento do mercado de caminhões em 2024. “A safra de cana já se antecipou para o primeiro trimestre, a de milho vai quebrar recorde e as de soja e algodão estão indo bem. Tem ainda o minério, que também terá bons resultados, e a construção civil com muitos investimentos programados”, detalhou.

Como principal desafio em seu novo cargo Ferrarez citou a continuidade do trabalho realizado por Roberto Leoncini, o qual se referiu como um grande mestre. “Tenho também o desafio de colocar novos produtos que está no nosso pipeline para ganhar mais participação de mercado e trazer novos serviços conectados para os clientes”, comentou.

“Além da linha atual de caminhões, a empresa vai lançar um novo portfólio de veículos e soluções de serviços digitaliza-

dos para antecipar os períodos de revisão e de manutenção preventiva e corretiva com o objetivo de dar mais disponibilidade ao cliente. Esse será o grande foco da empresa em 2024”, revelou.

Ferrarez disse estar otimista em relação à recuperação do mercado de caminhões. “Se compararmos o primeiro semestre de 2023 com o segundo, a diferença é grande porque o mercado já se acostumou com o Euro 6, tanto em relação ao desempenho da nova tecnologia quanto ao preço dos veículos. As taxas de financiamento estão se ajustando e favorecendo os clientes na aquisição dos veículos. Neste último trimestre, os números do mercado estão bem interessantes e para o começo do ano que vem a estimativa é de um patamar maior do que estamos agora. Passou a fase de transição do Euro 5 para o Euro 6”, afirmou.

Para 2023, a previsão de Ferrarez é de que o mercado de caminhões termine com resultado menor que em 2022, que teve 126 mil veículos emplacados. “Este ano vai ficar em torno de 98 mil unidades por causa da transição do Euro 5 para Euro 6. A Mercedes-Benz está hoje com 23% de mercado e vai encerrar o ano com 23,5% de participação”, disse o executivo.



Roberto Leoncini teve, nesta última década, importante papel para a introdução das famílias Actros e Arocs, de caminhões extrapesados pelo lançamento do BlueTec 6 de caminhões e ônibus no país

ELÉTRICOS

Ferrarez salientou que a Mercedes-Benz está olhando para o futuro e está atenta ao avanço dos veículos elétricos. “Na Fenatran do ano passado, a Mercedes-Benz mostrou ao mercado o seu caminhão elétrico. Vamos começar a testar este veículo no Brasil no ano que vem, mas não temos previsão sobre a comercialização deste modelo no país”, disse o novo vice-presidente de vendas, ressaltando que o



Achim Puchert: “Roberto Leoncini nos ajudou a entender a jornada do cliente com a nossa marca, conhecendo e se preocupando com suas reais necessidades”

caminhão elétrico levará mais tempo para avançar no mercado brasileiro. “Teremos um período maior para o mercado começar a comprar caminhão elétrico com volume maior.”

Na avaliação de Ferrarez, o mercado de caminhões ainda está se adaptando ao modelo elétrico e o principal obstáculo é a infraestrutura. “Não adianta a Mercedes-Benz trazer a solução se o mercado não tem a estrutura para suportar o elétrico. Diferente do ônibus, que já está mais avançado seja pela legislação e imposição dos poderes públicos, nos caminhões ainda estamos

testando, para quando trazer, que seja a melhor solução”.

Como alternativa para substituir o diesel nos caminhões, Ferrarez disse que no transporte urbano está bem claro que o veículo elétrico é a melhor solução. “A tecnologia da bateria funciona bem para o caminhão urbano, com autonomia de 200 e 300 km. Para média e longa distância há duas opções. Para o transporte rodoviário de média distância é o veículo elétrico e a Mercedes-Benz tem o e-Actros, que está rodando na Europa. E para longa distância com mais de 1.000 km, a empresa indica o hidrogênio como a melhor solução – seja célula de hidrogênio ou hidrogênio aplicado no motor a combustão. Esses são os caminhões que a Daimler Trucks vislumbra e é isso que a companhia está trabalhando no mundo e no Brasil.”

TROCA DE COMANDO

Com as mudanças, Walter Barbosa, que hoje é diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, assumirá a partir de janeiro como vice-presidente de vendas, marketing e peças & serviços ônibus e também fará parte do board da Mercedes-Benz do Brasil.

Na Mercedes-Benz, Roberto Leoncini,

60 anos, teve nesta última década importante papel para a introdução das famílias Actros e Arocs, de caminhões extrapesados, no mercado brasileiro, pelo lançamento do portfólio BlueTec 6 de caminhões e ônibus, bem como pelo desenvolvimento e constante aprimoramento de todo portfólio de serviços de veículos comerciais, incluindo os digitais.

É um grande impulsionador da cultura de “Ouvir o Cliente em 1º lugar”, o que se traduz pelo sucesso do mantra “As estradas falam, a Mercedes-Benz ouve e traz a solução”, tanto dentro quanto fora da organização. Seu foco no cliente, aliás, estimula profissionais da empresa e dos mais de 360 pontos de atendimento da rede de concessionários a adotar estratégias que aliem produtos de alto desempenho à serviços de excelência que entreguem o máximo de valor para as operações dos clientes Brasil afora.

Além disso, Leoncini tem engajado fortemente os times da Mercedes-Benz a acelerar parcerias de inovação via startups – como exemplos, os mais de 1.000 caminhões autônomos Mercedes-Benz desenvolvidos junto à Grunner para operação no agronegócio e os caminhões autônomos da marca, preparados em parceria com a Lume Robotics,

que operam em ambiente controlado na fábrica da Ypê, fabricante de produtos de limpeza e de higiene.

Formado em Engenharia Mecânica e pós-graduado em Negócios pela Universidade de Irvine, na Califórnia, com MBA em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas e formação para Conselho Administrativo pelo IBGC – Instituto Brasileiro de Governança Corporativa, Leoncini tem vasta experiência na área comercial de veículos comerciais. Iniciou sua carreira como representante distrital, passando para o atendimento a grandes frotistas, à posição de gerente, diretor de vendas e, na sequência, tornou-se responsável pela operação comercial da Scania no Brasil. Em junho de 2014, assumiu a vice-presidência de vendas e marketing da Mercedes-Benz e a posição de head de vendas no board da empresa na região.

“Agradeço ao Roberto por suas excelentes contribuições à empresa nos últimos anos. Com sua mentalidade centrada no cliente, ele nos ajudou a entender a jornada do cliente com a nossa marca, conhecendo e se preocupando com suas reais necessidades”, agradeceu Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. **CTM**

FENATRAN



04^a 08

NOV | 2024

SÃO PAULO EXPO

Sua jornada




AOS MELHORES NEGÓCIOS.




Faça parte da maior
COMUNIDADE

de transporte de cargas e
logística da América Latina.

 Intralogística




 Serviços

 Implementos

 LastMile

Fale com nossa equipe:

comercial.fenatran@rxglobal.com

 /fenatran_oficial   /fenatran

www.fenatran.com.br

Iniciativa:

Anfavea 

 NTC
Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

Apoio Institucional:

 Anfir
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Organização:

 RX



Volkswagen Caminhões e Ônibus mantém expectativa positiva para 2024

Além da continuidade da redução da taxa de juros, a empresa considera o crescimento do PIB, a melhora nas condições macroeconômica do país, os investimentos do PAC e o Caminho da Escola como fatores preponderantes para o avanço do setor automotivo

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus mantém expectativa positiva para 2024, depois das dificuldades de recuperação do segmento de veículos pesados em 2023. Neste ano, houve queda

de 37,8% na produção de caminhões janeiro a outubro, e de 35,2% na produção de ônibus, devido às mudanças nas regras do Proconve P8 (Euro 6), que levaram a um aumento de 30% no



**Roberto Cortes:
"Agora vemos 2024
como o ano da recuperação"**

melhor que 2023 e estamos otimistas", destacou Cortes.

O presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus espera para o próximo ano a continuidade da redução da taxa de juros e o crescimento do PIB. "Estão projetando avanço de 1,5% a 2%, mas esperamos que seja um pouco melhor, o que dará algum alento ao setor. Esperamos também que continue a discussão de tornar perene a renovação da frota, que foi um sucesso, pois houve grande interesse de incluir mais veículos neste programa", comentou Cortes.

Além da melhora nas condições macroeconômicas do país, os investimentos do Novo PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) e a continuidade do programa Caminho da Escola são fatores que irão ajudar o segmento de caminhões e ônibus, segundo Cortes. E ele citou a participação histórica da Volkswagen Caminhões e Ônibus na licitação do Caminho da Escola, com a conquista do seu maior lote, de 5,6 mil veículos desde a criação deste programa em 2007, de um total de 16,3 mil veículos escolares que serão comprados pelo governo federal.

preço dos veículos com as tecnologias menos poluentes.

"O setor vinha se recuperando da crise política brasileira, de 2015 a 2019, e em 2020 teve a pandemia que causou muito impacto. Em 2021 e 2022 houve uma recuperação, e, em 2023, um recuo do mercado com a nova lei de emissões. Agora vemos 2024 como o ano da recuperação", disse Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus, durante evento de confraternização realizado em São Paulo.

"É difícil dizer o quanto irão melhorar as vendas e a produção e ter um número exato, mas certamente será um ano

PRODUÇÃO

Para dar conta da entrega dos ônibus escolares até o fim de 2024, a Volkswagen Caminhões e Ônibus está reforçando a produção na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro. Desde o dia 6 de novembro, a linha de montagem, que estava trabalhando em um turno, passou a cumprir a jornada em dois turnos, e os 400 trabalhadores que estavam em lay-off (com contrato de trabalho suspenso) voltaram às atividades.

“Para nós, como líderes no fornecimento de ônibus escolares, este é um negócio de grande relevância especialmente por nos permitir cumprir nosso propósito de oferecer soluções de transporte sustentável para todos. É uma grande honra saber que estamos contribuindo para o acesso de estudantes brasileiros à educação, com uma frota que agora vai superar a marca de 30 mil unidades Volkswagen nesse importante programa”, destacou Cortes.

Em 2023, a Volkswagen Caminhões e Ônibus celebra 15 anos desde seus primeiros ônibus entregues ao Caminho da Escola. Nesse período, foram mais de 27 mil ônibus da marca, que transportam cerca de 27 milhões de estudantes nos lugares mais remotos do

Brasil. Esses veículos estão distribuídos por mais de cinco mil municípios, o que significa que quase todas as cidades brasileiras contam com pelo menos um Volksbus do programa federal.

ELÉTRICOS

Sobre o avanço dos ônibus elétricos no transporte público de todo o país, o presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus citou as dificuldades que há para substituir a frota de veículos diesel.

“O ônibus elétrico custa três vezes mais do que o modelo a diesel, por causa do custo da bateria, mas não polui e é mais eficiente do ponto de vista operacional. Por isso, é preciso de incentivo para viabilizar a compra deste modelo”, disse Cortes.

O executivo destacou que, assim como o e-Delivery terá destaque no transporte urbano de carga, o e-Volksbus também será “vedete” no mercado de ônibus elétricos no Brasil. Este modelo já foi aprovado pela SPTrans e deverá entrar em operação no segundo semestre do próximo ano.

INTERNACIONALIZAÇÃO

Cortes comentou que, com o processo de internacionalização, a Volkswagen Caminhões e Ônibus pretende crescer

nos mercados em que a marca está presente, do México até a Argentina, entrar em outros países da África, Ásia e Oriente Médio, e continuar focando no Brasil onde está a sua maior operação.

“Em Angola, onde a empresa está há 15 anos, temos mais de 15 mil veículos vendidos e o caminhão Meteor está nos ajudando a crescer nos mercados exportadores, começando pela Argentina e o Paraguai”, informou o presidente da companhia.

Sobre as expectativas para o mercado externo em 2024, Cortes afirmou que espera que seja um ano melhor não somente para o Brasil, mas para os principais mercados da América Latina que também tiveram dificuldades este

ano. “Prova disso é que continuamos com o firme propósito de no primeiro semestre de 2024 iniciarmos a produção de caminhões e ônibus da marca em Córdoba, na Argentina”, afirmou.

O acordo firmado entre a Volkswagen Caminhões e Ônibus com a Volkswagen Argentina prevê a produção de cinco veículos da marca, e o primeiro modelo será o caminhão da linha Constellation. Os veículos sairão desmontados do Brasil e serão finalizados na nova fábrica.

Segundo Cortes, a nova fábrica na Argentina faz parte do ciclo de investimento de R\$ 2 bilhões anunciados pela companhia para o período de 2021 a 2025 e tem como foco a internacionalização, digitalização, conectividade e novos produtos.

CTM

Acervo Digital



1963



transporte
Todos os modais MODERNO

2023

Tenha as melhores publicações do setor de transporte e logística do país na palma da mão



acervodigitalotm.com.br

Resultados recordes

Construída a pouco menos de dois anos, a planta da BorgWarner em Piracicaba, dedicada à produção de baterias automotivas, expande linha de produção para exportar para unidades da companhia nos Estados Unidos. Empresa divulgou que fecha o ano de 2023 com crescimento expressivo

VALERIA BURSZTEIN



Haverá duas linhas de produção voltadas para BMS até o final do próximo ano

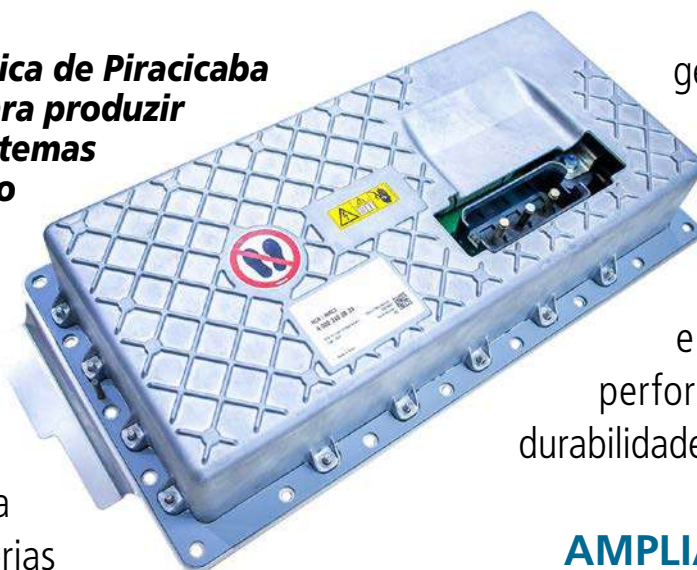
A fabricante de baterias automotivas e outras soluções para a eletromobilidade, BorgWarner, anunciou recentemente que a planta localizada em Piracicaba (SP) triplicará a produção de BMS (Battery Management Systems – Sistema de Gerenciamento da Bateria) para atender, além do mercado brasileiro, a demanda da

unidade da empresa nos Estados Unidos.

“Já tínhamos como meta ampliar a nacionalização da montagem de baterias no Brasil, multiplicar por cerca de 20 vezes o faturamento da fábrica e quadruplicar o número de funcionários durante os próximos anos,” explica o diretor para Sistemas de Baterias da BorgWarner no Brasil, Marcelo Rezende. “Com essa demanda adicional, a planta de Piracicaba encerra 2024 com duas linhas de produção do BMS e ampliará em cerca de três vezes o volume de produção atual do componente.”

Rezende enfatiza as ramificações positivas do aumento da produção de baterias na unidade de Piracicaba: “É um passo importante crescer nesse mercado porque colaboramos com o desenvolvimento da região e do país. Ao trazer tecnologias, criamos ciclos virtuosos: a região se aprimora com novas competências e

A fábrica de Piracicaba tem capacidade para produzir de cinco mil sistemas de bateria por ano



treinamentos e é possível criar uma base de fornecedores locais dedicada à produção de baterias aqui na região”, diz.

Como explica o executivo, as baterias em questão são de intensa densidade energética desenvolvidas para aplicações que exigem grande eficiência. “Temos aplicado esses produtos basicamente no segmento de veículos comerciais, seja veículos comerciais de última milha, caminhões, caminhões médicos, tanto quanto para ônibus. É uma solução com uma vida útil também muito ampla, com quatro mil ciclos, o que equivale dizer que é uma bateria que durará entre oito e dez anos em um veículo”.

Outra vantagem competitiva dos produtos da BorgWarner, de acordo com Rezende, é o nível de segurança da bateria. “Desenvolvemos três níveis de segurança: nas células, nos módulos e também nos sistemas. Para citar alguns exemplos, um dos níveis de segurança nos módulos é a refrigeração líquida. As baterias são refri-

geradas liquidamente e ativamente para que se garanta uma temperatura adequada para entregar a melhor performance e a melhor durabilidade”, detalha.

AMPLIAÇÃO

Com pouco mais de dois anos em operação, a planta de Piracicaba vai ter ampliada a produção do BMS, para exportar para as fábricas da BorgWarner dos Estados Unidos. “É uma vitória anunciar que começaremos não só a produzir para o nosso mercado aqui, mas também para exportar com tecnologia e produção aqui no Brasil”, diz Rezende.

Atualmente, a unidade de Piracicaba tem capacidade instalada para produzir cerca de cinco mil sistemas por ano, compostos pelo pack de bateria e outros acessórios. Esses cinco mil sistemas equivalem a uma capacidade para equipar cerca de 1.250 veículos, a depender de quantas baterias estão sendo aplicadas no veículo, o que em média é de quatro a cinco unidades.

A ampliação para atender a demanda de exportação demandará a construção de uma segunda linha de produção, o

que acontecerá em 2024. “Com isso, triplicamos o volume produzido de BMS. Essa produção poderá atender também a demanda interna. Percebemos que o mercado local cresce rapidamente, especialmente o de transporte urbano de passageiros, em função do plano da cidade de São Paulo de ter pelo menos 20% da frota eletrificada até 2025. Entregamos, apenas em 2023, pacotes de baterias suficientes para atender 50 ônibus elétricos do nosso cliente Mercedes-Benz Brasil, equipando o veículo com a mesma tecnologia utilizada na Europa, porém montada no país”, diz.

Outro plano da unidade de Piracicaba é aumentar cada vez mais a localização da montagem da bateria no Brasil. “Hoje, os PECs são recebidos da unidade da empresa na Alemanha e as baterias são montadas e testadas aqui. Mas já está previsto nas próximas fases de localização a montagem aqui no Brasil dos PECs e dos módulos, para que tenhamos de fato a produção de baterias completas, sendo feitas aqui no Brasil. Pretendemos ser um centro de competência para a produção do BMS nas Américas, devido ao alto padrão de qualidade das linhas instaladas no país e a capacitação técnica da equipe local”, afirma.

Além disso, a empresa desenvolve não só na produção e na linha da bateria, mas também investe em aumentar o

ciclo de vida da bateria, fechando o ciclo econômico do produto por intermédio de uma segunda vida da reciclagem, com a utilização da bateria como recarregador estacionário por mais 8 a dez anos, então amplia a sua vida útil para até 20 anos. “E depois disso é possível reciclar mais de 85% dessa bateria”.

TURBOCOMPRESSORES EM ALTA

A BorgWarner festeja também a produção recorde de turbocompressores em 2023, com um aumento de 18% em relação a 2022. No ano passado, o grupo já havia registrado recorde na fabricação destes componentes. Atualmente, 50% dos carros com motor turbo flex vendidos no Brasil são equipados com a tecnologia produzida na unidade brasileira da companhia.

“Esse resultado foi alcançado no mesmo ano em que a fábrica completou 10 anos de operação na moderna instalação em Itatiba (SP). Isso comprova a expertise tecnológica da BorgWarner e destaca a importância estratégica da companhia na indústria automotiva nacional”, afirma o diretor geral da BorgWarner Emissions, Thermal and Turbo Systems no Brasil, Wilson Lentini.

Neste ano, os turbos da marca também

estiveram presentes em lançamentos do setor. As novas versões de modelos como Fiat Strada, Volkswagen Polo e Peugeot 208 estão equipadas com os turbos flex B01.

Para 2024, a companhia também prevê um novo crescimento na produção de turbos na instalação de Itatiba, uma vez que os novos negócios dos últimos meses estão alavancando a produção. Na avaliação da empresa, no próximo ano acontecerá a consolidação dos veículos lançados em 2023, onde a aceitação da tecnologia turbo nesses modelos será representada no volume de vendas dos mesmos. Durante os próximos anos, a organização espera que a produção local de carros híbridos movidos à etanol se concretize, uma vez que a planta localizada no interior de São Paulo já está em processo de cotação para nacionalizar turbos para esse tipo de propulsão.

A BorgWarner também obteve bons resultados no Aftermarket. A linha Thermal, focada em ventiladores e embreagens viscosas, cresceu 48% na comparação entre 2022 e 2023. Já a linha de turbos apresentou alta de 12%. “A elevação se deve à forte escolha pela marca por parte de nossa rede de distribuição e consumidores e ampliação dos negócios nos segmentos agrícola e de mineração”,

informa o gerente de Aftermarket para Emissões, Thermal and Turbos América Latina, Guilherme Soares.

Em relação à exportação, as vendas para o Aftermarket expandiram 11% na linha térmica. Esse aumento está ligado ao lançamento de 21 novos Part Numbers (PN) e 12 novas aplicações destes componentes. O crescimento das vendas para a Colômbia e a parceria com as fábricas da BorgWarner dos Estados Unidos para atender o mercado latino-americano também colaboraram para o resultado.

No próximo ano, a empresa projeta mais crescimento no mercado de reposição. “A nossa previsão é que teremos uma elevação de dois dígitos no setor. Também teremos maior abrangência em novos mercados localizados na América Central e no México, por conta da nossa parceria com as plantas americanas”, diz Soares.

A BorgWarner também espera mais crescimento nos segmentos agrícola e de mineração, principalmente com produtos da Linha Thermal. Outra novidade será a ampliação do portfólio atual, com o mapeamento de aplicações em modelos chineses que rodam no Brasil e na América Latina, uma vez que o grupo é fornecedor original de montadoras como: BYD, GWM e Foton.

CTM



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



Prepare-se para o melhor
evento de mobilidade em 2024!

Não perca a Feira
Latinoamericana do Transporte.

Marque na agenda!

06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS MIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio

Anfavea





Ford espera crescer acima de dois dígitos em 2024

A empresa também informou que continuará a ampliar seu portfólio com lançamentos ao longo do próximo ano

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Sem informar números, Daniel Justo, presidente da Ford América do Sul, afirmou, durante o evento de fim de ano da marca realizado para a imprensa, que a empresa espera ter uma expansão acima de dois dígitos no próximo ano. "O nosso portfólio tem um grande potencial de crescimento. E teremos mais lançamentos em todos os segmentos de atuação."

Para 2023, o executivo afirmou que a Ford irá consolidar um incremento nas

vendas de 40% no Brasil, devido aos lançamentos realizados do ano. "Havíamos prometido dez lançamentos para o ano e entregamos nove. O décimo ficou para o início de 2024", anunciou.

Entre as novidades apresentadas em 2023, Justo lembrou a chegada da picape F-150. "As primeiras 500 unidades se esgotaram rapidamente e devem ser emplacadas mil unidades até fim do ano. A F-150 atingiu 11% de market share no



Daniel Justo: “Nosso portfólio tem um grande potencial de crescimento”

teve receptividade excelente e tem um “potencial enorme” de vendas. “A Ranger cresceu 38% em volume de janeiro a outubro, muito acima dos 2,6% do segmento. Além de atingir recorde histórico de participação em outubro, ela também tem apresentado os melhores índices de qualidade na categoria”, disse.

No segmento de picapes de alta performance, a Ranger Raptor foi lançada no mês passado. “O primeiro lote do modelo com 400 unidades foi vendido em questão de horas”, contou o presidente da Ford América do Sul. “Progredimos muito em nosso portfólio de picapes e vamos continuar com foco em entender as demandas do mercado da região para o segmento”,

segmento de picapes grandes”, disse.

Depois, veio a Maverick Hybrid, primeira picape híbrida do mercado brasileiro, avançando no programa de eletrificação da Ford. Segundo Justo, a Ranger também

www.transportemoderno.com.br | www.technibus.com.br

Anuncie nos principais portais de conteúdo especializado em transporte e logística do país



Ligue: 11 5096-8104

completou.

Entre as SUVs, a Ford trouxe o Novo Territory, que vendeu cerca de mil unidades e levou a marca a aumentar o volume programado para o ano que vem. A Ford lançou também o Mustang Mach-E, seu primeiro veículo elétrico no país.

A Ford Pro, divisão de veículos comerciais, lançou três novos produtos: a Transit Automática, pioneira no segmento, a Transit Chassi e as versões de trabalho da Ranger, visando o cliente comercial. “A Ford Pro cresceu 25% em volume, com 16 mil unidades, e avançou 28% na participação, que chegou a 8% do segmento, unindo os melhores veículos e um foco muito forte no pós-venda para atender as necessidades do cliente comercial”, disse o executivo.

Rogélio Golfarb, vice-presidente da Ford América do Sul, destacou que a Ford buscou trazer inovação ao mercado, com modelos híbridos, elétricos e outras tecnologias. “Na Ranger, por exemplo, houve um salto tecnológico que redefiniu o segmento. Esse conjunto de inovações é fundamental para a marca”, sublinhou.

OUTRAS ÁREAS

Daniel Justo ainda falou sobre a rede de concessionárias, com 114 pontos de ven-

da, sendo que 86 delas (75%) já operam com o novo padrão global de arquitetura Ford Signature. O plano é até o final de 2024 chegar a 100% da rede. “Também evoluímos muito na infraestrutura da rede. Implementamos um novo sistema de gerenciamento de estoques de peças. E também firmamos uma parceria com a DHL no transporte de peças, o que trouxe excelentes resultados”, avaliou.

Na área de engenharia, o Centro de Desenvolvimento e Tecnologia da Ford conta com mais de 1,5 mil especialistas trabalhando em projetos globais. Além dos lançamentos feitos este ano, a equipe é responsável por cerca de 35% das tecnologias presentes nos carros da Ford no mundo todo, com 85% do seu tempo dedicado a projetos globais.

A Experiência do Cliente é outra área na qual a Ford investiu bastante e vem colhendo resultados positivos, de acordo com Justo. Entre outros indicadores, a ativação do modem dos veículos conectados cresceu de 70% para 81% e as reservas de serviço online triplicaram, para 16%. Já na área social, a empresa mantém o programa Ford <Enter>, criado para capacitar pessoas de baixa renda para atuar no mercado de tecnologia, dando acesso a empregos qualificados. Este ano, ele vai formar 200 novos alunos.

CTM

30anos

1993



TRANSFORME SEU
NEGÓCIO COM A
TECNOLOGIA
AUTOTRAC

2023



Com coragem, empenho e muito trabalho, a **AUTOTRAC** contribui com a transformação digital do setor de transportes de cargas desde 1993. São 30 anos dedicados ao desenvolvimento contínuo da melhor tecnologia de rastreamento e gestão de frotas, com o firme propósito de atender as necessidades e expectativas dos clientes. O resultado não poderia ser diferente: **sucesso**.

Em 2023, a **AUTOTRAC** foi **eleita pela 19ª vez** como a melhor empresa na categoria **Monitoramento e Rastreamento**, pela Premiação *Maiores & Melhores do Transporte*. Deixamos aqui o nosso profundo agradecimento aos clientes, fornecedores, colaboradores e acionistas.

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE & DO TRANSPORTE



www.autotracc.com.br

AUTOTRAC
Tecnologia que **transforma**



Tracionando rumo ao futuro

Iveco festeja desempenho em 2023, desempenho considerado histórico no país e também na América Latina

VALÉRIA BURSZTEIN

A montadora Iveco apresentou recentemente os números de 2023 no mercado brasileiro e as estratégias para o ano que vem. Os últimos meses foram de intensa atividade para a companhia que lançou na Europa o resultado de um plano de investimentos da ordem de um bilhão de euros, ou o equivalente a R\$ 5,3 bilhões. Trata-se da nova geração de caminhões para 2024, com novas versões para as linhas Daily, Eurocargo (Tector no Brasil), S-Way e T-Way.

Ainda no caminho das mudanças, a Iveco consolidou sua presença entre as montadoras com variadas tecnologias

de propulsão em seus caminhões, entre elas motores a diesel, a gás, elétricos e a hidrogênio. Além disso, reformulou sua identidade visual, lançando uma logomarca modernizada.

Desde que assumiu a presidência da Iveco para a América Latina em 2022, Márcio Querichelli definiu como meta a reestruturação e reposicionamento da marca. "Os resultados são visíveis por aí, nas estradas, nas cidades, entre os concessionários. Para conquistar isso, lembro que pedimos à matriz, na Europa, um cheque, um voto de confiança da ordem de R\$ 1 bilhão, para nos ajudar a financiar o processo



Márcio Querichelli: “Para 2024 a expectativa é bastante positiva para o mercado de veículos comerciais e para a Iveco”

e, de 2019 para cá, crescemos 12,5%. Não existe outra marca que esteja fazendo um trabalho tão grande assim, com praticamente 50% de crescimento. No segmento de médios, com os nossos veículos de nove, 11, 15 toneladas, nossos caminhões dessa faixa praticamente não existiam. Lançamos esses veículos e já temos uma fatia de mercado, com crescimento de mais de 12%. Crescemos oito vezes, se comparado com o ano de referência, que foi o ano que a gente reestruturou a companhia nesta última rodada. Nos modelos semipesados, tivemos um crescimento de 7,3%, a taxa de crescimento foi de três vezes, ou seja, tudo está funcionando de maneira muito, muito positiva para nós”, festeja Querichelli.

Ao falar da América Latina, o executivo destaca a participação no mercado argentino. “A Iveco é o único fabricante de caminhões pesados na Argentina e estamos na liderança no segmento de caminhões pesados há 14 anos consecutivos. Ficamos muito orgulhosos de termos alcançado essa performance. Estamos muito felizes com este prospecto regional”, comenta o presidente da Iveco para a América Latina.

de transformação da nossa companhia. Conseguimos, já durante o ano de 2023, completar todo o nosso line-up de produtos, desde os de 13,5 toneladas até os de 74 toneladas, os nossos veículos Euro 6, os nossos ônibus, que vão até 17 toneladas também. E com tudo isso, muito trabalho, muita dedicação, a gente só podia colher resultados positivos”, resumiu o executivo.

Segundo ele, a presença da montadora na América Latina também se fortaleceu, passando de um volume, em 2019, de um pouco mais de dez mil unidades produzidas para mais de 20 mil unidades no ano de 2023.

“No segmento de leves, batemos a nossa liderança no segmento de chassi cabine

O FUTURO

Algumas informações adicionais reveladas pelo executivo tiveram como foco o modelo pesado S-Way que, segundo ele, vai de “vento em popa”. “Neste mês alcançamos, em tempo recorde, a marca de mil unidades produzidas. Não temos mais veículos 6x2 no nosso inventário. Estamos esgotados. Estamos fazendo as últimas entregas de veículos 6x4. Agora, o momento é de replanejar a nossa produção para os clientes que estão fazendo as encomendas já para o próximo ano, com o retorno da produção do ano que vem”, diz.

Ao concluir sua avaliação sobre 2023, Querichelli foi enfático em classificar o momento como histórico para a montadora. “Tivemos as maiores participações de toda a história da empresa no Brasil, sem falar da Daily, que é a líder da Iveco com 35,7% do mercado. A divisão de ônibus da marca América Latina também teve performance muito expressiva, com uma venda extraordinária de 7.100 ônibus, que nos dá muito orgulho pelo trabalho que está sendo feito”, comentou. Um dos pilares do plano de crescimento da Iveco é a diversificação dos combustíveis utilizados. Na Europa, a Iveco tem

80% de participação de mercado no segmento de veículos a gás e a ideia é ampliar essa presença e introduzir também os veículos elétricos.

Para 2024, a expectativa da montadora é que o mercado brasileiro cresça em linha com o que a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) projeta, por volta de 10%, embora Querichelli confesse ser “um pouco mais otimista”. Para ele, a tendência de redução na taxa de juros, podendo chegar a abaixo de dois dígitos até o final de 2024, pode impactar positivamente nos financiamentos e, por consequência, na dinâmica do mercado.

“Devemos ter em mente também a transição de Euro 5 para Euro 6 (ou do Proconve P7 para o Proconve P8) que deve ajustar-se ao longo do ano de 2024. Prevemos a regularização dos preços, assim como dos posicionamentos das produções. Então, para 2024 a expectativa é bastante positiva para o mercado de veículos comerciais e para a Iveco, sem sombra de dúvidas”. Ainda segundo o executivo, “com relação ao market share, posso dizer que está em pleno crescimento. Queremos fazer pelo menos 10,5% a 15%, a depender do segmento, com exceção da Daily, em que já somos líderes de verdade”, finaliza. **CTM**



1973

2023

50

ANOS DE ESTRADA

Determinação, coragem, parceria, orgulho e humildade. Ao longo desses 50 anos, aprendemos muito com a estrada.

Com 7 fábricas e 15 centros de distribuição em vários países, hoje somos uma marca global que segue em expansão, sem esquecer nossas origens, nossas pessoas e toda a nossa trajetória.

São 50 anos de aprendizados e vitórias, seguindo sempre em frente.

Assista ao vídeo comemorativo em www.vipal.com ou escaneie o QR code ao lado.



VIPAL 50 ANOS



Montadoras ampliam centros de logística de peças de reposição

Além de abastecer as concessionárias no Brasil, Scania, Mercedes-Benz, Volvo e Volkswagen utilizam os seus centros de logística para atender os pontos de atendimento no exterior

SONIA MORAES

As montadoras de caminhões e ônibus estão investindo em seus centros de logística para agilizar a liberação de peças para reposição e facilitar a distribuição desses componentes aos pontos de atendimento no Brasil e no exterior.

A Scania, que há dez anos mantém em Vinhedo, no interior de São Paulo, o seu centro de logística de peças de reposição, vai investir R\$ 65,7 milhões para expandir o espaço físico, de 15 mil m² para 22

mil m². "Com esse aporte, estamos nos preparando para o futuro, sempre com foco na garantia da disponibilidade para os clientes", disse Paulo Moraes, vice-presidente de vendas e marketing da Scania América Latina, durante a visita da imprensa ao local em outubro deste ano.

Com a ampliação do centro de logística de Vinhedo, a Scania pretende aumentar o número de mercados atendidos a partir do Brasil, como o México, para



Paulo Moraes, da Scania: “Estamos nos preparando para o futuro, com foco na garantia da disponibilidade para os clientes”

e sete unidades de negócios na América do Sul. Anualmente são mais de 172 mil quilômetros percorridos neste fluxo de distribuição, carregando mensalmente mais de mil toneladas de peças.

O Latin America Parts Center (LPC) tem mais de 23 mil itens de peças armazenadas para pronta entrega e, por ter a localização privilegiada com fácil acesso às rodovias, a média de entrega é de dois dias e meio, considerando todo o território nacional. Para facilitar o dia a dia das concessionárias, 60% do estoque da rede é programado com o uso de inteligência artificial. O DSM Scania (sistema global de gestão de estoque de peças das concessionárias) aprende qual o perfil de consumo da Casa Scania, com base no histórico dos clientes da região, e tipos de aplicação comuns de transporte, e faz a reposição automática das peças, eliminando processos manuais e propiciando um maior ganho de escala. É um trabalho integrado entre todos os sistemas operacionais da empresa.

Neste centro logístico há espaço para expandir mais a capacidade, podendo chegar a 30 mil m². “Acredito que isso

onde exportou 3.000 caminhões no ano passado, melhorar a eficiência dos processos e fluxos, além de preparar o armazém para receber novos produtos, como as peças para veículos elétricos, contribuindo com a estratégia global da montadora que projeta até 2030 ter os modelos eletrificados representando mais da metade do seu volume de vendas de veículos novos.

O centro logístico de Vinhedo movimentava diariamente 42 mil peças para abastecer 180 pontos no Brasil, entre concessionárias e postos de serviços Scania, além dos pontos de atendimento na Bélgica, África do Sul, América Central

ocorrerá em oito anos, mas espero que seja antes”, comentou Ademir Egídio, gerente executivo de logística de peças.

O foco principal da ampliação do centro logístico, segundo Moraes, é não deixar faltar produto. “Por isso temos que usar a nossa eficiência, o nosso conhecimento, a nossa tradição industrial nas operações logísticas para sempre otimizar custos e garantir o prazo de entrega”, disse o vice-presidente de vendas.

O centro de logística da Scania em Vinhedo faz parte da estrutura global de distribuição da montadora, sendo a única unidade de negócio de logística e de reposição de peças da marca no mundo com estrutura semelhante ao da sua matriz logística, que fica na Bélgica.

No fluxo de entrada 60% das peças são importadas, recebendo de sete a oito contêineres por semana. Tem também 25% de peças de fornecedores nacionais, com coletas de produtos de 200 fornecedores locais, e 15% vem da fábrica de São Bernardo do Campo – conjuntos e componentes (cabines, motores e diferencial). Na operação de saída são despachadas mais de 1.000 toneladas por mês, sendo 550 toneladas de peças para o



mercado nacional e 440 toneladas para exportação. São faturadas 5.500 linhas por dia, com 20 despachos diariamente.

Em Vinhedo trabalham 170 pessoas, 140 de forma direta e 30 terceirizados, e o nível de serviço é de 97,4% para atender as cinco mil linhas de pedidos que chegam das concessionárias, o maior índice da história, segundo Egídio. “Isso mostra a quantidade de pedidos que chegam e o quanto a equipe consegue atender de forma imediata. É um patamar altíssimo quando comparado às grandes redes de varejo online.”

MERCEDES-BENZ

A Mercedes-Benz mantém a sua central de logística na fábrica de Campinas, no interior de São Paulo. Este local, onde são armazenadas as peças de reposição de ônibus e caminhões, tem 80 mil metros quadrados de área e todo o controle da distribuição de peças de reposição é feito pela própria montadora do Brasil.

“Temos fornecedores nacionais

**Silvio Renan,
da Mercedes-Benz:
“Além do mercado
nacional, atendemos
50 países em todos
os continentes”**



A Mercedes-Benz mantém a sua central de logística na fábrica de Campinas, no interior de São Paulo

e do exterior que nos abastecem, além das unidades de São Bernardo do Campo (SP) e Juiz de Fora (MG) onde também produzimos peças. A partir daí, distribuímos para a rede de concessionários do Brasil e para os mercados externos”, revelou Silvio Renan Souza, diretor de peças e serviços ao cliente da Mercedes-Benz do Brasil.

A operação interna é composta por área de recebimento de material, análise de qualidade de peças, processos de pré-embalagem, estruturas diversas de armazenamento, processo de atendimento dos pedidos via computadores portáteis, embalagem e pesagem de encomenda e também plataforma de carregamento de caminhões ou contêineres para expedição.

Diariamente, são despachadas cerca de 50 mil peças, que são distribuídas para mercado interno e exportação. “Além do mercado nacional, atendemos 50 países em todos os continentes”, destacou o diretor. “Temos disponíveis cerca de 45 mil itens distintos ou sete milhões de peças em estoque para atendimento à pronta entrega, que são enviados no menor prazo possível para nossos concessionários de todo o Brasil.”

No portfólio de peças para reposição tem 47% de itens nacionais, 40% importados e 13% de produtos fabricados nas instalações de São Bernardo do Campo e Juiz De Fora. “Semanalmente, expedimos três contêineres, três carretas (modal rodoviário) e realizamos 14 embarques aéreos”, comentou Souza.

O centro de logística da Mercedes-Benz utiliza o modal aéreo para as exportações, mas para abastecer os pontos de vendas e de serviços de alguns países da América Latina usa o transporte rodoviário.

Por motivos estratégicos, a Mercedes-Benz não informa os investimentos programados para ampliar as operações logísticas deste centro de distribuição, mas revela que já está programando manter neste local peças para veículos elétricos. “Acompanhando o lançamento do chassi de ônibus elétrico e o início das



FROTAS
CONNECTADAS



SAVE THE DATE

21 E 22 DE MAIO

VENI AÍ O **MAIOR EVENTO DA AMÉRICA LATINA** QUE
PROMOVE A INTERAÇÃO ENTRE A **INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**
E A INDÚSTRIA DE **TECNOLOGIA** CRIANDO **SOLUÇÕES INOVADORAS**
EM **LOGÍSTICA E TRANSPORTES**.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER

UMA **EXPERIÊNCIA IMERSIVA**
NAS MAIS **AVANÇADAS TECNOLOGIAS** QUE CRIAM
SOLUÇÕES INOVADORAS EM LOGÍSTICA
E TRANSPORTES.

INSCREVA-SE GRATUITAMENTE
[FROTASCONECTADAS.COM.BR](https://frotasconectadas.com.br)



SEJA UM PATROCINADOR.
SUA MARCA NO EPICENTRO DESTA TRANSFORMAÇÃO.

*A OTM Editora disponibiliza uma variedade de contrapartidas.
Faça parte dessa história: destaque-se como Patrocinador no
prestigiado evento Frotas Conectadas 2024!*



FROTAS
CONNECTADAS



FALE CONOSCO AGORA
55+ 11 **5096-8104**
eventos@otmeditora.com

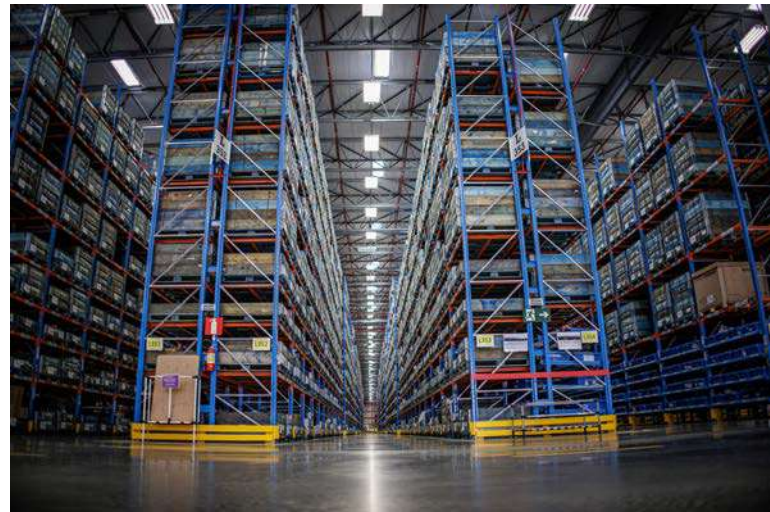
entregas para clientes da cidade de São Paulo, já existe a programação de peças para veículos elétricos”, afirmou o diretor.

VOLVO

A Volvo inaugurou seu novo centro de distribuição em setembro de 2015. O novo espaço, duas vezes maior que o anterior, faz parte dos investimentos para ampliar a sua capacidade de atuação e atendimento aos clientes do continente. “É uma das mais importantes estruturas deste tipo em todo o mundo, para atender o Brasil, a América Latina e outros mercados internacionais”, afirmou Fábio Warnecke, diretor de desenvolvimento de logística da Volvo.

Localizado em um ponto estratégico em São José dos Pinhais, na região metropolitana de Curitiba, as novas instalações ocupam um espaço de mais de 33 mil m² entre áreas administrativas e de apoio, com uma área de quase 30 mil m² de armazenagem. Com os 118 mil m² de área não construída, o local tem 151 mil m² de área total.

O centro de distribuição da Volvo atende a todas as áreas de negócios da empresa e concentra as atividades de recebimento e distribuição de peças de reposição para toda a América Latina. De



Centro de distribuição da Volvo foi inaugurado em setembro de 2015

lá, as peças partem para outros pontos de atendimento da marca no continente. A operação do centro de distribuição funciona 24 horas por dia, sete dias por semana, com equipes de plantão para atender aos chamados emergenciais, e conta com 120 pessoas.

Este centro de distribuição opera em dois turnos, das 06h30 até as 23h45, além do Serviço 24 horas para assegurar que os pedidos de emergência dos clientes sejam atendidos com a máxima urgência. “As peças chegam por transporte dedicado de diversas origens, do Brasil, Europa e Ásia. As ordens de clientes são processadas e embaladas de acordo à prioridade, de pedidos de estoque a emergências”, revelou o diretor. “O armazém é um modelo de utilização do Volvo Performance System, um sistema



Fábio Warnecke, da Volvo: Este local abastece 520 pontos de atendimento da Volvo no Brasil e 27 países. Na América Latina contamos com 17 destinos”

de produção que utilizamos para tornar mais rápidos e eficientes nossos processos e garantir a qualidade e o prazo de entrega dos pedidos dos nossos clientes.”

Segundo Warnecke, neste centro de distribuição são armazenados cerca de 65 mil componentes e a quantidade de peças despachadas diariamente é variável, ficando perto de cinco mil linhas de pedidos ao dia. “Este local abastece 520 pontos de atendimento da Volvo no Brasil e 27 países. Na América Latina contamos com 17 destinos.”

Nos pedidos normais, o período de entrega de componentes é variável e nos pedidos de emergência, 80% das

entregas chegam no dia seguinte. Este número não é maior devido as grandes extensões territoriais do país”, comentou o diretor.

Do volume total de peças que entram neste centro de logística, cerca de 60% dos componentes são importados, levando-se em consideração todas as marcas do Grupo Volvo. Outros 40% são de peças produzidas localmente.

Do total de peças que saem deste armazém, mais de 95% abastecem o mercado brasileiro. Na operação de exportação são utilizados em média dois contêineres semanais para mercados de exportação e três Full Trucks para os países vizinhos da região hispânica da América Latina.

Além das operações marítimas, este centro de logística utiliza o modal aéreo para trazer ao centro de distribuição as peças emergenciais. “Há utilização do modal rodoviário no Brasil e também na exportação de peças para a América Latina”, contou o diretor.

A Volvo tem investimentos programados para ampliar as operações deste centro de distribuição. Segundo Warnecke, está em curso um ciclo de investimentos no total de R\$ 1,5 bilhão para todo o Grupo Volvo, incluindo recursos para o centro de distribuição. “Mantemos uma política de investimentos em novos produtos, na

parte fabril e também nas instalações do centro de distribuição, que é uma estrutura muito importante para a logística local internacional, e também para manter a tradicional agilidade da produção e entrega de componente”, explicou.

Warnecke comentou que os planos da Volvo para a comercialização de veículos elétricos estão em construção e a preparação da estrutura do CD é parte deste processo.

VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS

A Volkswagen Caminhões e Ônibus tem 33 mil m² exclusivos para sua operação no espaço de 132 mil m² em Vinhedo, no interior de São Paulo, onde foi inaugurado em agosto de 2004 o centro de peças para reposição. O restante é dividido com as operações da Volkswagen do Brasil e da Audi.

“Recebemos cerca de 20 veículos com peças e acessórios diariamente, todas as peças são recebidas e disponibilizadas em nosso estoque com o padrão de qualidade e visual da Volkswagen Caminhões e Ônibus”, revelou Osmany Baptista, gerente-executivo de peças e acessórios. “Todas as movimentações são realizadas utilizando o WMS – Wa-



A VWCO tem 33 mil m² exclusivos para sua operação no espaço de 132 mil m² em Vinhedo, no interior de São Paulo

arehouse Management System – (Sistema de Gerenciamento de Armazém) para garantir maior acuracidade e rastreamento de todo histórico de movimentações. O nosso centro de distribuição conta dezenas de milhares de posições de estocagem divididas em diversos tipos de estruturas para armazenar desde itens pequenos, como parafusos, até cabines e motores completos.”

Neste local trabalham cerca de 180 pessoas em dois turnos de operação, sendo que 130 pessoas são operadores logísticos, responsáveis por executar as atividades operacionais.

“Abastecemos em torno de 150 concessionários no Brasil e exportamos nossas peças para mais de 30 países, que compreendem em torno de 200



Osmany Baptista, da VWCO:
“Abastecemos em torno de 150 concessionários no Brasil e exportamos nossas peças para mais de 30 países, que compreendem em torno de 200 concessionárias (pontos de venda e atendimento) na América Latina, África e Ásia”

de logística, 86% dos recebimentos são de aproximadamente 500 fornecedores nacionais e 14% de fornecedores importados. Do total de peças que saem, 90% são destinadas para o mercado nacional e 10% para a exportação.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus utiliza os modais aéreo e rodoviário para trazer peças no exterior e a escolha depende da criticidade, tipo de item e tempos de atendimento. “O transporte rodoviário também é utilizado para atender a exportação nos países Uruguai, Argentina e Paraguai”, disse Baptista.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus investe continuamente na otimização de suas operações e em breve vai anunciar novidades para o seu centro de distribuição, segundo o gerente. “Hoje nosso estoque já conta com todas as peças para dar suporte ao e-Delivery e estamos preparados para armazenar eventuais peças de outros novos lançamentos, seja elétrico ou diesel”, destacou Baptista.

CTM

concessionárias (pontos de venda e atendimento) na América Latina, África e Ásia”, afirmou Baptista.

Por questões estratégicas, a Volkswagen Caminhões e Ônibus não divulga os volumes atuais de peças despachadas diariamente para atender a reposição do pós-venda. “Em 2022, a montadora teve um aumento de 20% nas vendas de suas peças e acessórios para o mercado doméstico e de 45% para exportação, em comparação com o ano anterior. Este aumento expressivo se deve aos novos canais de venda da marca, e à compra de grandes lotes com fornecedores, impactando positivamente na competitividade dos itens”, revelou o gerente.

Do total de peças que entram no centro



5º Fórum Transporte Sustentável

JSL, Coopercarga, MWM, Raízen, Bradesco, Marcopolo, Embraer, Scania, Maersk, Greenbrier Maxion, Grupo Vamos, Vibra, Eaton e JCA foram algumas das empresas que participam desta edição do evento

A quinta edição do **Fórum Transporte Sustentável** foi realizada no dia 29 de novembro, de forma presencial, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. O evento, que a cada ano se consolida como um importante espaço de discussão de estratégias ESG, superou o número de 650 inscrições. Outra atração do encontro foi a área de exposição com veículos de carga e passageiros, com as mais modernas tecnologias do mercado.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e organizador do encontro, observou a evolução dos temas e discussões desde

a criação do **Fórum Transporte Sustentável**. “Percebemos a necessidade de haver um evento com essa temática ligada à sustentabilidade no setor de transportes, com a participação de todos os modais, englobando cargas e passageiros. E temos a participação ativa das entidades e das empresas, o que resulta em um conteúdo de altíssimo nível”, comentou.

“Nosso objetivo é inspirar o mercado com a troca de ideias, experiências e boas práticas”, disse Rodrigo Machado, organizador do evento. O jornalista Fred Carvalho, apresentador e mediador, enfa-

tizou a importância da sustentabilidade no contexto atual de mudanças e emergências climáticas.

PAINÉIS SOBRE DESCARBONIZAÇÃO E REDUÇÃO DE EMISSÕES

A apresentação de Fernanda Rezende, diretora-executiva adjunta Confederação Nacional de Transportes (CNT), sobre *As perspectivas do setor de transportes*, abriu a programação do Fórum. A executiva observou que o setor passa por uma fase de transição energética, com grandes pressões ambientais, principalmente para a redução das emissões de carbono. “Temos diferentes fontes de energia, como biogás, biodiesel, Hidrogênio, energia elétrica, que deverão coexistir para esse processo de descarbonização”, destacou.

No painel, *O desafio de zerar emissões*, Henry Joseph Junior, diretor-técnico da Anfavea, e Gábor János Deák, diretor do Sindipeças, debateram a busca por soluções inovadoras e práticas para combater as emissões de carbono no transporte. Deák também acredita que diferentes

tecnologias irão conviver neste caminho para a descarbonização do setor.

Com relação à eletrificação de veículos pesados, o diretor do Sindipeças alertou para o custo total de posse (TCO) dos modelos elétricos em comparação àqueles movidos a diesel. “Nos pesados, até 2035, o veículo a diesel ainda é mais vantajoso, mesmo com os menores gastos com manutenção e operação. E temos as dificuldades de infraestrutura de abastecimento, não apenas para o elétrico, mas também para outras fontes de energia como o gás natural”, comentou.

Já Henry Joseph Junior afirmou que enxerga o cenário brasileiro futuro com “olhos otimistas”, no que se refere à redução de emissões. “O Brasil já fez avanços em regulamentação e metas. Temos o Proconve, que define os níveis de emissões do veículos

pesados; o Inovar-Auto que teve como sequência o Rota 2030”, enumerou. Ele ainda lembrou que o projeto Mover, que vem para substituir o Rota 20230 e deve ser anunciado em breve, vai adotar o conceito “do poço à roda”, que controla as emissões



Mercelo Fontana,
diretor da OTM Editora

**Fernanda Rezende,
diretora-executiva
adjunta Confederação
Nacional de
Transportes (CNT)**



de carbono em todas as etapas. O estímulo ao uso do etanol, a ampliação do biodiesel e do HVO também foram destaques deste painel.

Em seguida, o tema discutido foi *Como diminuir a pegada de carbono. A experiência nos modais rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo*. Ramon Alcaraz, presidente da JSL, contou que a companhia tem uma estratégia de sustentabilidade. “Somos muito cobrados neste sentido. E buscamos reduzir em 15% as emissões até 2030. A eficiência logística ajuda muito na redução dos impactos ambientais e o Brasil pode melhorar bastante nesse aspecto.”

Leonardo Garnica, head de inovação corporativa Embraer, afirmou que a meta da empresa é alcançar a neutralidade de carbono até 2040, enquanto a meta do setor de aviação global é chegar a esse estágio em 2050. Para isso, a empresa tem investido em novas aeronaves híbridas a Hidrogênio, SAF (combustível sustentável de aviação) e 100% elétricas - o eVTOL que deve começar a operar em 2026.

Carlos Rocha, diretor-técnico da Frota Aliança Maersk, ressaltou que o modal marítimo é o que menos emite carbono por tonelada e por quilômetro. “Nosso desafio é ser net zero até 2040”, disse. A companhia lançou o primeiro navio porta-contêineres carbono neutro do mundo, em

2023, o *Laura Maersk*, movido a metanol.

José Rafael, da Vibra Energia, e Gustavo Tannure, da EZvolt, apresentaram a parceria das duas empresas. O case apresentado foi o primeiro posto 100% elétrico do país, o Eletroposto Anália Franco, em São Paulo, que possui capacidade para carregar até 36 veículos simultaneamente. Novos eletropostos e hubs de recarga devem ser inaugurados ainda neste ano.

Riscos e oportunidades das mudanças do clima foi o tema apresentado pelos especialistas do setor financeiro Júlio Carepa de Sousa, gerente de departamento de Riscos Climáticos do Bradesco e João Alberto de Sena Manso Filho, superintendente-executivo do Bradesco. “A agenda ambiental tem crescido do no Brasil e no mundo, mas não se pode perder o viés econômico. Isso ocorre nos países desenvolvidos, mas aqui ainda precisamos avançar”, disse Sousa.

28ª EDIÇÃO

INTERMODAL
2024 SOUTH AMERICA



SOLUÇÕES LOGÍSTICAS DE **PONTA A PONTA.** A INTERMODAL TEM.

Encontre soluções para o seu negócio no **maior e mais completo evento internacional** de logística, Intralogística, Tecnologia, Transporte de Cargas e Comércio Exterior das Américas.

43.000 *profissionais do setor reunidos*

500 *marcas com diversas soluções*



Um evento ainda
MAIOR E MAIS COMPLETO!
Faça já seu
CRENCIAMENTO GRATUITO!

05-07 MARÇO, 13h-21h / SÃO PAULO EXPO

INTERMODAL.COM.BR



O evento também contou como espaço de exposição de produtos e serviços

O painel *Novas tecnologias para o transporte sustentável* teve Wagner Fonseca, da Netz engenharia, como mediador. Renata Tozzi, gerente de Sustentabilidade do Grupo Vamos, contou que no aluguel de empilhadeiras, a demanda pelos modelos elétricos tem sido predominante. “Na locação de empilhadeiras, de dez contratos fechados, nove são de modelos elétricos. Isso ocorre porque temos escala. Acho que o mais importante neste momento é transformar os pequenos cases em grandes projetos, como ocorre com as empilhadeiras”, avaliou.

Renata Bento Matos, Enterprise Account Manager da Raízen, informou que a empresa fornece etanol, etanol de segunda geração e biogás. “Temos seis novas plantas em construção, sendo que cinco são para etanol de segunda geração e uma para biogás, disse. Alexandre Albacete, gerente de estratégia de produtos - Caminhões e Ônibus da Eaton, disse que a empresa tem

desenvolvido tecnologia para veículos elétricos e também tem seus objetivos internos em sustentabilidade. “É importante lembrar o papel das transmissões automatizadas que otimizam a faixa de operação dos veículos pesados, reduzindo o consumo e as emissões”, afirmou.

Thiago Brito, supervisor de Novos Negócios MWM, deu maior destaque à transformação veicular ou retrofit, em que o veículo a diesel passa a usar gás e biometano como combustível, reduzindo as emissões e o nível de ruídos. “Não é uma simples adaptação: trocamos o motor. É uma solução que reduz custos e é viável, pois 85% dos componentes são similares ao do motor a diesel, o torque e a potência são os mesmos. Nós também cuidamos da regulamentação da documentação do veículo que passa pelo retrofit”, informou.

Júlio Ben, especialista de pesquisa e desenvolvimento da Vipal Borrachas, relatou as iniciativas da empresa para a produção de pneus mais sustentáveis. “Desenvolvemos compostos e desenhos de banda de rodagem que reduzem a resistência do rolamento, usamos matérias-primas de fontes renováveis e incentivamos o reuso e a reciclagem de materiais. E também estamos atentos às demandas dos veículos elétricos que têm exigências diferentes em relação aos pneus.”

**Gustavo Rodrigues,
CEO do Grupo JCA**

Rodrigo Muniz Cordeiro, gerente de engenharia de desenvolvimento da Greenbrier Maxion, observou que o modal ferroviário é mais eficiente ambientalmente. O executivo também sublinhou que a engenharia ferroviária brasileira é de primeira linha. “Nosso objetivo tem sido reduzir a tara dos vagões, para que possam carregar mais carga com menos peso. Para isso, utilizamos novos designs e materiais”, disse.

Thiago Ferreira Veiga, gerente de desenvolvimento técnico para combustíveis e lubrificantes Vibra, afirmou que o HVO é uma alternativa tecnicamente viável para abastecer a frota de pesados, mas ainda faltam investimentos em infraestrutura para expandir sua utilização.

**EXPERIÊNCIAS
DE SUCESSO**

Rodoviário de cargas e passageiros - os últimos avanços foi o sexto painel do 5º Fórum Transporte Sustentável. Leandro Rocha, diretor comercial Coopercarga, contou que a empresa quer reduzir 20% das emissões de carbono nos próximos quatro



anos. Quando questionado sobre a falta de condutores no mercado, o executivo informou que contornou o problema contratando motoristas mulheres.

“O ESG tem que trazer resultados. Por isso, temos que ter parâmetros para medir o impacto dessas ações”,

acredita Gustavo Rodrigues, CEO do Grupo JCA. O executivo deu ênfase ao pilar social da estratégia ESG do grupo, que financia diversos programas educacionais e de capacitação para a comunidade e para os colaboradores.

Ricardo Portolan, diretor comercial mercado interno e marketing da Marcopolo falou sobre o sucesso da linha de ônibus rodoviários da Geração 8, que foi desenvolvida dentro de padrões rígidos de sustentabilidade e qualidade. “O lançamento da Geração 8 transformou o mercado brasileiro e criou novos padrões e patamares de segurança, confiabilidade, conforto, design, tecnologia.” A Marcopolo também trouxe o Attivi Integral, ônibus totalmente elétrico da marca.

Outro destaque na área de exposição foi o ônibus elétrico urbano a baterias da Mercedes-Benz. “O eO500U é uma solução que reforça o compromisso da empresa em oferecer uma alternativa sustentável para

a mobilidade urbana. Os elétricos são uma opção para aplicações urbanas de ônibus e caminhões. Já para operações rodoviárias, uma alternativa seria o hidrogênio, mas ainda está distante para o Brasil”, disse Mike Munhato, gerente de eMobility da Mercedes-Benz do Brasil.

Márcio Furlan, diretor de marketing, comunicação e experiência da Scania, fez uma abordagem mais ampla sobre a estratégia de sustentabilidade da marca, que se baseia em três pilares: transporte inteligente, que possibilita uma melhor gestão da frota por meio da conectividade; eficiência energética nas frotas movidas a diesel; e eletrificação e combustíveis alternativos como gás natural e biometano. “O diesel vai continuar relevante ainda por muito tempo. Por isso, a Scania investiu em uma nova linha de caminhões movidos a diesel, a linha Super, que apresenta redução significativa no consumo de combustível”, disse.

O último tema do evento foi *Caminhos para o net zero: experiências práticas*, com a mediação de Márcio D’Agosto, coordenador do PLVB. Daniel O. Toloni, diretor da BT Logística Integrada, abordou a transformação veicular ou retrofit. “Já temos muitos projetos com veículos que passaram a usar o gás natural e biometano. E também estamos avançando na eletrificação.”

Carlos Ferreira, coordenador de susten-

tabilidade, ESG, SSMA e Qualidade da Jomed, também focou sua apresentação na transformação veicular. A empresa já conta com 17 veículos que passaram pelo retrofit e circulam principalmente na rota entre Rio de Janeiro e São Paulo, por causa estrutura de abastecimento. “Utilizamos em 70% da operação o biometano e o restante é com GNV”, informou.

Nelson Bortoli, corporativo de Frota LOG 20, disse que 4% da frota da empresa é de veículos elétricos (39 equipamentos). “Temos boas experiências na distribuição urbana com frota elétrica. E vemos muito positivamente a questão do retrofit, que estende a vida útil de um equipamento e o torna mais sustentável”, comentou.

Guilherme Wilson, gerente de planejamento e controle da Federação das Empresas de Mobilidade do Estado do Rio de Janeiro (Semove), disse que a federação já testou todas as alternativas viáveis em combustíveis alternativos. “O Brasil tem uma vocação gigante para fornecer biocombustíveis e etanol. Acredito muito nessas alternativas e também na tecnologia Euro 6 que já reduz significativamente as emissões. Temos capacidade ainda de produzir hidrogênio verde, inclusive com energia eólica. Faltam programas federais para que todas essas tecnologias possam ser ampliadas e mantidas no longo prazo”, analisou.

CTM

RENAULT MASTER

projetada para você
ser grande



**líder de mercado por
9 anos consecutivos**

hexacampeã do selo
Maior Valor de Revenda

No trânsito, escolha a vida!

[renault.com.br](https://www.renault.com.br)



Iveco lança Daily Hi-Matic com transmissão automática

O modelo comercial de 3,5 toneladas está equipado com motor FPT/F1C VGT de 180 cv, transmissão ZF 8HP com oito velocidades, que atende também aplicação de 7,5 toneladas, e custa R\$ 310 mil

SONIA MORAES

A Iveco lança no mercado brasileiro o Daily Hi-Matic com câmbio automático. O novo veículo comercial começa a ser vendido no Brasil a partir de dezembro por R\$ 310 mil, preço 7,5% superior ao modelo com câmbio manual, que custa R\$ 289 mil.

A expectativa da Iveco é de que o novo Daily com câmbio automático represente 6% das vendas totais deste modelo no mercado nacional. No segmento de chassi cabine, a montadora alcançou 36,2% de marketshare de janeiro a outubro deste ano. "Nos últimos quatro anos, a Iveco teve 65% de crescimento em vendas e a meta é aumentar em 50% a participação do Daily Hi-Matic nos autônomos, que hoje é de 50%", disse Carlos Tavares, diretor comercial da Iveco no Brasil, durante o evento de lançamento em Belo Horizonte.



Produzido na fábrica de Sete Lagoas (MG), o Daily é líder no segmento de chassi-cabine, versão que é o carro-chefe da marca. O maior consumo está concentrado nas cida-

des de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. "Estamos oferecendo este modelo com transmissão automática porque é uma demanda dos frotistas, depois vamos incluir o câmbio automático nos furgões e nas vans de passageiro", esclareceu Tavares.

O novo Daily Hi-Matic faz parte do investimento de R\$ 1 bilhão anunciado pela Iveco em 2022 para um ciclo que se encerra em 2025. Segundo a montadora, o desenvolvimento durou dois anos e seguiu os altos padrões de qualidade e de confiabilidade. "Foram mais 500 mil

quilômetros rodados em grandes rotas no país, sendo 80% em trechos urbanos e 20% em rodoviários”, revelou Marcus Souza, diretor de marketing da Iveco para a América Latina.

Com motor FPT/F1C VGT de 180 cv, o novo Daily automático oferece bom desempenho e tem capacidade de subir rampas de 35 graus com facilidade, segundo a Iveco. A nova transmissão ZF 8HP com oito velocidades tem três modos de condução – Eco, Performance e Manual – e, segundo Tavares, é a mais preparada para o mercado com troca de marchas em dois milésimos de segundos. Essa caixa de transmissão também atende aplicação de 7,5 toneladas e é produzida pela ZF na Europa, equipando globalmente o Daily.

“O modo Eco, padrão no Daily, é acionado ao virar a chave. Esta função molda o comportamento do veículo para alinhar a performance com o consumo. No modo performance toda a função da caixa é recalibrada para oferecer mais potência e no manual o operador faz a troca de marcha”, explica Souza.

Outra função, o Kick Down, assegura melhor desempenho nas ultrapassagens, proporcionando mais segurança. Esta função está localizada no pedal do acelerador. Ao pisar no pedal até o final, o veículo faz uma manobra de segurança que reduz

marchas para melhor desempenho. A Creep Mode, por sua vez, permite que em marcha lenta o movimento seja iniciado, facilitando pequenas manobras, como a entrada em docas e baliza em vaga.

A partir de 2024, a Iveco vai acelerar a produção do Daily Hi-Matic e, além do Brasil, a empresa pretende exportar para outros países da América Latina. O Daily com câmbio manual é exportado para a Argentina e o Paraguai.

NEXPRO CONNECT

Para o Daily Hi-Matic, a Iveco está oferecendo um ano grátis de Nexpro Connect, plataforma de conectividade que oferece ferramentas muito importantes em relação à gestão de frotas, manutenção e serviços para os clientes. “Por meio desta ferramenta, o cliente consegue entender melhor o programa de manutenção e ter o controle do desperdício pela conectividade”, comentou Souza.

O Nexpro Connect é uma ferramenta que oferece um conjunto de funções para o controle total da frota, prometendo mais economia, segurança e praticidade para a logística das empresas. A solução está disponível no mercado para qualquer marca de veículo e faz a gestão da frota em uma única plataforma.

CTM

Seca no Canal do Panamá e falta de navios trazem desafios à logística mundial

De acordo com a SkyQuestt, apenas 500 navios de carga rolante (Ro-Ro) estão em operação nas Américas, o que desencadeou uma escassez de embarcações, levando a um aumento exponencial nos custos de frete. O executivo destaca as estratégias usadas para superar esse momento de crise

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Transporte Moderno
– Por que existe uma carência de navios Ro-Ro nas Américas? Isso também acontece nos outros continentes?

Cláudio Ramos – O que existe é uma situação complicada devido ao congestionamento no Canal do



Cláudio Ramos:
“A situação no Canal do Panamá tem potencial para aumentar custos e tempo de trânsito, afetando a logística global durante um período crítico”

Panamá onde os atrasos continuam, pois as autoridades do canal tem restringido cada vez mais a quantidade de navios que podem cruzar o canal por dia e isso tem sido alterado com frequência e desta forma as empresas de navegação vem reduzindo a quantidade de navios na rota, podemos citamos as principais Europa/Costa Oeste

US e Europa/Costa Oeste América do Sul e também da China para Costa Leste/ América do Sul. Como ação, os armadores têm agora que fazer reservas para janelas, a fim de cruzar o canal, que já estão para final de 2024 e caso tenham que cancelar ou reajustar, estão aplicando penalidades. Um ponto de consideração é o IMO 2023 (regras estabelecidas pela Organização Marítima Internacional) em que alguns



navios necessitam ir para Dry-Dock para conversão dos motores de propulsão visando a redução de emissões de carbono ou mesmo para scraping quando a vida útil se acaba.

TM – A estiagem no Canal do Panamá tem trazido muitos transtornos à logística global? E no Brasil?

Cláudio Ramos – O Brasil também é bastante impactado, e adicionalmente sabemos que há casos em que empresas de navegação usam o Panamá como hub, sendo assim, mesmo que não cruzem o canal, usam o porto local para atracação e enfrentam também congestionamentos. A seca severa no Canal do Panamá, resultante do El Niño e das mudanças climáticas, tem causado restrições operacionais significativas. Com as eclusas dependentes de uma quantidade substancial de água fresca, o canal agora opera com limitações no número de navios,

A seca severa no Canal do Panamá tem causado restrições operacionais significativas

calado e peso das embarcações. Desde de novembro, apenas 30 navios por dia podem atravessar, impactando cerca de 40% do transporte global. A situação tem potencial para aumentar custos e tempo de trânsito, afetando a logística global durante um período crítico. É difícil isolar o comércio exterior brasileiro neste contexto. Sabe-se que o transporte de carvão e de LNG (gás natural liquefeito), exportados pelos Estados Unidos para a Ásia principalmente, estão sendo bastante impactados. É importante notar que o Brasil deve produzir uma safra recorde de soja, milho e algodão em 2023, o que deve demandar fortemente o transporte marítimo para a Ásia nos próximos meses.

TM– Para enfrentar as dificuldades decorrentes da seca do Canal do Panamá, o que a DHL Global Forwarding tem feito?

Cláudio Ramos – Diante das dificuldades decorrentes da seca no Canal do Panamá, a DHL Global Forwarding tem implementado estratégias para mitigar impactos. Devido às restrições operacionais no canal, a DGF tem duas soluções de emergência: a utilização de

navios multipropósito (breakbulk), que têm porte menor e podem oferecer maior agilidade no transporte de cargas pelo canal, e a exploração de rotas alternativas através de estudos de custo e tempo de trânsito para atender demandas específicas. Essas medidas visam contornar as limitações impostas pela situação, garantindo eficiência na logística global em meio aos desafios causados pela seca no Canal do Panamá.

TM – Como funcionam os embarques breakbulk? É uma solução possível para quais tipos de cargas?

Cláudio Ramos – Os embarques breakbulk, também conhecidos como carga geral, referem-se ao transporte de mercadorias que não são acondicionadas em contêineres padronizados. Esse método é adequado para cargas de tamanhos, formas ou pesos irregulares, como maquinaria pesada, equipamentos industriais, madeira e aço. Ao contrário das cargas containerizadas, o processo de carregamento e descarregamento de cargas breakbulk é mais manual e requer equipamentos especializados. Embora ofereça flexibilidade, esse tipo de embarque pode ser mais demorado e envolver custos adicionais devido ao manuseio especializado. A escolha entre carga

containerizada e breakbulk depende das características específicas da carga, das exigências logísticas e das preferências do embarcador.

TM – Que outras soluções a DHL Global Forwarding implementou para contornar essas dificuldades?

Cláudio Ramos – Uma das sugestões que a DHL Global Forwarding está oferecendo para os seus clientes é a de realizar rotas alternativas. Uma rota bastante tradicional é a do Cabo da Boa Esperança, na ponta sul da África. O Canal de Suez, no Egito, também é uma alternativa, mas a região está instável politicamente. Há ainda outras opções mais desafiadoras do ponto de vista geográfico, como a do Cabo Horn e a do Estreito de Magalhães, ambos localizados no extremo sul da América do Sul, entre o oceano Atlântico e o oceano Pacífico. Além disso, a multimodalidade pode ser uma alternativa para algumas cargas e rotas. Por exemplo, cargas partindo da Costa Oeste da América do Norte podem ser enviadas por via terrestre para os portos da Costa Leste com destino à Costa Leste da América do Sul. Para outras cargas, o transporte aéreo pode ser uma opção. Para essas alternativas logísticas, cabe elaborar estudos de custo e tempo de trânsito.

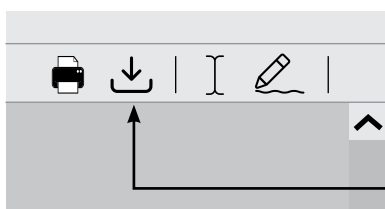
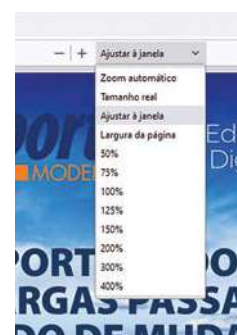
CTM

1963

2023

Agora ficou mais fácil e mais simples acessar as melhores publicações do setor de transporte e logística do país

O Acervo Digital das revistas Transporte Moderno e Techibus mudou. **E para melhor.** Agora você pode acessar as revistas diretamente e escolher o modo de exibição das páginas da maneira que for **mais confortável para sua leitura.**



Se você desejar fazer o download das revistas para ler off-line ou imprimir, agora também ficou mais fácil. É só clicar na pasta e salvar em seu desktop.

Quer acessar pelo smartphone?
Sem problemas.
É só tocar na capa e pronto!
Boa leitura.

Acesse já o **Acervo digital da OTM Editora** e fique bem informado sobre tudo o que acontece de relevante no setor.



Banco Mercedes-Benz anuncia mudança de liderança para 2024



O Banco Mercedes-Benz do Brasil comunica mudança no comando da instituição, em 2024. Após três anos à frente do BMB, Hilke Janssen despede-se do Brasil para assumir, a partir de 1º de março de 2024, o cargo de Chief Transformation Officer North America, na Daimler Truck Financial Services (DTFS) North America, nos Estados Unidos. Na nova função, a executiva reportará suas atividades a Richard

Howard, presidente e CEO da instituição americana, e participará, também, do Comitê Executivo da América do Norte. Assim que o nome do sucessor for aprovado pelo Banco Central, será anunciado.

Segundo a companhia, Hilke Janssen deixou importantes feitos durante sua passagem pelo BMB. Como primeira mulher a assumir o cargo de liderança do banco, atingiu recordes históricos, quando a empresa alcançou R\$ 19,454 bilhões em carteira, fazendo de 2022 o melhor ano de sua história.

De nacionalidade alemã, Hilke começou sua carreira em 1997, em um banco de investimentos e, em 1999, foi para um Capital Privado, em Frankfurt. Desde 2003, está na Daimler, na qual assumiu vários cargos de gestão.

Desafios sempre nortearam a carreira da executiva. Em 2010, já na Daimler Financial Services, em Berlim, Hilke se mudou para a Índia, para a criação da empresa Daimler Financial Services no país. Dois anos após essa empreitada, foi responsável pela criação da empresa na Malásia e assumiu o cargo de Managing Director da Mercedes-Benz Services Malásia. Um pouco antes de se tornar presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz do Brasil, foi Managing Director da Mercedes-Benz Financial Services Coreia.

No auge da pandemia, em 2021, Hilke se mudou para o Brasil. Imediatamente, começou a gerenciar a separação da DTFS (Daimler Truck Financial Service) e mudou o escritório do BMB para a fábrica, com o objetivo de alinhar-se com a estratégia de One-Roof.

VLI renova contrato com a Gerdau



A VLI fechou um novo acordo com a Gerdau, que envolve o transporte ferroviário de carvão e aço entre portos do Espírito Santo e a unidade da empresa localizada em Minas Gerais, por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas, na qual a VLI opera por direito de passagem.

O carvão é aplicado nas coqueiras, em que é produzido o coque para a produção de ferro gusa no alto-forno,

transformado em aço posteriormente. O produto chega ao Brasil por meio do terminal de Praia Mole, operado pela VLI, em Vitória. A movimentação do carvão é feita 100% via modal ferroviário, numa operação porta a porta, que permite que o cliente receba o produto dentro da usina.

“A renovação de parceria com um cliente como a Gerdau, uma das maiores e mais importantes empresas

do país, reforça a qualidade dos serviços executados pela VLI e os resultados obtidos com a logística multimodal, onde utilizamos o melhor de cada modal no transporte das cargas dos nossos parceiros. O cliente está sempre no centro das nossas tomadas de decisão, em que privilegiamos a qualidade, segurança e eficiência nos serviços”, reforça o gerente comercial da companhia, Igor Lima.

Além desta operação, a VLI também atende a Gerdau por meio da Ferrovia Centro-Atlântica, em um fluxo ferroviário que liga a cidade de Divinópolis, no centro-oeste mineiro, ao sistema portuário do Espírito Santo.

Scania vende 350 caminhões para a Amaggi

A Amaggi comprou 350 caminhões Scania – 250 modelos 560 R 6x4 Super Euro 6 movidos a diesel e 100 modelos 500 R 6x4

Super abastecidos com biodiesel (B100). O suporte diário para as operações é da Casa Scania Rota Oeste.

Os 250 caminhões 560

R 6x4 Super, movidos a diesel, irão atender ao plano de ampliação da frota rodoviária da Amaggi e os 100 modelos 500 R 6x4 Su-

per com biodiesel faz parte da estratégia de descarbonização da companhia, em linha com sua meta SBTi de reduzir suas emissões de gases de efeito estufa até 2035. Os caminhões com B100 devem ser entregues a partir de maio do próximo ano.

Atualmente, a Amaggi tem 700 caminhões em sua frota e deve fechar 2024 com 1,1 mil veículos. “A Amaggi vem sendo pioneira no uso de modais logísticos sustentáveis, como na navegação fluvial do arco norte e entendemos que o uso do biodiesel vem na mesma direção, atendendo os objetivos de descarbonização das operações da empresa”, comentou Judiney Carvalho, CEO da Amaggi. “Olhamos para o futuro, com a ampliação não só da frota rodoviária movida a B100, mas também com a extensão



do uso desse combustível para frota fluvial, de tratores e outros maquinários agrícolas que há anos já vem sendo testados pela Amaggi.”

“É a nossa primeira venda de caminhões 100% movidos a biodiesel originais de fábrica. A Amaggi e a Scania mostram o quanto estão preocupadas em viabilizar um ecossistema de transporte mais sustentável. Todo o ciclo sustentável está completo neste exemplo de sucesso, pois a fábrica de biodiesel é da própria Amaggi. Os testes foram satisfatórios e o veículo está plenamente pre-

parado para receber o combustível”, afirma Simone Montagna, presidente e CEO da Scania operações comerciais Brasil.

Além dos 100 caminhões 100% a biodiesel, o outro lote de 250 caminhões 560 R 6x4 Super a diesel

reforçam a força da Scania no agro, nas aplicações com composições de tração 6x4. Do total das vendas da Scania, em média, anualmente, 44% vão para o setor. “Por isso, precisamos oferecer soluções muito eficientes para os clientes. O 560 Super chegou em 2023 para transformar o mercado, com até 28% de economia de combustível sobre a geração anterior, e uma superior eficiência energética, ou seja, seu motor emite ainda menos gases poluentes. Estamos cumprindo esta promessa de marca, que é muito acima dos concorrentes”,



ESTALEIRO RIO MAGUARI



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

SOMOS O MELHOR ESTALEIRO DO BRASIL PELA QUARTA VEZ CONSECUTIVA

O Estaleiro Rio Maguari foi reconhecido pela quarta vez consecutiva, como o **melhor do Brasil na categoria Indústria Naval** pela revista “**Maiores e Melhores do Transporte no Brasil**” da editora OTM.

Este reconhecimento é fruto do compromisso inabalável com a inovação, a dedicação de uma equipe altamente qualificada e a busca incessante pela excelência.



+55 91 3214-7800

Rodovia Maracacuera, km 6 - Icoaraci
Belém, Pará, Brasil. Cep: 66.815-140

www.riomaguari.com.br
contato@riomaguari.com.br



salienta Montagna.

O B100 utilizado pela Amaggi em sua frota é proveniente da fábrica de biodiesel da companhia. Com mais de 26 mil m² de área construída, a fábrica de biodiesel entrou em operação

em 2023. A planta fica em Lucas do Rio Verde (MT), na área onde a empresa já opera uma indústria esmagadora de grãos e de onde sai a matéria-prima para a fabricação do biocombustível. A fábrica tem capacida-

de estimada de produzir 368 mil m³ de biodiesel por ano. Biodegradável e sustentável, o biodiesel é um tipo de combustível produzido a partir de fontes renováveis – no caso da Amaggi, o óleo de soja.

Mercedes-Benz entrega 40 extrapesados Actros para a Transporte Excelsior



A Transporte Excelsior, que tem 63 anos de atuação no setor rodoviário de cargas, comprou 40 caminhões extrapesados Mercedes-Benz Actros 2548 LS 6x2, com tecnologia BlueTec 6 compatível com a norma de emissões Proconve P8 (Euro 6). Este cavalo mecânico traciona diversos tipos de semirreboques de cargas

fracionadas e cargas em geral, além de outras aplicações da empresa.

Os veículos foram comercializados pelo concessionário Guanabara Diesel de Barra Mansa (RJ), cidade que abriga uma das 19 filiais da Transporte Excelsior, que está presente em todos os estados do Sul e Sudeste, como na Bahia e em Pernambuco, no Nordeste.

“Estamos em constante ampliação e precisamos de mais caminhões para atender nossa alta demanda com qualidade e eficiência. Hoje, possuímos aproximadamente 450 veículos na

frota”, afirma Rogério Loureiro, diretor superintendente da Transporte Excelsior.

“Acreditamos que esta renovação representa um compromisso sólido com o futuro da Transporte Excelsior e reafirma nossa busca constante por qualidade e inovação. Realizar uma gestão eficiente e estratégica de veículos pesados é essencial para seguir sempre em frente rumo ao futuro que desejamos. O conjunto de tecnologias do Actros vem ao encontro desse contexto”, diz Loureiro.

“A negociação com a Guanabara Diesel envolveu

a participação do Banco Mercedes-Benz na operação de financiamento dos novos Actros. Além disso, em breve, receberemos o treinamento Master Drive

da Mercedes-Benz, o que nos permitirá obter conhecimento para melhor avaliação da média de consumo de combustível dos Actros, que já estão

em operação levando a bandeira e os valores da Transporte Excelsior junto com nossas cargas pelos quatro cantos do Brasil”, conta Loureiro.

Porto de Suape inicia última etapa da dragagem do canal externo



O porto de Suape, localizado na região metropolitana do Recife (PE), iniciou em 1º de dezembro a última etapa da dragagem do canal externo do atracadouro, para aprofundamento de até 20 metros. A ação colocará o porto em posição de destaque no cenário portuário mundial, possibilitando a atracação de embarcações de grande

porte com sua capacidade máxima, como navios petroleiros do tipo Suezmax, e tornando o porto mais atrativo para o mercado internacional.

A dragagem é fundamental para a manutenção da navegabilidade, garantindo a profundidade adequada para a segurança da navegação, manobras e operações do porto, que

funciona ininterruptamente 24 horas por dia, durante os 365 dias do ano. A intervenção está autorizada pelo órgão ambiental estadual e tem previsão de ser concluída em até cinco meses.

A administração da estatal portuária adotou todas as medidas necessárias para mitigar o impacto ambiental, em cumprimento às exigências que constam na autorização, como elaboração de programas ambientais; controle e monitoramento da fauna aquática e das águas superficiais; manejo e monitoramento do sedimento.

O serviço será executado pela empresa holandesa

Van Oord, com pagamento de R\$ 140 milhões de recursos próprios, com o uso da maior draga do mundo

do tipo corte e sucção, Willem Van Rubroek. É a primeira vez que é utilizada num porto brasileiro.

No total, serão removidos, aproximadamente, 1.368.000 metros cúbicos de sedimentos do mar.

Grupo Tombini adquire 50 caminhões S-Way da Iveco



A Iveco realizou a sua maior venda individual do S-Way a um único cliente, o Grupo Tombini. A entrega de 50 caminhões extrapesados também representou a entrada da marca no Grupo Tombini, que atua no transporte de cargas refrigeradas e congeladas.

Marcio Querichelli, presidente da Iveco para América Latina, fez a entrega simbólica das chaves ao sócio-diretor da Tombini, Clécio Tombini. “Estamos transformando o cenário

brasileiro de transporte de cargas por meio da inovação e conectividade. O S-Way é um pesado de alta qualidade e baixo consumo de combustível, que tem como principais características a resistência e a durabilidade. É com muito orgulho que entregamos esse lote”.

Fundada em 1977, a Tombini tem uma frota de mais de 1,5 mil caminhões – todos extrapesados. Clecio Tombini, sócio-diretor da empresa, conta que conheceu o novo modelo de pesado da Iveco na Fenatran, no início de outubro. “O que primeiramente nos chamou atenção no S-Way foi a cabine alta e confortável e então procuramos saber mais sobre outros detalhes e nos encanta-

mos. Nossa expectativa em relação a maior rentabilidade por quilômetro rodado e TCO é grande”, afirma.

A Tombini trabalha com carga refrigerada e congelada nos segmentos de higiene, beleza, cosméticos e cargas químicas. “Apostamos no S-Way pelo menor consumo de combustível e de custos de manutenção. Além disso, prezamos pela satisfação de nossos motoristas e acreditamos na assessoria através da conectividade”, diz o empresário.

Desenvolvido por uma equipe de aproximadamente 450 pessoas, o S-Way passou por um rigoroso processo de engenharia, envolvendo mais de 70 protótipos e 450 testes

diversificados, totalizando mais de 2,5 milhões de quilômetros rodados. Essa

trajetória rigorosa assegura a resistência, força e durabilidade do veículo,

consolidando-o como uma opção de destaque na categoria de pesados.

TPC auxilia na expansão da Leroy Merlin no Nordeste



A TPC Logística Inteligente, empresa da JSL, está ampliando as operações do seu centro de distribuição Multicliente, em Simões Filho (BA), para atender à Leroy Merlin na região nordeste. O segundo CD externo da rede irá receber, armazenar e expedir produtos diversos, como aparelhos de ar-condicionado, revestimentos e móveis para jardim.

“A Leroy Merlin está chegando em Salvador para oferecer a solução completa

aos nossos clientes, e sabemos que disponibilidade e prazo de entrega são fatores decisivos no ato da compra. A parceria com a TPC visa ampliar nossa variedade de produtos com estoque local, onde nossos clientes poderão receber seus produtos de forma rápida e segura em sua casa”, afirma Thiago Batista, diretor de operações logísticas da Leroy Merlin Brasil.

A operação é um reforço importante para a primeira

unidade da Leroy Merlin na Bahia e quarta loja da região nordeste. “É uma atividade que demanda alto nível de eficiência na separação e expedição dos itens, uma vez que, após o pedido, as entregas devem ser feitas em até 24 horas para clientes da região metropolitana de Salvador, onde está situado o nosso CD”, conta Leandro Medeiros, gerente de segmentos da TPC.

Com área total de 46,7 mil m², o CD Multicliente atende dez clientes atualmente e faz parte do complexo da TPC no Nordeste, que conta com um CLIA (Centro Logístico Industrial Aduaneiro), armazém geral e pátios, somando mais de 154 mil m². “É uma operação de grande importância para a Leroy Merlin, que está ex-

pandindo os negócios nessa região e inaugurando a sua primeira loja em Salvador.

Por meio de uma sinergia promissora, contribuímos com o processo de expansão

dos negócios nessa região”, diz André Sampaio, diretor de operações da TPC.

Volkswagen exporta 12 caminhões Constellation para Costa Rica e Bolívia

A Volkswagen Caminhões e Ônibus entregou novos caminhões para operações vocacionais em outros países da América Latina. Na primeira negociação, foram 12 caminhões VW Constellation 26.280 6x4 para a Costa Rica. Esses veículos, destinados para a coleta de lixo, foram fornecidos ao cliente Rabsa por meio do importador Eurobus, reforçando a frota local e a parceria entre os dois países.

Na segunda exportação, a montadora efetuou a venda de dois VW Constellation 17.320 4x2 para a Bolívia, numa operação realizada pelo importador Hansa e cooperação da câmara Alemã. Cada caminhão recebeu a instalação de



um furgão frigorífico para utilização no transporte de materiais, medicamentos e vacinas. Este modelo é ideal para pequenos produtores e grandes empresas do país, que desempenha um papel fundamental no plano de internacionalização da montadora e conta com aproximadamente três mil caminhões e ônibus VW importados.

“Seguimos fortes no nosso plano de internacionalização e os números se mantêm satisfatórios. O envio destes novos modelos para Costa Rica e Bolívia só reforça o poder

da marca pelo mundo afora, replicando o modelo de sucesso que temos no Brasil e entregando veículos sob medida para diversos clientes e segmentos”, comenta Alberto Borges, supervisor de vendas internacionais da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Em setembro, a Volkswagen Caminhões e Ônibus também entregou o primeiro caminhão 100% elétrico da Argentina para a Express Logística, operadora logística da Cervecería y Maltería Quilmes, em evento realizado no Centro de Distribuição da empresa no Mercado Central, dando mais um passo importante no processo de eletrificação no mercado internacional.

Rodofort Guerra entrega 22 implementos rodoviários para empresa peruana

A Rodofort Guerra entregou 22 implementos rodoviários a transportes Hagemsa, um dos maiores operadores



logísticos do Peru na área de mineração. “Estamos iniciando uma parceria com uma empresa que é referência em qualidade e eficiência na operação de mineração no Peru. Esta aliança estratégica nos permitirá avançar rapidamente com nosso portfólio de produtos em um dos principais segmentos do país e reforça nossa estratégia de atuação internacional”, diz Rogerson Gemelli, gerente de vendas da Rodofort Guerra.

O mercado peruano absorve em torno de seis mil unidades anuais de reboques e semirreboques, ficando na terceira posição na América do Sul. “O Peru é estável economicamente, o que permite investimentos e é uma das nações que mais cresce na América Latina”, explica Gemelli. Os produtos entregues pela Rodofort Guerra foram: 18 plataformas de carga seca de três eixos de 13,5 metros, duas plataformas

de carga seca de três eixos de 14 metros e dois sider de três eixos de 14,6 metros.

O Peru possui jazidas de cobre, ouro, prata, zinco, chumbo e gás natural, e o setor de mineração contribui com 8,5% do PIB e é responsável por 63,9% das exportações totais do país. “O país tem registrado investimentos significativos em infraestrutura”, avalia o executivo.

A Transportes Hagemsa tem sede em Arequipa, é um dos grandes players locais no setor de mineração e dispõe de mais seis bases de operação por todo o país.

DHL Supply Chain apresenta Política de Transporte Verde

A DHL Supply Chain está implementando uma política global de Transporte Verde que sinaliza um movimento em seus in-

vestimentos futuros rumo a soluções de transporte descarbonizadas. O principal objetivo é realizar reduções substanciais nas

emissões de carbono, em linha com o plano geral de Sustentabilidade do grupo.

Os serviços de transporte são um dos principais fa-

tores que contribuem para a pegada de emissões da empresa. A política fornece orientações sobre a alternativa mais ecológica, levando em consideração fatores como disponibilidade, infraestruturas e custos por mercado e país.

Como medida inicial, a DHL Supply Chain fará a transição de cerca de dois mil dos seus veículos de motores de combustão convencional no mundo para alternativas mais ecológicas, como hidrogênio, biogás, eletricidade ou óleo vegetal tratado com hidrogênio. Nos próximos três anos, a DHL Supply Chain comprometeu-se com um investimento adicional global de 200 milhões de euros em alternativas aos combustíveis fósseis.

Essa iniciativa promete reduzir quase 300 mil toneladas de emissões de CO₂, representando um passo decisivo em direção à sustentabilidade ambiental e

à redução das emissões de carbono da empresa. Estas reduções equivalem a compensar as emissões de CO₂ produzidas por 2.200 caminhões que percorrem, cada um, 500 quilômetros por dia ao longo de um ano. Para começar, esta nova política abrange investimentos em 17 países com as maiores pegadas de emissões, abrangendo o Brasil.

“Juntos, esses países são responsáveis por 94% das emissões da nossa frota própria no setor de transportes. Nosso objetivo ambicioso é ter 30% de unidades e combustíveis sustentáveis na nossa frota própria até ao final de 2026, aproveitando o potencial das alternativas de combustíveis verdes através da nossa pioneira Política de Transportes Verdes. Ao fazer isso, não estamos apenas estabelecendo um novo padrão na indústria, mas também

reforçando nosso compromisso inabalável com as gerações futuras”, enfatiza Oscar de Bok, CEO da DHL Supply Chain, sobre a política global. “Além disso, ao convidar nossos clientes a se juntarem a nós nesta jornada transformadora e apoiar ativamente o transporte rodoviário verde, oferecemos a eles uma ferramenta poderosa para tornar suas cadeias de suprimentos ainda mais verdes”.

Na América Latina, a DHL Supply Chain anunciou recentemente um investimento de 500 milhões de euros em um plano de cinco anos que inclui projetos de descarbonização da frota regional através de alternativas mais verdes, entre outras iniciativas. Atualmente, na região, existem mais de 160 veículos operando com alternativas ecológicas - movidos por eletricidade, gás ou com sistema híbrido -, sendo 85 no Brasil.



Déficit do setor de autopeças chega a US\$ 8,3 bilhões

As importações atingiram US\$ 15,9 bilhões de janeiro a outubro deste ano e, mesmo com a redução de 3,9% em relação aos dez meses de 2022, representaram quase o dobro das exportações

A indústria de autopeças acumulou de janeiro a outubro de 2023 déficit de US\$ 8,3 bilhões na balança comercial, o que representou uma retração de 15% em relação aos US\$ 9,7 bilhões registrados no mesmo período de 2022, conforme mostram os dados divulgados pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

O saldo negativo deve-se à movimenta-

ção maior das importações, que totalizaram US\$ 15,9 bilhões, e mesmo com redução de 3,9% em relação aos dez meses de 2022 (US\$ 16,6 bilhões) representaram quase o dobro das exportações. Nas exportações, apesar do aumento de 11,8% no período, o resultado ficou menor que as importações, totalizando US\$ 7,7 bilhões, ante os US\$ 6,8 bilhões alcançados nos dez meses de 2022.

O Sindipeças destaca que em ou-

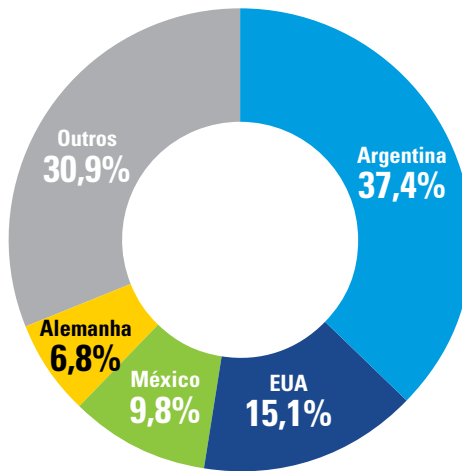
tubro as exportações totalizaram US\$ 761,6 milhões, superando em 6,1% setembro (US\$ 717,9 milhões), mas o resultado ficou 2,4% abaixo de outubro de 2022 (US\$ 780,2 milhões).

EXPORTAÇÕES

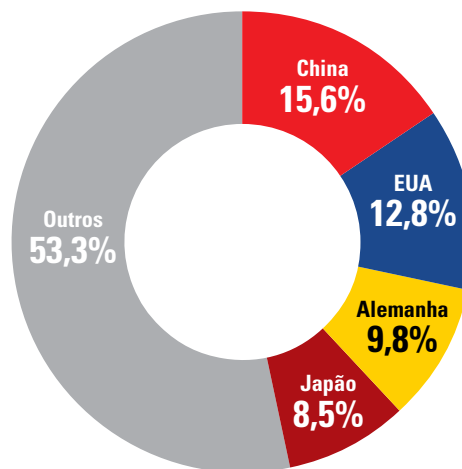
Do total de componentes exportados para 207 mercados, a Argentina ficou com 37,4% de participação nos dez meses de 2023 primeiro semestre, com US\$ 2,87 bilhões de componentes adquiridos do Brasil, 15,8% a mais que em janeiro e outubro de 2022, seguida pelos Estados Unidos, que teve 15,1% de participação, com US\$ 1,15 bilhão, 3,8% superior ao mesmo período de 2022.

Na sequência está situado o México, que absorveu US\$ 757,2 milhões, 21,8% a mais que no mesmo período do ano passado, ficando com 9,8%

Exportações da indústria de autopeças | 2023



Importações da indústria de autopeças | 2023



Fonte: Sindipeças

A Alemanha teve 9,8% de representatividade, com o total de US\$ 1,56 bilhão, 6,3% inferior aos dez meses de 2022. O Japão, que aparece em quarto lugar no ranking, teve 8,5% de participação, com US\$ 1,35 bilhão, 4,5% abaixo do mesmo período de 2022.

CTM

do total, e a Alemanha, que teve 6,8% de participação, com US\$ 520,7 milhões, aumento de 9,3% sobre o acumulado de janeiro a outubro de 2022.

IMPORTAÇÕES

Nas importações provenientes de 192 países de janeiro a outubro de 2023, a China se destacou com US\$ 2,50 bilhões, 6,3% a menos que nos de meses de 2022, e a participação foi 15,6% nas compras totais das empresas, seguida pelos Estados Unidos, com US\$ 2,03 bilhões, 0,2% acima do mesmo período de 2022 e 12,8% de participação.



Sua frota rumo à eficiência máxima!

SCALAR: inovação da ZF para o futuro das frotas, disponível hoje!

Uma plataforma inteligente que integra planejamento, roteamento, despacho e inteligência de negócios, permitindo tomadas de decisão automatizadas em tempo real, baseadas em IA, elevando consideravelmente a eficiência dos veículos.

- **Domine o Controle:** Gestão ágil e flexível da frota, colocando o poder de otimização em suas mãos.
- **Conectividade Total:** Veículos e central de controle interligados, permitindo decisões rápidas e assertivas.
- **Dados que Salvam:** Processamento avançado para prevenir acidentes e garantir a segurança de cada viagem.
- **Eficiência em Ação:** Operações mais eficazes, reduzindo custos de maneira significativa.
- **Cargas Protegidas:** Gerenciamento aprimorado para proteger suas cargas.

A plataforma SCALAR não apenas otimiza manutenções programadas, mas também reduz o tempo de inatividade dos veículos. Ao minimizar as paradas não planejadas e aumentar a eficiência operacional, proporciona uma economia direta ao evitar gastos desnecessários com reparos emergenciais e maximizar o tempo produtivo de cada veículo.



Acesse
e saiba mais.

ZF 65 anos
no Brasil

GARANTIA TRIPLA

apollo **TYRES**

R A I



A ÚNICA COM
3 GARANTIAS.

- 1) **MÍNIMO
2 RECAPAGENS**
- 2) **DANOS
ACIDENTAIS**
- 3) **GARANTIA
LEGAL**

Só um pneu com carcaça
tão robusta pode oferecer
toda essa proteção.
**É garantia para deixar
caminhoneiros e frotistas
cobertos de confiança.**

Conheça as condições e
cadastre logo seus pneus novos.
apollotyres.com.br

Escaneie o QR Code
e confira o regulamento
completo no site.



apollo
TYRES