

transporte

Todos os modais MODERNO



Ano 60 - N° 523 - www.otmeditora.com



Edição Digital



ESPECIAL RANDON
A TRAJETÓRIA
DE TRANSFORMAÇÕES
DA COMPANHIA QUE
COMPLETOU 75 ANOS EM 2024

INDÚSTRIA DE CAMINHÕES MOSTRA SUAS MÚLTIPLAS SOLUÇÕES PARA DESCARBONIZAR A FROTA BRASILEIRA



IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS OTIMISTAS COM O RITMO DE NEGÓCIOS EM 2024, FABRICANTES APRESENTAM NOVIDADES

TECNOLOGIA E INOVAÇÃO FORNECEDORES DE SISTEMAS E SOLUÇÕES APOSTAM NA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA)

MOTORES NOVAS TECNOLOGIAS PROMOVEM O USO DE COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS



ENTREVISTA
LUIZ CARLOS MORAES, VICE-PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES (ANFAVEA)

RANDON **75** ANOS

*Quando a jornada é incrível,
uma página é pouco para
contar tanta **história**.*

Vire esta página →

Nascemos de um sonho. Concebidos pelo ímpeto de inovar, de fazer diferente, de puxar a história pra frente. Desbravamos o nosso próprio caminho, e continuamos percorrendo novas distâncias. **Porque ir muito longe, nunca é demais.**



1949

Hercílio e Raul Randon inauguram a fascinante história da Randon.

1953

Fomos a primeira mecânica a oferecer o sistema de freio a ar comprimido no Brasil.



1955

Desenvolvemos e adaptamos o 3º eixo em caminhões.



1972

Início das exportações. O primeiro lote teve o Uruguai como destino.



1967

Lançamos o semirreboque de três eixos. Inovação que veio ao encontro da regularização da nova Lei da Balança.



1960

Nesse ano, concebemos o nosso 1º semirreboque.

1977

Primeira exportação para África. Foram exportados mais de mil semirreboques para a Argélia.



1974

Inauguração das novas instalações da Randon em Caxias do Sul - RS.



1994

Inauguração da unidade industrial na Argentina.



2004

Ingressamos no segmento ferroviário com a fabricação de vagões de carga.



2005

Lançamos o nosso exclusivo painel Ecoplate.



2009

Implementamos o processo de pintura E-coat e Top-coat, nos tornando a única na América Latina a oferecer essa tecnologia para semirreboques.



2015

Lançamos o Ecoplate 2, ainda mais leve, sustentável e durável.



2011

Lançamento dos semirreboques da Linha R.

Inauguramos nossa unidade industrial em Chapecó - SC.



2010

Nosso Campo de Provas (atual CTR) começa a operar desenvolvendo pesquisas e testes de produtos.



2018

Inauguramos nossa planta industrial na Região Sudeste do Brasil.



2019

Lançamos o Hybrid R, o primeiro semirreboque com exclusivo sistema de tração auxiliar elétrica.

Criação da Joint Venture Randon Triel-HT em Erechim - RS.



2020

Ampliamos nossa capacidade produtiva e a modernizamos ainda mais, permitindo fabricar até 130 implementos por dia.

Inauguramos nossa unidade industrial em Messias - AL.



2022

Lançamos o Ecoplate 3 e a Linha New R, unindo modularidade, eletromobilidade, sustentabilidade e inteligência embarcada.



2022

Adquirimos a fabricante norte-americana de semirreboques Hercules Chassis.

Créditos Fotográficos: M Scalco, Maicon Dewes, Márcio Campos e Memorial Randon.

Reflexo de uma trajetória de inovação e movimento **que não para de avançar.**



transporte
 Todos os modais MODERNO

Ano 60 - Nº 523 - Novembro 2024

REDAÇÃO

CEO

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

DIRETOR EDITORIAL

Fred Carvalho
fredcarvalho@otmeditora.com

EDITORA

Aline Feltrin
alinefeltrin@otmeditora.com

COLABORADORES

João Mathias, Mauro Barros
 (revisão), Roberto Hunoff,
 Valeria Bursztein
 e Sonia Moraes

IMAGENS

Divulgação

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

REDES SOCIAIS

Caio Lima
caiolima@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. (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

A descarbonização do transporte passa por diversos caminhos

O que podemos esperar da 24ª edição do Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga, a tradicional Fenatran? Certamente, os profissionais que atuam no dia a dia do setor responderão que esse evento desempenha um papel fundamental na orientação de empresas sobre o caminho a seguir para descarbonizar suas frotas de caminhões. Os representantes das empresas, em busca de soluções para reduzir suas emissões de poluentes, esperam encontrar na Fenatran não apenas alternativas mais econômicas e eficientes, mas também opções que se alinhem perfeitamente às suas necessidades específicas.

Com a presença esperada de 66 mil visitantes ávidos para descobrir as melhores oportunidades de negócios e de 600 marcas prontas para apresentar um arsenal de produtos e serviços adaptados à realidade de seus clientes, a Fenatran se torna um ponto de encontro essencial.

Ao percorrer os estandes de montadoras e empresas que compõem a cadeia de suprimentos do transporte rodoviário de cargas, os visitantes notarão uma gama diversificada de soluções para a descarbonização. Isso inclui caminhões elétricos, ideais para curtas distâncias, e modelos a gás para médias distâncias, além de avanços em combustíveis alternativos como biodiesel, diesel verde (óleo vegetal hidrogenado) e, até mesmo, o diesel fóssil, que, segundo as perspectivas atuais, ainda terá um papel significativo na matriz energética brasileira nos próximos anos. Para as frotas movidas a diesel, uma variedade de soluções de serviços está disponível, visando tornar esses caminhões mais limpos e menos poluentes.

Nesta edição especial Fenatran 2024, a Transporte Moderno mergulhou em todas as novidades que serão apresentadas entre 4 e 8 de novembro a fim de auxiliar o leitor em suas decisões de negócios e em sua busca em entender o panorama do transporte rodoviário de carga, que é responsável por transportar mais de 60% das riquezas desse país.

Boa leitura e até a próxima edição.



Aline Feltrin
 Editora

VAMOS. LÍDER EM LOCAÇÃO E VENDA DE CAMINHÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS NOVOS E SEMINOVOS.



UMA EMPRESA DO GRUPO

 **SIMPAR**

UM ECOSISTEMA ÚNICO EM ALTERNATIVAS PARA
A RENOVAÇÃO E EXPANSÃO DA FROTA BRASILEIRA.

0800 025 4141 vamos.com.br



FENATRAN

- 6 EDITORIAL**
A Fenatran é um ponto de encontro essencial para um setor que procura caminhos para descarbonizar e ganhar mais eficiência nas operações
- 10 CONVERSA FRANCA**
O vice-presidente da Anfavea, Luiz Carlos Moraes, compartilha sua visão sobre a renovação da frota e os desafios da indústria para ganhar mais competitividade no mercado global
- 16 FENATRAN 2024**
Na 24ª edição da Fenatran, mais de 600 marcas expositoras, representantes de toda a cadeia industrial do mercado de transporte de cargas, levam inovações em soluções e equipamentos para o setor. Expectativa dos organizadores é atrair 66 mil visitantes
- 20 MONTADORAS**
A indústria de caminhões enfrenta o desafio de desenvolver as soluções de descarbonização mais adequadas para um setor que demanda diferentes tecnologias. As novidades apresentadas na Fenatran 2024 refletem essa realidade
- 30 TRANSPORTADORAS**
Empresas de transporte e logística precisam investir em frotas menos poluentes, mas sem perder o controle dos custos. Grandes companhias do setor revelam como estão encarando essa missão
- 36 INDÚSTRIA DE IMPLEMENTOS**
O presidente da Anfir, José Carlos Sprício, está otimista com o ritmo de negócios da indústria de implementos em 2024 e enxerga na Fenatran mais uma oportunidade para o avanço do setor
- 38 LANÇAMENTOS DE IMPLEMENTOS**
Fabricantes do setor de implementos rodoviários reservam para o evento lançamentos e inovações e incluem a feira entre as estratégias de vendas para fechar o ano com resultados positivos
- 47 ESPECIAL RANDON**
O caderno especial celebra os 75 anos da Randon, destacando a trajetória de transformações e inovações que levaram a oficina de 1949 a se tornar um grande conglomerado industrial com presença nos principais mercados globais
- 78 AUTOPEÇAS**
Com foco em sustentabilidade, as empresas de autopeças destacam novas tecnologias desenvolvidas para elevar a eficiência e segurança dos veículos comerciais e implementos rodoviários
- 84 MOTORES**
As fabricantes de motores demonstram as suas múltiplas soluções que favorecem o uso de combustíveis alternativos ao diesel fóssil
- 88 TECNOLOGIA E INOVAÇÃO**
A inteligência artificial (IA) é a principal novidade dos fornecedores de sistemas e soluções que participam da Fenatran 2024
- 94 PNEUS**
A indústria de pneus mostra sua força com lançamentos e tecnologias que ajudam a melhorar a produtividade da frota
- 100 COMBUSTÍVEIS**
As distribuidoras de combustíveis diversificam produtos e investem na expansão de ofertas dotadas de componentes de baixo impacto ambiental
- 104 LOCAÇÃO DE CAMINHÕES**
O aluguel de caminhões vem crescendo no Brasil, mas as companhias que oferecem essa modalidade ainda precisam comprovar seus benefícios ao transportador brasileiro
- 108 IAA TRANSPORTATION**
O maior evento de transportes do mundo deixou claro que as tecnologias e soluções necessárias para a descarbonização estão em vigor, mas o caminho para ampla adoção deve ser pavimentado
- 112 PANORAMA MULTIMODAL**
Fatos que marcaram os modais de transporte nos últimos dois meses

Tracker Carreta Solar

Monitore sua carreta
desacoplada em
tempo real.

ACTIVE
SINTS

Grupo Tracker:
soluções em segurança
para a sua frota!



Posições configuráveis



Configuração de cercas
eletrônicas



Histórico de distância e
ranking de ociosidade



Controle online da bateria



Roaming internacional
(América Latina)

Tracker Telemetria

Solução ideal para o
controle e gestão do
seu veículo ou frota.



Relatórios de telemetria



Controle de ociosidade e velocidade



Alerta de furto e movimento suspeito



Ranking de motorista



Aceleração e freada brusca



Dashboards via web ou aplicativo móvel.



Entre em contato:
0300 400 5000

Ou escaneie o QR Code
e faça uma cotação

Uma indústria movida por inovações

Luiz Carlos Moraes é um veterano na participação da Fenatran, o maior evento do setor de transporte rodoviário de cargas da América Latina. Para a edição de 2024, a expectativa do executivo é que seja um marco para inovações e tecnologias no setor. Atual vice-presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Moraes afirma que os visitantes terão a oportunidade de testemunhar uma ampla gama de soluções, incluindo veículos movidos a gás biometano, já disponíveis no mercado. Além disso, a exposição terá um forte enfoque na eletrificação. Moraes, que também é diretor de comunicação na Mercedes-Benz do Brasil, onde trabalha há 46 anos, é um profundo conhecedor das dinâmicas do transporte rodoviário de cargas. Nas últimas décadas, Moraes tem sido uma



voz ativa em discussões cruciais para o setor, contribuindo para iniciativas como os regimes automotivos Inovar-Auto, Rota 2030 e, mais recentemente, o programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), além de participar da formulação de novas legislações sobre emissões e segurança. Ele é graduado em economia pela Fundação Santo André e complementou sua formação com pós-graduação na

Fundação Getúlio Vargas (FGV), MBA no Ibmec e especialização no Insead, na França. Em entrevista à revista Transporte Moderno, Moraes compartilha sua visão sobre o atual panorama da indústria de caminhões. A conversa aborda questões essenciais, como descarbonização, renovação de frota e os desafios que a indústria brasileira enfrenta em termos de competitividade no cenário global.

Por **ALINE FELTRIN**

TM – O que os visitantes da Fenatran 2024 podem esperar em termos de descarbonização, tecnologia e inovação?

Luiz Carlos Moraes – Cada montadora está desenvolvendo sua própria estratégia. Esperamos encontrar uma variedade de soluções, incluindo veículos movidos a gás biometano, já disponíveis no mercado. Além disso, haverá um foco significativo em eletrificação, com algumas fabricantes apresentando inovações nessa área. Também podemos aguardar novidades em conectividade e telemetria, com ferramentas que ajudam os transportadores a otimizar o uso dos veículos, especialmente os movidos a diesel,

que continuam sendo fundamentais para o transporte de cargas no Brasil.

TM – Na IAA Transportation 2024, o maior evento de transportes do mundo, ficou evidente que o diesel voltou a ganhar destaque. Apesar da presença de tecnologias como veículos elétricos e a hidrogênio, o diesel, especialmente em versões mais limpas, ainda se mostrou relevante. O que isso significa para o Brasil? Essa diversidade de soluções também se aplica aqui?

Luiz Carlos Moraes – É importante esclarecer que o diesel nunca saiu de cena. Na Europa, especialmente para o transporte de longa

distância, ele continua sendo a opção mais viável no momento. Ao mesmo tempo, diversos lançamentos de caminhões estão em andamento. Contudo, a Europa enfrenta um grande desafio: a falta de infraestrutura adequada para suportar a eletrificação e a implementação desses novos combustíveis.

DESCARBONIZAÇÃO

TM – Qual é a sua opinião sobre a pluralidade de soluções para a descarbonização?

Luiz Carlos Moraes – As montadoras precisam continuar investindo em veículos a diesel, focando na redução do consumo e no aumento da performance para auxiliar na descarbonização. A indústria reconhece que a eletrificação é viável para caminhões utilizados em aplicações urbanas, e já existem iniciativas de montadoras nesse sentido, com mais novidades prometidas para a Fenatran. No caso do comércio eletrônico, os caminhões de distribuição costumam percorrer entre 70 e 80 quilômetros por dia, tornando a eletrificação uma opção prática, já que podem ser recarregados durante a noite. No entanto, a eletrificação para médias e longas distâncias no Brasil enfrenta desafios, embora seja viável para rotas pontuais, onde é possível instalar pontos de recarga no início e no fim do trajeto. Um diferencial do Brasil é o uso de biocombustíveis, como a mistura de 14% de biodiesel (B14) no diesel, que já está em operação. Há iniciativas para aumentar gradualmente essa proporção, com metas para B20 e B25. Os biocombustíveis, provenientes de materiais vegetais e animais, contribuem significativamente para



“A Europa enfrenta um grande desafio: a falta de infraestrutura adequada para suportar a eletrificação.”

a descarbonização. Além disso, já estão sendo realizados testes com 100% de biodiesel (B100) para aplicações específicas. Em resumo, vislumbramos um mix de soluções para o Brasil, com os biocombustíveis desempenhando um papel central e a eletrificação se destacando nas aplicações urbanas.

TM – A descarbonização é um esforço coletivo?

Luiz Carlos Moraes – Exatamente! Envolve todos os setores, desde biocombustíveis até a indústria automotiva. O produto é só parte da solução.

TM – Especialistas dizem que a descarbonização também depende de uma gestão aprimorada da frota. Qual é a sua opinião sobre isso?

Luiz Carlos Moraes – Sem dúvida, isso é essencial. Investir em tecnologia, como torres de controle, pode ajudar a antecipar situações que levam ao consumo excessivo de combustível, permitindo otimizar as operações e, até mesmo, reduzir o número de caminhões necessários para um determinado transporte. Essas medidas simples podem diminuir tanto o consumo de diesel quanto as emissões de dióxido de carbono (CO₂). É fundamental planejar rotas e horários para minimizar paradas e maximizar a eficiência. Embora essas ações possam parecer pequenas, quando somadas, podem ter um impacto significativo na redução das emissões no país. Hoje, precisamos buscar a melhor forma de transportar mercadorias, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental. Algumas transportadoras já estão adotando aplicativos e softwares para medir suas

emissões de CO₂, o que permite um planejamento mais eficaz.

RENOVAÇÃO DA FROTA

TM – A renovação de frota é um tema que voltou aos holofotes. Qual é o status do grupo de trabalho?

Luiz Carlos Moraes – Esse grupo já trabalha há muitos anos nesse tema. Não é algo novo. É o mesmo grupo que sempre esteve envolvido, incluindo entidades, junto com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

TM – E agora, o que o grupo está tentando fazer?

Luiz Carlos Moraes – Estamos em busca de um programa de renovação de frota permanente, que começará por caminhões, mas também incluirá ônibus. Queremos adicionar essa proposta em uma nova medida provisória.

TM – Como o senhor avalia a Medida Provisória nº 1.175, de 2023, implementada para promover a renovação da frota de veículos?

Luiz Carlos Moraes – A MP nº 1.175 foi um passo importante. Ela permitiu algumas substituições efetivas de veículos antigos por novos, envolvendo montadoras como Volkswagen e Mercedes-Benz. Aprendemos a operacionalizar a renovação da frota, mas, infelizmente, não foi aprovada no Congresso.

TM – Na sua opinião, por que a Medida Provisória nº 1.175 não se tornou lei?



“Hoje, precisamos buscar a melhor forma de transportar mercadorias, tanto do ponto de vista econômico quanto ambiental.”

Luiz Carlos Moraes – O Congresso enfrenta uma concorrência intensa entre diversos projetos, o que torna difícil concentrar esforços em cada um deles. Um dos principais desafios é garantir recursos públicos suficientes para a compra e retirada de veículos antigos, que, devido ao seu alto valor de mercado no Brasil, dificultam a troca. Por exemplo, um veículo de 40 anos pode ser avaliado em R\$ 40 mil, o que é totalmente desproporcional. Essa situação é agravada pela falta de uma inspeção técnica veicular eficaz.

TM – Como convencer o Congresso a apoiar essa iniciativa?

Luiz Carlos Moraes – Precisamos mostrar que é possível reduzir custos e retirar esses veículos de circulação. Estamos otimistas e acreditamos que a Fenatran 2024 pode ser um bom palco para lançar esse programa.

TM – Como garantir que os transportadores de pequeno porte, como os caminhoneiros autônomos, tenham acesso facilitado a veículos novos? Quais medidas ou políticas seriam necessárias para apoiar essa categoria?

Luiz Carlos Moraes – É fundamental estabelecer linhas de crédito acessíveis para essa categoria. O principal desafio é oferecer condições que possibilitem a troca de caminhões antigos por modelos mais modernos, especialmente aqueles equipados com motores com tecnologias Euro 3 ou Euro 5. Isso não apenas melhoraria a eficiência operacional, mas também contribuiria para a descarbonização do setor.

TM – Como está a situação da cadeia de sucateamento de veículos? Quais são os desafios e os avanços recentes nessa área?

Luiz Carlos Moraes – Temos encontrado empresas sérias que podem operar nessa área. É importante destacar que o sucateamento não apenas contribui para a renovação da frota, mas também gera sucata, que é essencial para a indústria do aço. A sucata metálica, especialmente o aço reciclado, é uma das principais fontes de matéria-prima para a produção de novos produtos de aço. Isso reduz a necessidade de extrair minério de ferro, que é um processo mais caro e ambientalmente impactante.

TM – Qual é o impacto econômico de um programa de renovação de frota?

Luiz Carlos Moraes – Um programa eficaz de renovação de frota pode impulsionar diversos setores, desde a indústria de veículos até o mercado de sucata. Embora não tenhamos um número exato, é evidente que essa iniciativa teria um efeito positivo no Produto Interno Bruto (PIB) e na economia como um todo.

COMPETITIVIDADE

TM – Em relação à competitividade da indústria brasileira de caminhões, o que é necessário para melhorar as exportações?

Luiz Carlos Moraes – Precisamos abordar questões tributárias, firmar mais acordos comerciais e oferecer opções de financiamento competitivas para nossos produtos.



“O principal desafio é oferecer condições que possibilitem a troca de caminhões antigos por modelos mais modernos, especialmente aqueles equipados com motores com tecnologias Euro 3 ou Euro 5.”

TM – O senhor enxerga alguma solução eficaz para essa situação?

Luiz Carlos Moraes – Para aumentar nossa competitividade, é essencial expandir a escala das exportações. Isso nos permitirá oferecer condições mais atrativas aos clientes. É importante destacar que os consumidores internacionais valorizam os produtos brasileiros e reconhecem a qualidade da nossa indústria. Portanto, temos um bom potencial, mas é fundamental implementar essas estratégias de forma eficaz.

TM – Os chineses estão ganhando força na América Latina. Como a indústria de caminhões se defende dessa intensa concorrência?

Luiz Carlos Moraes – Os fabricantes asiáticos estão conquistando espaço rapidamente, especialmente em países como Chile e Colômbia. A competição é acirrada, e é fundamental que adotemos uma estratégia robusta para fortalecer nossas exportações e nos manter competitivos.

TM – Em quais países a indústria brasileira perdeu mais participação devido à concorrência com os veículos asiáticos?

Luiz Carlos Moraes – Na minha opinião, Chile, Peru e Colômbia são os países onde a indústria brasileira enfrentou os maiores desafios. Esses mercados costumavam importar grandes volumes de produtos brasileiros, mas, atualmente, estamos perdendo espaço para os veículos asiáticos. **CTM**

Somos Thermo King



O portfólio mais amplo de soluções técnicas para todas as aplicações no transporte refrigerado



50 anos

Transformando o futuro da refrigeração

THERMO KING

Soluções de refrigeração para semirreboque • caminhões • vans



SAIBA MAIS
ADVANCER A500

O **Advancer A500** para semirreboques oferece tecnologia confiável e econômica, com arquitetura híbrida leve que garante precisão na temperatura, minimiza o tempo de inatividade e reduz custos operacionais. Agora também disponível, a tecnologia de multitemperatura da Thermo King que permite o controle de diferentes zonas de temperatura dentro de um único veículo de transporte, como um caminhão ou semirreboque. **Isso é especialmente útil para o transporte de cargas que requerem diferentes condições térmicas simultaneamente, como alimentos congelados, refrigerados e frescos.**

Garanta a máxima disponibilidade de sua frota e otimize seus custos de manutenção

ThermoKare

Custos fixos das peças e serviços



CONFIRA
DEPOIMENTOS





24ª edição da Fenatran deve superar todas as anteriores

Mais de 600 marcas expositoras representantes de toda a cadeia industrial do mercado de transporte de cargas levam inovações em soluções e equipamentos para o setor. Expectativa dos organizadores é atrair 66 mil visitantes de 4 a 8 de novembro, no São Paulo Expo, na capital paulista

Por VALERIA BURSZEIN

Maior e um dos mais tradicionais eventos do setor de transporte rodoviário de cargas da América Latina, o 24º Salão Internacional do Transporte de Carga (Fenatran) acontece de 4 a 8 de novembro na capital paulista, ocupando mais de 100 mil metros quadrados e os oito pavilhões do São Paulo Expo, o que representa um

avanço de 20% em relação à edição anterior, realizada em 2022.

O evento reúne, neste ano, 600 marcas nacionais e internacionais dos segmentos de montadoras de caminhões, fabricantes de implementos rodoviários e empresas de toda a cadeia de transporte, como intralogística, tecnologia para armazéns e

soluções para os setores de transporte de carga e logística. Destaca-se também a presença de 74 empresas de Taiwan, China e Turquia.

“Será a maior Fenatran da história”, afirma o gerente-executivo da feira, Thiago Braga Ferreira. O evento é percebido pelo mercado como um dos principais polos de negócios. Questionado sobre o volume de negócios esperado para a edição de 2024, ele diz que é difícil mensurar. “Mas podemos destacar que a geração de negócios continua sendo um dos diferenciais do evento, já que muitos visitantes aproveitam para fechar a compra de caminhões, implementos e acessórios durante a feira. Isso se mantém ao longo de todas as edições e deve ser igual em 2024”, explica.

Por atrair executivos com poder de decisão de todo o continente, as empresas que participam da Fenatran reservam para o evento os principais lançamentos e inovações para os setores de transporte rodoviário de cargas e logística em centros urbanos. A previsão da RX, organizadora do evento, é receber por volta de 66 mil visitantes do Brasil e do exterior.

Braga Ferreira acrescenta que a expectativa é que a edição deste ano seja muito produtiva para o mercado, uma vez que as transações do setor a cada trimestre apresentam um crescimento tímido, porém constante, tanto em relação ao emplacamento de caminhões quanto de implementos rodoviários.

Diferentemente da edição de 2022, os visitantes poderão realizar, neste ano, test drives em caminhões e veículos comerciais das marcas Ford, Iveco, Mercedes-Benz, Scania e Volkswagen Caminhões e Ônibus, além de explorar produtos e tecnologias oferecidos pelos patrocinadores Addiante e Eaton. A previsão da RX é que 2.500 testes sejam realizados no circuito exclusivo de dois quilômetros, situado na área externa do São Paulo Expo.

TENDÊNCIAS TECNOLÓGICAS E INOVAÇÃO

Além de negócios e networking, a Fenatran também é um hub de lançamentos em soluções tecnológicas e inovações para toda a cadeia de transporte de cargas.

No caso das empresas de implementos, por exemplo, os expositores levarão soluções para as frotas, com foco em segurança e otimização de custos. “A Fenatran abre caminhos para que empresários e frotistas conheçam as principais novidades do setor de transporte rodoviário de cargas, se atualizem e, se acharem necessário, renovem suas frotas, tornando seus negócios mais competitivos e rentáveis”, diz o gerente-executivo do evento.



“Os expositores vão apresentar o que há de mais moderno em suas áreas de atuação, como novas tecnologias focadas em serviços, soluções para a descarbonização e utilização de combustíveis renováveis, como gás e hidrogênio, gestão, modernização e eletrificação da frota”

Thiago Braga Ferreira,
gerente-executivo da Fenatran

FENATRAN EM NÚMEROSMARCAS
EXPOSITORAS**600**NACIONAIS
E INTERNACIONAISPRESENÇA
INTERNACIONAL**74**EMPRESAS
DE TAIWAN, CHINA
E TURQUIAEXPECTATIVA
DE VISITANTES**60.000****ESPAÇO DE CONTEÚDO**

Outra atração da Fenatran é o Espaço de Conteúdo, localizado no pavilhão 8 do São Paulo Expo, que será o ponto central para profissionais interessados em desenvolvimento e *networking*, com uma intensa programação de palestras e painéis focados nos setores de transporte e logística.

A entrada é gratuita, e as atividades terão início no dia 5 de novembro com a Rota Fenatran. No dia 6, o Fórum Transporte Sustentável: Carga e Logística abordará questões relacionadas a ESG e mobilidade. No dia 7, o 3º Fórum Mulheres no Transporte e Logística destacará exemplos práticos de como a redução da desigualdade de gênero contribui para a maior diversidade nas empresas.

**MOVIMENTAÇÃO DE CARGA
E INTRALÓGÍSTICA**

Evento simultâneo à Fenatran, que ocorre no mesmo São Paulo Expo, a Movimat reúne toda a cadeia de intralogística e supply chain da América Latina. As empresas participantes da 35ª edição do evento reservam lançamentos em soluções para otimizar custos e tornar as operações logísticas mais eficientes, ágeis e competitivas.

Além da armazenagem e distribuição de produtos nos mercados interno e externo, a área de logística engloba ainda os prestadores de serviços, equipamentos e acessórios necessários às atividades logísticas, tais como transportadores de carga, empresas de consultoria e gestão, fornecedores de equipamentos e estruturas.

CTM

TRUCKS CONTROL

Rastreamento, Videotelemetria e Comunicação Global

new
enterprise
software de rastreamento

PAINEL DE INDICADORES

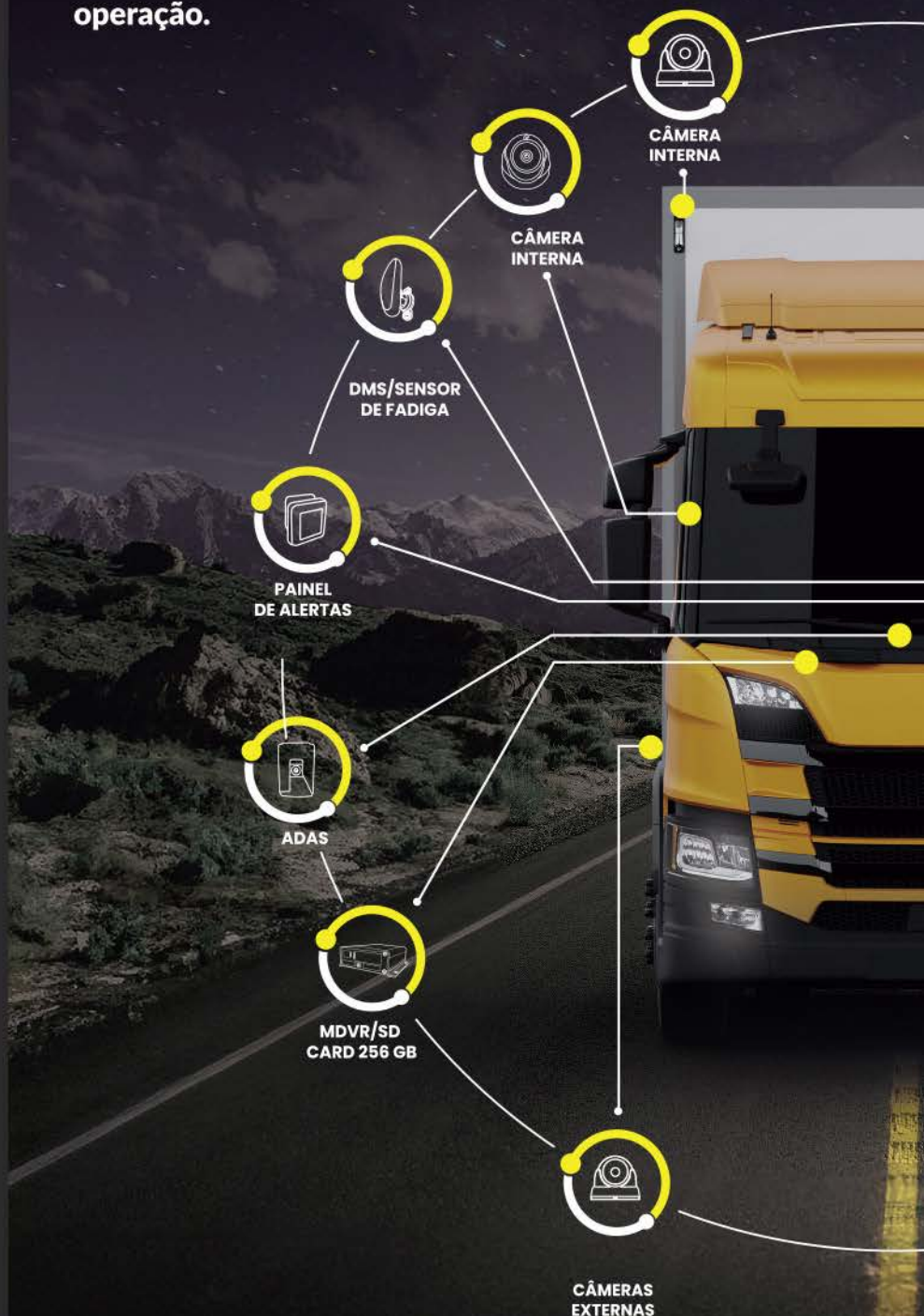
confira algumas ferramentas:

-  Ranking de motorista por violação de câmera
-  Mapa de calor
-  Playback - visualização da ocorrência antes do download
-  Dashboard de câmeras
-  Mais de 100 Oficinas pelo Brasil
-  Live stream visualização ao vivo
-  Notificação ao motorista



Kit Completo para monitorar a rodovia, o motorista e a lateral do veículo.

Configure o **kits de Câmeras** conforme a necessidade da sua operação.



Viasat[™] + inmarsat[™] ORBCOMM[™]

f y in o
@truckcontrol

(43) 9 9914-0020 (43) 3377-5200
vendas@truckcomercial.com.br
www.TrucksComercio.com.br



Os holofotes se voltam para as múltiplas soluções

A complexidade do mercado brasileiro de transporte de cargas demanda tecnologias diversas e inovadoras da indústria de caminhões. As novidades apresentadas na Fenatran 2024 refletem essa realidade

Por ALINE FELTRIN

O Brasil se configura como um verdadeiro laboratório para as montadoras de caminhões, principalmente devido à sua diversidade geográfica, o que torna o desenvolvimento e a implementação de novas tecnologias um desafio complexo. No contexto da transição energética, essa nuance se acentua, especialmente pela necessidade de uma infraestrutura adequada para suportar o avanço de veículos elétricos e a gás.

A participação dessas empresas na Fenatran 2024 reflete essa realidade. Segundo o gerente de produto da feira, Thiago Braga Ferreira, os visitantes terão a oportunidade de observar a integração de diferentes tecnologias. A variedade de opções permitirá que os empresários do transporte escolham a solução mais adequada às suas necessidades operacionais. “O diesel continua a ser relevante e permanecerá assim, pelo menos a

longo prazo, especialmente no mercado brasileiro. Esse é um ponto crucial: o Brasil conta com uma matriz energética limpa e, ao analisarmos a questão dos híbridos, percebemos que o país já possui uma vasta experiência nesse modelo, disponível há vários anos”, diz Ferreira.

DAF: LINHA CF PARA CONSTRUÇÃO, FLORESTAL E MINERAÇÃO

A DAF, que completou em 2023 uma década em sua trajetória no país, parece ter entendido bem a realidade brasileira do transporte rodoviário de cargas, modal responsável por movimentar mais de 60% de todas as mercadorias nacionais. A montadora, que pertence ao grupo holandês Paccar, viu sua linha CF de caminhões semipesados e pesados – lançada em 2021 no país – ganhar relevância em vendas e quer ter mais força com a ampliação da linha. Por isso, na Fenatran, apresenta três novos integrantes, modelos desenvolvidos para operar nos setores de mineração, construção e florestal. A oferta desses produtos vai ao encontro do cenário atual desses setores da economia, que estão em crescimento e necessitam adquirir caminhões que atendam a suas necessidades operacionais em entrega de produtividade. O setor de mineração, por exemplo, tem previsto investir US\$ 64,5 bilhões entre 2024 e 2028, 28% a mais que no período anterior, conforme o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

O diretor comercial da DAF Caminhões Brasil, Luis Gambim, destaca que essas novidades da montadora na Fenatran devem aumentar a competitividade da marca, reforçando a versatilidade da linha CF para atender a demandas intensas.

Os novos modelos incluem o CF FAT 6X4 PACCAR PX-7, ideal para construção; o CF FAT 6X4 PACCAR MX-13, focado no segmento florestal; e o robusto CF FAD 8X4 PACCAR MX-13, destinado à mineração.

Segundo informa a DAF, o CF FAD 8X4, é o destaque principal. O caminhão foi projetado para operações pesadas, com motor PACCAR MX-13 de 480 cv e freio motor de 490 cv, além de transmissão ZF Traxon automatizada de 12 velocidades. O modelo será ofertado ao mercado brasileiro nas versões FAT 6X4 e FAD 8X4, com capacidades de carga de 48 e 58 toneladas, respectivamente, e uma capacidade máxima de tração (CMT) de 150 toneladas.

Para o setor florestal, o CF FAT 6X4 MX-13 se destaca por sua versatilidade, ideal para reboque pesado e guindaste, também equipado com motor PACCAR MX-13 de 480 cv e três opções de cabine, além de um PBT de 41T.



NOVIDADES DA DAF



CF FAT 6X4 PACCAR PX-7,
PARA A CONSTRUÇÃO



CF FAT 6X4 PACCAR MX-13,
PARA O SETOR FLORESTAL



CF FAD 8X4 PACCAR MX-13,
PARA A MINERAÇÃO

Por fim, o CF FAT 6X4 PX-7 é especialmente projetado para os setores de construção e agronegócio. Equipado com o motor PAC-CAR PX-7 de 310 cv e uma transmissão manual ZF EcoMid de 9 velocidades, o veículo possui um PBT de 28,1 toneladas, tornando-se adequado para diversas aplicações, como basculantes e plataformas.

FORD: LINHA TRANSIT, PICAPE RANGER E SERVIÇO MÓVEL

Na Fenatran, a Ford Pro, divisão dedicada a veículos comerciais da Ford, apresenta uma série de novidades, tanto na linha de produtos quanto na área de serviços, incluindo a nova linha Transit e o serviço móvel, que leva a oficina até o local do cliente. Além disso, a nova geração da picape Ranger na versão cabine simples, voltada ao trabalho, também está em exibição.

A nova linha Transit apresenta novas versões com mudanças concentrando-se principalmente na parte interna, com aprimoramentos tecnológicos e mais equipamentos de série, incluindo um novo painel de instrumentos ergonômicos que moderniza os recursos do veículo. O início das vendas está programado para o primeiro semestre de 2025.

A picape Ranger exibe a versão de cabine simples, ideal para atender uma ampla gama de aplicações. O veículo foi projetado com mais espaço e maior capacidade de carga.

O serviço móvel da Ford nada mais é que uma Transit equipada como oficina móvel que vai até o local do cliente para realizar a



manutenção do seu veículo ou frota, evitando a necessidade de deslocamento até uma concessionária.

Entre os serviços oferecidos, estão troca de óleo, filtros, fluidos, lâmpadas e limpadores de para-brisa, serviços em freios e baterias, campanhas de serviço e recalls, rodízio de pneus, escaneamento e diagnóstico, atualização de software e instalação de acessórios. O serviço móvel começará a operar no primeiro trimestre de 2025 e será disponibilizado também na Argentina, no Chile e na Colômbia. Essa solução pode atender vários veículos no mesmo dia.

IVECO: DESTAQUE PARA AS SOLUÇÕES MULTIENERGÉTICAS

A Iveco se prepara para o lançamento de novos caminhões a gás (natural e biometano). No estande da empresa, o público encontra as novidades nas famílias Daily, Tector e S-eway, reforçando a estratégia da marca de se consolidar como fornecedora de soluções “multienergéticas”.

Essa abordagem segue a linha adotada na IAA Transportation 2024, maior feira de transportes do mundo, que ocorreu em Hannover, na Alemanha, no mês de setembro, onde foram mostrados caminhões a diesel Euro 6, além de modelos movidos a HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, ou Óleo Vegetal Hidrogenado), gás e eletricidade.

Outro destaque da Fenatran será um novo sistema de conectividade, oferecido pelo IVECO ON e NEXPRO Connect, que permitirá o gerenciamento da frota em um único portal. Os visitantes também poderão participar de test drives e diversas ativações no estande.

Além disso, a Iveco fechou parcerias estratégicas para oferecer soluções financeiras



NOVIDADES DA IVECO

IVECO



- ATUALIZAÇÕES NAS FAMÍLIAS DAILY, TECTOR E S-EWAY

- NOVO SISTEMA DE CONECTIVIDADE QUE PERMITE O GERENCIAMENTO DA FROTA EM UM ÚNICO PORTAL

personalizadas e colaborar com implementadoras. Em uma recente entrevista para a Transporte Moderno, o presidente da Iveco para América Latina, Marcio Querichelli, mencionou a possibilidade de a unidade brasileira da Iveco criar uma área dedicada ao aluguel de veículos a gás e elétricos, buscando parceiros para desenvolver esse projeto. A ideia é adaptar essa divisão às necessidades legais locais, mantendo o foco em sustentabilidade e equilíbrio entre rentabilidade e responsabilidade ambiental.

MERCEDES-BENZ: LINHAS TRADICIONAIS DE CAMINHÕES GANHAM NOVOS INTEGRANTES

A aposta da Mercedes-Benz está na ampliação das suas linhas de caminhões já existentes com versões que atendem a necessidades específicas de operações urbanas às fora de

NOVIDADES DA MERCEDES-BENZ

- ACCELO: 917, 1117 E 1417
- ATEGO 1719 4X2 FULL AIR
- AROCS 4051 8X4 PARA O SEGMENTO DE MADEIRA
- AROCS 3353 S - CABINE-LEITO
- ACTROS 2045, 2548 E 2553 COM SUSPENSÃO METÁLICA
- CAMINHÃO ACTROS EVOLUTION
- NOVO PORTAL FLEETBOARD,
- PLANO DE MANUTENÇÃO COMPLETE FLEX

- CÂMERAS DE MONITORAMENTO
- TORRE DE CONTROLE
- GARANTIA ESTENDIDA
- ATENDIMENTO DE PÓS-VENDA PELO WHATSAPP



estrada. A fabricante de origem alemã mostra em seu estande novos integrantes da família Accelo, incluindo as versões 917, 1117 e 1417, focando em maior capacidade de carga e rentabilidade. Com uma suspensão recalibrada e molas mais espessas, os novos Accelos foram projetados para ter mais resistência e conforto. A linha Accelo também recebeu um banho de loja com *facelift*, que traz um design alinhado à identidade visual dos caminhões Actros L e o elétricos eActros 600, que ainda não são vendidos no Brasil. Ambos possuem uma grade dianteira preta e iluminação em LED. O intuito da engenharia é melhorar a estética e aprimorar a segurança ao dirigir.

O novo Atego 1719 4x2 Full Air é outro destaque, ideal para cargas delicadas, com personalização via centro de customização. Para atender às necessidades do transportador que atua no setor de madeira, o Arocs 4051 8x4, com opção de quarto eixo e cabine leito, é a solução ofertada pela marca, com opção de quarto eixo e cabine-leito. O Arocs 3353 S, também uma novidade, é voltado para o setor canavieiro. O modelo combina motor potente com eficiência.

A linha Actros também apresenta novidades, com o Actros Evolution nas versões 2045, 2548 e 2553.

Em relação a peças e serviços, a Mercedes-Benz destaca o portal FleetBoard, uma plataforma digital que oferece soluções de gestão de frotas, permitindo monitorar e otimizar a operação dos veículos.



Essa ferramenta foi recentemente integrada ao Truck Uptime, que proporciona uma visão em tempo real da disponibilidade e do desempenho dos caminhões, ajudando a prever manutenções e minimizar paradas inesperadas. Além disso, a empresa oferece o plano de manutenção Complete Flex, que ajusta a parcela mensal com base na quilometragem do veículo, proporcionando flexibilidade e controle financeiro para os transportadores.

Durante a Fenatran, a montadora apresenta ainda câmeras de monitoramento e uma torre de controle que aprimoram a segurança e o suporte aos concessionários. Outro diferencial é a garantia estendida de até dois anos, além do atendimento pós-venda disponível via WhatsApp.

SCANIA: SEMIPESADOS, FORA DE ESTRADA E CAMINHÃO ELÉTRICO

Com expectativa de vendas de 20 mil caminhões acima de 16 toneladas em 2024, a Scania apresenta na Fenatran sua ofensiva para ganhar mais força no mercado, sobretudo o de semipesados, segmento no qual ainda precisa crescer sua participação.

A Scania viu um aumento em suas vendas de caminhões semipesados, que dobraram de 535 unidades nos nove primeiros meses de 2023 para mais de mil unidades neste ano, o que, mesmo assim, é um volume pequeno perto das vendas de pesados, que são a maioria das mais de 14.068 unidades realizadas de janeiro a setembro deste ano.

Apesar de ter dobrado suas vendas de semipesados de um ano para o outro, a Scania ainda possui uma participação modesta nesse segmento. A empresa, no entanto, planeja aumentar sua presença. Uma das medidas para melhorar sua performance foi a

Caminhão elétrico 30 G da Scania tem autonomia para 250 quilômetros

introdução de um motor de 7 litros no caminhão P 280. Disponível nas configurações 4x2 e 6x2, com uma potência de 280 cv, o caminhão está sendo apresentado na Fenatran.

Para o segmento fora de estrada, a Scania mostra o caminhão vocacional P280 6x4 XT, também com motor de 7 litros, voltado para aplicações em “construção leve”, como edificações residenciais e reformas. Com um PBT técnico de 28,5 toneladas e capacidade máxima de tração de 150 toneladas, ele será uma opção valiosa para empresas que operam em um setor em crescimento, que vende cerca de dez mil caminhões anualmente, com uma taxa de crescimento de 2% a 3%, segundo o diretor de vendas de soluções de transporte da Scania Operações Comerciais Brasil, Alex Nucci.

Em linha com sua estratégia de oferecer ao mercado brasileiro uma gama variada de caminhões com energia limpa, a Scania traz para o Brasil o caminhão elétrico 30 G 4x2. Esse é o primeiro cavalo mecânico elétrico da marca para o mercado nacional. O veículo, que tem preço estimado de R\$ 2,5 milhões, estará disponível para encomendas a partir da Fenatran.

O 30 G é equipado com dois pacotes de baterias que geram 416 kwh e que garantem a autonomia de 250 quilômetros. Com vocação urbana e regional, o cavalo mecânico 4x2 tem potência de 300 kw (310 cv) e capacidade máxima de tração (CMT) de 66 toneladas.

VWCO: MAIS FORÇA EM EXTRAPESADOS COM METEOR E CONSTELLATION RENOVADOS

Desde o lançamento do Meteor em setembro de 2020, a Volkswagen Caminhões e Ônibus tem intensificado sua presença no segmento de extrapesados, aumentando sua participação de 5% para 12% nos primeiros oito meses de 2024, alcançando 18% em julho e agosto, o que a colocou na terceira posição em vendas, atrás apenas da Volvo e Scania. Para sustentar esse crescimento, a empresa apresenta novidades na Fenatran.

O Meteor 28.480 6x2 agora tem a nomenclatura HD, permitindo a conexão de uma carreta de quatro eixos, e os engenheiros da VWCO aumentaram sua capacidade máxima de tração (CMT) de 53 para 58,5 toneladas. O caminhão também recebeu um retarder opcional. Outra novidade é o novo Constellation 4x2, com motor de 13 litros e 480 cv, o primeiro da família com essa litragem, voltado para o transporte de cargas secas.

O vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus, Ricardo Alouche, informa



NOVIDADES DA VWCO



- METEOR 28.480 6x2, COM NOVA NOMENCLATURA HD, AGORA PERMITE CONEXÃO DE CARRETA DE QUATRO EIXOS E TEM CMT AUMENTADA DE 53 PARA 58,5 TONELADAS



- NOVO CONSTELLATION 4x2, COM MOTOR DE 13 LITROS E 480 CV



- PLATAFORMA DE CONECTIVIDADE COM BLOQUEIO REMOTO



- E-DELIVERY DE 11 TONELADAS, COM MOTOR ELÉTRICO DE 280 KW (375 CV) E MELHORIAS NO TORQUE E NA CAPACIDADE DE CARGA ÚTIL



Volvo apresenta a série especial FH 30 Anos

que já foram vendidas 80 unidades do novo Constellation para a Transportes Gabardo, com negociações para mais 150. Ele destaca a importância da conectividade e serviços para fortalecer a competitividade da marca, que hoje representa 43% do total de vendas de caminhões no Brasil.

As inovações da VWCO também incluem uma plataforma de conectividade que permite bloqueio remoto e um painel digital de 10 polegadas. Essas melhorias estão alinhadas com um investimento de R\$ 2 bilhões entre 2021 e 2025.

Além disso, a montadora aprimorou o caminhão elétrico e-Delivery de 11 toneladas, reduzindo custos operacionais em até 10%. Desde 2021, foram vendidas 400 unidades desse modelo, com a meta de dobrar as vendas em 2025. As atualizações incluem um motor elétrico de 280 kW (375 cv), melhorando o torque e a capacidade de carga útil.

VOLVO: SÉRIE LIMITADA EM COMEMORAÇÃO AOS 30 ANOS DO FH NO BRASIL

A Volvo celebra 30 anos do caminhão FH no Brasil durante a Fenatran 2024, onde apresenta a Série Especial "FH 30 Anos". Com 200 mil unidades entregues, o FH se destaca como o caminhão mais vendido em todas as categorias. A série é limitada a 60 unidades e conta com recursos como retrovisores por câmeras e a nova geração do sistema I-See, que otimiza a condução ao antecipar curvas e sinalizações.

Além disso, a marca apresenta os modelos FM Electric e FH 100% Biodiesel, parte da meta de reduzir em 50% as emissões de CO₂ de origem fóssil até 2030. A Volvo também exibe o novo FMX 6x6, com capacidade para transportar 250 toneladas, reforçando seu portfólio vocacional.

A empresa atingiu a marca de 50 mil planos de serviço ativos, oferecendo cobertura personalizada para aumentar a disponibilidade e segurança dos veículos. Outra novidade é o Seguro Conectado, que utiliza dados de performance para oferecer descontos.

AS CHINESAS TEVX HIGER E XCMG DESTACAM SEUS MODELOS ELÉTRICOS

A TEVX Higer e a XCMG são as duas marcas chinesas de caminhões elétricos que exibem seus caminhões na Fenatran.

As empresas asiáticas têm em comum o fato de ser a primeira vez que participam do evento. A TEVX, que já



Volvo FM Electric

TECNOLOGIA

TEM O T DE TEXACO

LANÇAMENTO



**DELO XSP-SD
5W-30**

- MOTORES A DIESEL E BIOMETANO
- ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL
- MAN 3677/3691 E SCANIA LDF-4



**DELO XSP-B
5W-20**

- INTERVALO DE TROCA DE 150.000 KM
- ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL
- MAN 3691 E SCANIA LDF-5



**DELO XLE SB
15W-40**

- FROTAS EURO XI E ANTERIORES
- APROVAÇÃO VOLVO, MERCEDES E MAN
- PRODUTO SEMISSINTÉTICO

  @TEXACOLUBRIFICANTES

TEXACO.COM.BR



TEXACO®



Caminhão elétrico pesado da TEVX Higer

comercializava ônibus elétricos no Brasil, apresenta, em primeira mão, modelos de caminhão e furgão de carga eletrificados. O caminhão pesado que a marca chinesa passou a oferecer por aqui tem PBT de 40 toneladas e o furgão tem versões de 3,5 e 5 toneladas de PBT. Os dois são equipados com baterias da marca CATL e com motor DANA.

O diretor para América Latina da Higer Bus, Marcelo Barella, diz que a montadora escolheu começar a fornecer caminhão pesado elétrico para o Brasil, mas acredita que no futuro também haverá espaço para oferecer modelos a hidrogênio por aqui também. A empresa já tem essa tecnologia disponível na China. Barella revela que já há empresas de transporte e embarcadores interessadas no modelo. “São companhias que estão em busca da descarbonização das suas frotas”, comenta Barella.

A marca Higer produz ônibus elétricos na China há 20 anos, mas, desde 1998, já fabricava modelos a diesel. Dos 330 mil modelos feitos no país asiático, 55 mil são elétricos. Mais recentemente, em 2022, a empresa passou a produzir caminhões de 8 a 49 toneladas de PBT e comerciais leves. Na China, a Higer também fabrica caminhões a hidrogênio e acumula uma frota de duas mil unidades.

DOS CAMINHÕES LEVES AOS PESADOS

Da mesma forma, a XCMG mostra sua linha de caminhões elétricos. A empresa apresenta para o mercado brasileiros os modelos E3-10T, de 10 toneladas de PBT, E5-18T, de 18 toneladas de PBT, e o cavalo mecânico E7, de 80 toneladas de PBTC.

Depois de completar uma década de produção de máquinas amarelas no Brasil, a chinesa XCMG quer aumentar sua participação no mercado nacional de caminhões elétricos. Desde 2021, passou a vender unidades importadas da sua matriz chinesa para empresas do ramo de mineração. Agora, a fabricante planeja chegar a uma frota de 360 unidades vendidas até dezembro.

A estratégia para alcançar seu objetivo está apoiada, principalmente, na gama diversificada de modelos que colocará à disposição dos clientes, desde os mais leves até os mais pesados. Até o momento, nenhuma marca de caminhões oferece uma linha completa de modelos elétricos no Brasil.

CTM



Caminhão elétrico pesado da chinesa XCMG

TRADIÇÃO

TEM O T DE TEXACO



DELO GOLD ULTRA S 10W-40

- MAN M3277, SCANIA LDF-3
E MERCEDES DTFR 15B120
- INTERVALO DE TROCA
DE 120.000 KM
- ALTO CONTROLE NA
FORMAÇÃO DE DEPÓSITOS



URSA PREMIUM TDX 15W-40

- MERCEDES DTFR
15B110
- EXCELENTE LIMPEZA
DO MOTOR
- MOTORES EURO V
E ANTERIORES

  @TEXACOLUBRIFICANTES

TEXACO.COM.BR



TEXACO[®]

Um dilema verde: o futuro das transportadoras na era da sustentabilidade



Com as metas ambientais cada vez mais desafiadoras, as empresas de transporte e logística enfrentam o desafio de equilibrar a necessidade de investir em frotas menos poluentes com o controle dos custos operacionais

Por **ALINE FELTRIN**

À medida que a urgência em enfrentar as mudanças climáticas se intensifica, as transportadoras se veem em um impasse desafiador. De um lado, a pressão para investir em frotas de veículos menos poluentes se torna cada vez mais inadiável, em resposta às regulamentações ambientais mais rigorosas e, de outro lado, a necessidade de controlar custos e aumentar as margens de lucro continuam sendo prioridades críticas para a sobrevivência no competitivo setor logístico.

R\$308
milhões

É O VALOR INVESTIDO
EM FROTA PELA BRASPRESS
NOS ÚLTIMOS CINCO ANOS

Nesse cenário, as empresas enfrentam a complexidade de equilibrar a adoção de tecnologias mais limpas – como caminhões elétricos e soluções de biocombustíveis – com as realidades econômicas que tornam essas inovações, muitas vezes, onerosas. A transição para uma logística mais sustentável não é apenas uma questão de responsabilidade ambiental, mas também um exercício de estratégia financeira. Nesse contexto, a pergunta que surge é: como as transportadoras poderão alinhar seus

objetivos de sustentabilidade com a necessidade de eficiência operacional e lucratividade?

A Braspress, especializada no transporte de carga fracionada e logística integrada e que atua principalmente na distribuição de encomendas e mercadorias em todo o Brasil, trata a sustentabilidade como um aspecto central na operação, mas o objetivo também é ganhar produtividade e redução de custos.

O diretor-presidente da companhia, Urubatan Helou, explica que a produtividade está diretamente relacionada ao perfil das cargas. “Nosso foco agora é em embarcadores que enviam pequenos volumes, o que aumenta o número de entregas e permite uma operação mais eficiente”, diz.

27%

FOI A ECONOMIA EM CONSUMO DE COMBUSTÍVEL COM A CRIAÇÃO DE CENTROS DE APOIO OPERACIONAL (CAOB)

Por essa razão, a empresa tem investido consideravelmente na modernização da frota, com um aporte total de R\$ 308 milhões entre 2019 e 2024, o que resultou em uma redução da idade média da frota de 5,5 para 4,2 anos. A companhia, que conta com 11.426 colaboradores e 116 filiais espalhadas

pelo Brasil, tem 3.090 veículos próprios e 2 mil agregados.

Com a intenção de reduzir a emissão de dióxido de carbono (CO₂), a empresa criou filiais em várias regiões de São Paulo, permitindo uma operação mais próxima do cliente e uma significativa diminuição das distâncias percorridas.

Desde o início dessa estratégia, a Braspress conseguiu reduzir 594 toneladas de CO₂ anualmente, além de 181 mil litros de economia de diesel. A economia representa uma redução de 27% na conta de combustível.

Essas filiais são chamadas de Centro de Apoio Operacional (Caob) e foram desenvolvidas com o objetivo de realizar a descentralização logística, proporcionando a redução do deslocamento nas operações de coletas e entregas nos grandes centros urbanos e aumento do conforto dos



“O investimento inicial para substituir a frota a diesel ainda é elevado, devido à baixa escala de produção de veículos elétricos. Atualmente, apenas empresas chinesas estão importando veículos elétricos de carga de pequeno porte.”

Urubatan Helou,
diretor-presidente da Braspress

BRASPRESS EM NÚMEROS

3.090

VEÍCULOS PRÓPRIOS

2.000

VEÍCULOS AGREGADOS

116

FILIAIS

11.426

COLABORADORES



“A renovação da frota não apenas melhora o atendimento ao cliente, mas também reduz as emissões, uma vez que um veículo mais novo exige menos manutenção e permanece mais tempo em operação.”

Ramon Alcaraz,
CEO da JSL

colaboradores da empresa.

Atualmente, na região metropolitana de São Paulo, a Braspress possui seis Caobs, que estão distribuídos nas regiões norte, sul, leste, oeste e centro. Cada unidade possui um raio médio de atendimento de 60 quilômetros, realizando por dia cerca de 6.500 operações de coletas e entregas.

O foco na sustentabilidade também se reflete nas escolhas de frota. A empresa possui 30 veículos elétricos, que, de acordo com Helou, apresentam desempenho significativamente superior ao dos veículos a combustão. Contudo, o investimento inicial continua sendo um obstáculo para a Braspress.

O diretor-presidente da companhia diz que o Brasil precisará avançar na eletrificação da frota, independentemente da situação atual. Para Helou, os veículos elétricos são mais viáveis em curtas distâncias do que para longos percursos.

REDUÇÃO DO DESPERDÍCIO LOGÍSTICO

A JSL, uma das principais empresas de logística do Brasil, está implementando um planejamento audacioso para a redução de emissões de dióxido de carbono (CO₂). A companhia tem investido fortemente em melhorias e renovação da sua frota, com uma média de idade de apenas 3,5 anos, o que garante maior eficiência e menos quebras durante as operações. O CEO da companhia, Ramon Alcaraz, enfatiza a importância de otimizar as rotas de entrega e aumentar a capacidade de carga para reduzir o número de caminhões nas estradas, o que poderia diminuir o desperdício logístico no Brasil, estimado em 30%. Embora a maioria da nova frota ainda seja composta por caminhões a diesel, a JSL poderia ter mais interesse em integrar uma maior quantidade de veículos a gás, caso a infraestrutura para biometano avance.

30%

SERIA A REDUÇÃO
ESTIMADA DE DESPERDÍCIO
LOGÍSTICO NO BRASIL COM
A OTIMIZAÇÃO DA FROTA DE
CAMINHÕES

Alcaraz destaca que a transição para combustíveis alternativos é uma das frentes mais promissoras. O executivo acredita que, entre as alternativas, o uso de veículos a gás desponta como uma opção viável, pois, além de ser 70% similar a caminhões a diesel, apresenta um custo mais acessível, sendo 1,5 vez o valor de um veículo convencional, em contraste com os elétricos, que podem custar três vezes mais.

A empresa reconhece que a falta de distribuição em

larga escala do biometano limita a transição mais rápida para veículos a gás. “No entanto, a expectativa é que essa situação melhore nos próximos anos, especialmente com o avanço de iniciativas privadas que buscam construir uma rede de fornecimento”, avalia o CEO.

Segundo Alcaraz, o caminho da JSL, portanto, não é apenas sobre a adoção de novas tecnologias, mas também sobre um modelo de eficiência e inovação que coloca a sustentabilidade no centro de suas operações logísticas.

RECONSTRUÇÃO SUSTENTÁVEL

Após a catastrófica enchente ocorrida no Rio Grande do Sul em maio deste ano, muitas empresas locais enfrentam desafios para se reerguerem. Entre elas, a Gabardo Transporte de Veículos. O proprietário da companhia, Sergio Mário Gabardo, conta que, apesar das perdas significativas — com 257 caminhões afetados —, há resiliência ao investir na renovação de sua frota.

Ele destaca que, mesmo diante da catástrofe, o espírito empreendedor não se abateu. Com um plano robusto, a empresa já adquiriu 200 caminhões e mais de 100 equipamentos novos.

200

É O NÚMERO DE CAMINHÕES ADQUIRIDOS PELA GABARDO TRANSPORTE DE VEÍCULOS EM 2024. DESTES, CINCO SERÃO CONVERTIDOS PARA GÁS

“O transportador se prepara para o amanhã”, afirma ele, ressaltando a importância da modernização e da qualificação contínua.

Para Gabardo, essa visão é ainda mais relevante quando se consideram o atual ambiente de crédito e as taxas de juros, que difi-

cultam investimentos.

As parcerias com montadoras, como a Volvo, têm sido fundamentais nesse processo. Gabardo relata a solidariedade da empresa, que garantiu a manutenção de caminhões danificados a preços acessíveis, enquanto outras marcas enfrentaram dificuldades com reparos.

Com uma frota que supera mil caminhões, a maioria deles da marca Volvo, a empresa se destaca por suas práticas sustentáveis, incluindo a utilização de caminhões a gás.



“O gasto é elevado, mas a recuperação é possível”, diz Sérgio Mário Gabardo, proprietário da Gabardo Transporte de Veículos, referindo-se ao fato de que, apesar das dificuldades, conseguiu recuperar a maioria dos veículos danificados na enchente que ocorreu no Rio Grande do Sul, em maio deste ano.



“Além dos esforços em eletrificação, a Reiter já está em operação com um eixo elétrico da Randon que regenera a energia do veículo.”

Vinicius Reiter Pilz,
CEO da Reiter Log

Gabardo menciona que, dos 200 caminhões adquiridos, cinco serão convertidos para gás, refletindo uma estratégia de adaptação às novas demandas do mercado, que cada vez mais prioriza a redução de emissões.

O ambiente de negócios, embora impactado, não apresenta uma retração. A demanda por transporte está em crescimento, impulsionada pela qualidade do serviço oferecido. “A nossa geração de transporte não está no estado do Rio Grande do Sul, mas fora dele, e isso nos protegeu de algumas das dificuldades locais”, comenta. As parcerias com marcas, como Hyundai e CAO A Chery, também contribuíram para um desempenho positivo.

À medida que o setor se recupera, o olhar para o futuro é otimista, mas realista. Gabardo antecipa que fará a compra de mais 200 a 300 caminhões no próximo ano, alinhando a frota às exigências do Euro 6.

REFERÊNCIA EM DESCARBONIZAÇÃO

A Reiter Log, uma empresa jovem, que celebrou seus 16 anos recentemente, também tem planos para avançar na renovação da frota e ganhou destaque com suas iniciativas em sustentabilidade e ESG (Environmental, Social and Governance, ou Ambiental, Social e Governança). A empresa almeja se tornar uma referência em descarbonização, estabelecendo uma meta ambiciosa de tornar sua frota totalmente sustentável até 2035.

“Desde 2014, a Reiter vem investindo em veículos de combustíveis alternativos e, em 2021 acelerou o processo”, conta o CEO da companhia, Vinicius Reiter Pilz.

A empresa adquiriu os primeiros caminhões elétricos da Volvo no Brasil e agora está integrando novos modelos, como os caminhões da Volkswagen, enquanto continua a expandir sua frota de veículos Scania a gás, que já é considerada uma das maiores do mundo.

A proposta é clara: até 2035, todos os veículos da frota serão movidos por energias renováveis, com uma transição cuidadosa do diesel para alternativas mais limpas. **CTM**

**META DA REITER LOG
PARA 2035:
TER**

100%

**DA FROTA
COMPOSTA POR VEÍCULOS
MOVIDOS A COMBUSTÍVEIS
RENOVÁVEIS E ALTERNATIVOS
AO DIESEL FÓSSIL**

A solução mais completa para o sucesso da sua frota

Alelo Frota agora é
veloe go

Conte com a nossa plataforma online parametrizável para controlar e reduzir suas despesas com abastecimentos. Defina regras e alertas para o uso dos cartões e acesse dashboards detalhados.



Gestão de combustível



Negociação de preços



Roteirizador



Vale-pedágio obrigatório



Gestão de desempenho



Gestão de frete



Gestão de pedágios



E muito mais!



Saiba mais em:
veloe.com.br/veloego
ou pelo QR code



“A expectativa para 2025 é boa”

Afirmção é do presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), José Carlos Sprícigo. Entidade conta com participação recorde na Fenatran para consolidar o bom momento do segmento

Por VALERIA BURSZTEIN

A Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) e seus associados participam em massa da 24ª edição da Fenatran. São 54 empresas que ocuparão mais de 14 mil metros quadrados, apresentando as mais recentes inovações e soluções para o transporte rodoviário de cargas no Brasil.

O setor, que já registrou um crescimento de 3,26% no volume de emplacamentos no primeiro semestre de 2024, enxerga na Fenatran uma oportunidade de consolidar e expandir os negócios. O evento é o principal encontro da cadeia de fabricantes de veículos, equipamentos, serviços, inovação e tecnologia para o setor de transporte de cargas na América Latina.

O presidente da Anfir, José Carlos Sprícigo, destaca a importância estratégica da feira para o setor. “A Fenatran é o maior polo de negócios para o nosso mercado, pois permite gerar novas relações comerciais, aprofundar contatos e, principalmente, concretizar



novas oportunidades. Os associados da Anfir vão levar uma série de novidades e soluções logísticas desenvolvidas para o setor de transporte de cargas. O mercado de pesados está aquecido e, por isso, estamos confiantes que deveremos ultrapassar o volume de negócios fechados na edição passada”, afirma.

A Anfir congrega mais de 170 empresas associadas e mais de 1.400 afiliadas ativas, desde micro, pequenas, médias e grandes empresas, ligadas ao segmento de transporte de cargas e responsáveis pela fabricação de todos os implementos rodoviários utilizados no Brasil.

DESAFIOS DE 2024

A indústria de implementos rodoviários enfrentou desafios significativos em 2024, sendo o mais emblemático as inundações no estado do Rio Grande do Sul, que paralisaram parte da produção e afetaram a



cadeia industrial.

“A catástrofe desabrigou muitos irmãos gaúchos e residentes naquele estado e paralisou a produção em diversos segmentos de nossa cadeia industrial. Mas, com perseverança e muito trabalho, os obstáculos foram sendo superados”, avalia o presidente da entidade. “Nosso desempenho em 2024 deverá ser crescimento de 5% sobre 2023. Isso significa 157 mil produtos em 2024 ante 151 mil unidades do ano passado. Mas, com a Fenatran para impulsionar os negócios, é provável que essa previsão possa ser superada”, prevê Sprícigo.

A pauta da descarbonização também está em foco para o segmento de implementos rodoviários. As empresas associadas à Anfir estão adotando protocolos que conduzam à redução de emissões no transporte rodoviário de cargas, embora as iniciativas ainda estejam em fase de consolidação.

EXPECTATIVAS PARA 2025

Com relação à expectativa da associação para o próximo ano, o presidente da Anfir comenta que 2025 é esperado com otimismo. “Primeiro porque temos a economia crescendo. Segundo, porque as projeções dos economistas do governo e do mercado apontam para a continuação da espiral positiva de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB). E terceiro, e não menos importante, teremos em 2025 os reflexos dos negócios fechados na Fenatran”, avalia Sprícigo.

Mais do que uma vitrine para as empresas, Sprícigo acredita que a Fenatran é um espaço para geração de negócios. De acordo com ele, na rodada internacional de negócios com importadores estrangeiros, realizada na última edição, foram fechados contratos de aproximadamente US\$ 18 milhões.

Os expositores, como Facchini, Librelato, Randon e SAF-Holland, trarão soluções inovadoras, desde equipamentos de refrigeração para veículos elétricos até sistemas de telemetria e materiais sustentáveis, reforçando a posição do Brasil na modernização do transporte de cargas.

Destaque também para equipamentos de refrigeração para veículos elétricos; sistemas de telemetria; soluções sustentáveis com materiais mais leves, design diferenciado e otimização do custo; novidades para as linhas graneleira, basculante, lonado, furgão carga seca, frigorífica, combustível, entre outras soluções e tecnologias desenvolvidas para os transportadores.

“Sabemos que as empresas estão trazendo conhecimento e tecnologia a respeito do tema, além de promoverem ações internas e externas para engajar seus fornecedores na causa da descarbonização”, finaliza o presidente da Anfir. **CTM**



PROBLEMAS:

A INDÚSTRIA ENFRENTOU DESAFIOS SIGNIFICATIVOS, COMO AS INUNDAÇÕES NO RIO GRANDE DO SUL, QUE PARALISARAM PARTE DA PRODUÇÃO.

PROJEÇÃO:

O PRESIDENTE DA ANFIR, JOSÉ CARLOS SPRÍCIGO, PREVÊ UM CRESCIMENTO DE

5%

EM 2024, COM A EXPECTATIVA DE ALCANÇAR

157 mil

PRODUTOS

DESCARBONIZAÇÃO E INOVAÇÃO

INICIATIVAS:

AS EMPRESAS ASSOCIADAS À ANFIR ESTÃO IMPLEMENTANDO PROTOCOLOS PARA REDUZIR EMISSÕES NO TRANSPORTE DE CARGAS.

ENGAJAMENTO:

ALÉM DE AÇÕES INTERNAS, AS EMPRESAS BUSCAM ENGAJAR FORNECEDORES NA CAUSA DA DESCARBONIZAÇÃO.



Setor em crescimento revela suas inovações

Fabricantes do setor de implementos rodoviários reservam para o evento lançamentos e inovações e incluem a feira entre as estratégias de vendas para fechar o ano com resultados positivos

Por VALERIA BURSZTEIN



A indústria de implementos rodoviários no Brasil cresceu de janeiro a julho de 2024, com 89.880 unidades emplacadas, um aumento de 5,69% em relação aos 85.040 equipamentos vendidos no mesmo período do ano passado, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

A perspectiva das companhias que compõem o segmento é manter a tendência de expansão do volume de negócios. Uma das

estratégias das empresas é a participação na Fenatran, reconhecida como uma ferramenta fundamental na estratégia de vendas do setor. A **Transporte Moderno** mostra o que algumas das principais empresas do segmento levam ao evento em 2024.

RANDON DESTACA AUTOPEÇAS E MÚLTIPLOS SERVIÇOS

Maior fabricante de reboques e semirreboques da América Latina e uma das dez maiores do mundo, a Randon tem mais de sete décadas de atuação e já entregou mais de 550 mil unidades no Brasil e em mais de 70 países. É com esse predicado que a empresa participa de mais uma edição da Fenatran, após marcar presença na IAA Transportation 2024, que ocorreu em setembro, em Hannover, na Alemanha. A experiência na mais tradicional feira de transporte de cargas do mundo evidenciou para a empresa que o Brasil está em pé de igualdade com a indústria internacional.

O CEO da Randon, Sergio Carvalho, conta que os semirreboques já não são o maior negócio da empresa. “As autopeças assumiram esse lugar. Hoje, 30% do nosso negócio são semirreboques, mas 62% são autopeças. Além disso, temos o nosso braço de serviços financeiros, seguros e outros serviços, que estão crescendo em grande

velocidade. Estamos criando um ecossistema integrado de múltiplos serviços que ajudam o caminhoneiro e o transportador. Temos crescido bastante nessa área, que será o foco da nossa participação na Fenatran”, conta.

A empresa também promoverá o Randon Smart, seu sistema de telemetria focado na carreta, que viabiliza a localização do implemento, além de fornecer diversas informações sobre a performance do veículo, como a solução que permite a obtenção de dados da balança automática.

Como explica o CEO, o posicionamento da Randon é desenvolver produtos e soluções para o ecossistema de transporte como um todo, viabilizando a melhoria de desempenho, a rentabilidade e o monitoramento da frota.

ROSSETTI

Com cerca de 30% de market share no segmento de basculantes sobre chassis, a Rossetti, fabricante de implementos rodoviários, registrou no último ano avanços no desenvolvimento e lançamento de produtos. Expositora da Fenatran, a empresa apresentará a caçamba Meia Cana sobre chassi fabricada em aço TUF 500, um material resistente a impactos, ideal para operações exigentes. Está prevista também a exposição da Caçamba VR, a principal solução para projetos de construção civil de pequeno e médio portes, além do semirreboque de quatro eixos VR, com caixa de carga em aço inoxidável.

Em nota, a empresa afirmou que o principal objetivo ao participar da Fenatran é “consolidar a posição como a maior fabricante de basculantes sobre chassi no mercado e reforçar a linha de semirreboques basculantes para aplicações mais específicas, onde se necessita de customização”.

DESTAQUES DA ROSSETTI NA FENATRAN

CAÇAMBA MEIA CANA SOBRE CHASSI

FABRICADA EM AÇO TUF 500, UM MATERIAL RESISTENTE A IMPACTOS. IDEAL PARA OPERAÇÕES EXIGENTES

CAÇAMBA VR

PRINCIPAL SOLUÇÃO PARA PROJETOS DE CONSTRUÇÃO CIVIL DE PEQUENO E MÉDIO PORTES

SEMIRREBOQUE DE QUATRO EIXOS VR

CAIXA DE CARGA EM AÇO INOXIDÁVEL. DESENVOLVIDO PARA APLICAÇÕES QUE EXIGEM MAIOR RESISTÊNCIA A MATERIAIS CORROSIVOS



“Nossa expectativa é que este final de ano seja mais aquecido, e a Fenatran sempre é um estímulo, uma injeção de otimismo para o setor”

Sergio Carvalho,
CEO da Randon

DESTAQUES DA LIBRELATO NA FENATRAN**INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA)**

- IMPLEMENTAÇÃO DE RASTREAMENTO DE CARGA EM TEMPO REAL
- ACESSO A ESTATÍSTICAS DETALHADAS DA OPERAÇÃO DE TRANSPORTE

SUSTENTABILIDADE

- APRESENTAÇÃO DE IMPLEMENTOS PROJETADOS PARA REDUZIR A PEGADA DE CARBONO
- UTILIZAÇÃO DE MATÉRIAS-PRIMAS QUE DIMINUEM AS EMISSÕES DE CO₂ NA CADEIA DE PRODUÇÃO

Nos últimos anos, a Rossetti tem concentrado investimentos no aperfeiçoamento de produtos e na introdução de novas soluções em sua linha existente. Um exemplo é a adição do aço inoxidável na linha VR, especialmente desenvolvida para aplicações que exigem maior resistência a materiais corrosivos.

LIBRELATO: INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E SUSTENTABILIDADE

No ano em que celebra 55 anos, a Librelato segue alinhada ao mercado de caminhões. “Nossa expectativa é a melhor possível, baseada em mercados que movimentam a economia brasileira, como o agrícola, de construção civil e o de serviços de logística que atendem o varejo”, avalia o diretor comercial da Librelato, Silvio Campos.

Na visão dele, a partir da Fenatran, a tecnologia será baseada em inteligência artificial (IA), permitindo não só o rastreamento da carga, mas também o conhecimento detalhado das estatísticas da operação de transporte em tempo real. “Além disso, a sustentabilidade será um grande mote, pois apresentaremos implementos desenvolvidos com o compromisso de reduzir a pegada de carbono na cadeia de produção”, antecipa o diretor comercial.

No evento, a empresa destacará inovações baseadas em IA da plataforma Sigaway, que otimizam a eficiência operacional, além de implementos construídos com matérias-primas que contribuem diretamente para a redução das emissões de CO₂ na cadeia de produção.

“Nesta Fenatran, a segurança dos implementos, por meio do uso do EBS, trará uma nova realidade ao segmento. O equipamento permitirá uma série de benefícios aos transportadores em termos de conectividade e segurança”, revela Campos. A Librelato também anunciará a expansão de sua rede de concessionárias e da rede de venda de peças, a Libreparts, que completou cinco anos de atividade, com 30 lojas e seis boxes de atendimento, totalizando 36 pontos de venda.

GUERRA DEMONSTRA EXPANSÃO DOS NEGÓCIOS

“A Guerra vivencia um momento de expansão nos negócios. Desde o retorno da marca ao mercado, em 2021, temos experimentado um crescimento contínuo, tanto no mercado nacional quanto no internacional”, diz o CEO da Rodofort Guerra, Ivo Ilário Riedi Filho.

A empresa participa da Fenatran em um momento de expansão da rede, com a



Tem inovação e tecnologia chegando à Fenatran

A linha de baterias Moura para veículos pesados está em constante evolução, com melhorias contínuas em performance, tecnologia embarcada e durabilidade, proporcionando menos paradas operacionais e mais segurança para suas operações. Além disso, oferecemos uma gama completa de tecnologias em baterias de chumbo e lítio, atendendo às mais diversas necessidades do mercado.

Com nossa liderança em eletromobilidade e um forte modelo de Economia Circular, estamos prontos para ajudar a sua empresa a avançar em direção a operações mais verdes e alinhadas às práticas ESG. Além disso, nossa assistência técnica, presente em todo o Brasil, oferece suporte especializado e confiável, assegurando que suas baterias mantenham o máximo desempenho e durabilidade. Assim, você pode focar no que realmente importa: impulsionar o crescimento sustentável e eficiente do seu negócio, com soluções que integram inovação, segurança e responsabilidade ambiental.

Todo negócio tem uma especialidade. A nossa é prover a tecnologia certa para energizar o seu.



Visite o **stand E249** da Moura na Fenatran, de 4 a 8 de novembro, no São Paulo Expo, e conheça nossas inovações!

 moura.com.br

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

 [/grupo-moura](https://www.linkedin.com/company/grupo-moura)





Ivo Ilário Riedi Filho, CEO da Rodofort Guerra: “estamos confiantes de que a Fenatran trará boas oportunidades de negócios”

não possamos prever um percentual exato devido à proximidade da Fenatran, que é um importante motor de vendas para o setor, os volumes de emplacamentos têm se mantido similares aos de 2023. Estamos confiantes de que a Fenatran trará boas oportunidades de negócios”, avalia Riedi Filho.

FORBAL: NANOMATERIAIS E AÇO ENRIQUECIDO

De acordo com o CEO da Forbal, Giuliano dos Santos, o momento da companhia é bastante importante, e o foco está em fortalecer sua presença no mercado. Uma das estratégias é participar de eventos como a Fenatran. “É uma feira voltada para a geração de negócios. Para nós, é uma oportunidade de nos reunirmos com clientes, fortalecer nossa marca e acompanhar as tendências e os movimentos do mercado”, comenta Santos.

A empresa acaba de participar da IAA Transportation e finaliza um ciclo de investimentos em infraestrutura, novas tecnologias e novos equipamentos. “Esse ciclo de investimentos iniciou em 2022 e se encerra agora, no final de 2024, com um aporte de aproximadamente R\$ 30 milhões, que envolve desde novos processos e tecnologias, trazendo mais eficiência para nossos processos de fabricação, até muito investimento em mercado, como nossa participação na IAA neste ano e na Fenatran”, conta o CEO da Forbal.

A empresa apresenta no evento novas versões de produtos, com a utilização de nanomateriais, como aço enriquecido em nióbio, aço de alta resistência ou materiais enriquecidos em grafeno, como é o caso de alguns polímeros que ela desenvolveu com foco em ofertar soluções mais leves para a indústria de implementos rodoviários e caminhões.

nomeação de novos parceiros no Brasil (Favoto, em Mato Grosso; Rodo Mais, em Tocantins; e Rodofag, no Paraná), na Argentina (Learcan), no Chile (Utility), no Uruguai (Gino S.A.) e na Bolívia (Grupo Saci).

A empresa planeja apresentar no evento lançamentos de produtos e tecnologias, incluindo um novo conceito e design de iluminação traseira e lateral, com foco na segurança. As melhorias incluirão um sistema de iluminação otimizado, com maior quantidade de LEDs em todas as funções, além de marcação de iluminação lateral para aumentar a visibilidade em ultrapassagens e condições noturnas. Esse conceito será incorporado a toda a linha de produtos da Guerra.

Sobre 2024, o executivo revela que a empresa projeta fechar o ano com crescimento contínuo nos negócios. “O aumento na demanda por carga industrializada em 2024 nos levou a investir na ampliação da nossa capacidade produtiva nesses segmentos. Embora



NOVIDADE DA GUERRA

NOVO CONCEITO E DESIGN DE ILUMINAÇÃO TRASEIRA E LATERAL

“Revisitamos alguns itens na linha de alumínio, ou seja, alguns perfis de alumínio estruturais que estão trazendo vantagens para nossos componentes, especialmente na linha de Sider. Estas são algumas das novidades que apresentaremos na Fenatran”, revela o CEO da Forbal.

O executivo destaca um movimento importante da Forbal neste ano: a expansão da operação para os Estados Unidos, com a criação da Forbal USA, a unidade de negócios naquele país. “O mercado de exportação é muito relevante para nós e seguimos em uma jornada de crescimento, especialmente diante das grandes oportunidades do mercado norte-americano, que por si só representa 25% do PIB mundial. Por ora, essa nova unidade funcionará como *warehouse* para o estoque de nossos produtos fabricados aqui no Brasil”, conta Santos.

DESTAQUES DA FORBAL NA FENATRAN

NOVAS VERSÕES DE PRODUTOS,
COM A UTILIZAÇÃO DE NANOMATERIAIS,
COMO AÇO ENRIQUECIDO EM NIÓBIO,
AÇO DE ALTA RESISTÊNCIA OU MATERIAIS
ENRIQUECIDOS EM GRAFENO

THERMO KING: REDUÇÃO DE POLUENTES E EFICIÊNCIA OPERACIONAL

A Thermo King, que desenvolve soluções para controle de temperatura para o setor de transportes, tem como foco principal na Fenatran demonstrar avanços tecnológicos e soluções sustentáveis para eficiência operacional no transporte de alimentos, fármacos e outras aplicações que requerem controle de temperatura.

Segundo o líder comercial para o Sul da Thermo King, Claudio Biscola, são tecnologias que ajudam os clientes a enfrentar os desafios logísticos de hoje e a se prepararem para um futuro mais verde. “Em um cenário em que cresce exponencialmente a demanda por eficiência energética, redução de emissões e operações sustentáveis, a Thermo King apresenta tecnologias que atendem a essas necessidades e ajudam a transformar a indústria”, diz Biscola.

Entre os principais lançamentos da Thermo King na Fenatran 2024, está o EV-580, uma unidade de refrigeração para caminhões 100% elétrica, projetada para maximizar a autonomia e reduzir o consumo de energia, sem comprometer a alta capacidade de refrigeração. Esse modelo, que já nasceu elétrico, elimina a necessidade de adaptações e oferece uma manutenção simplificada.

A Thermo King também mostra na feira unidade de refrigeração A-500 que oferece economia de combustível de até 30% e reduz emissões de CO₂. Agora também na versão multi-temperatura, essa tecnologia da Thermo King refere-se a sistemas de refrigeração que permitem o controle de diferentes



Claudio Biscola, líder comercial para o Sul da Thermo King

zonas de temperatura dentro de um único veículo de transporte, como um caminhão ou semirreboque. Isso é especialmente útil para o transporte de cargas que requerem diferentes condições térmicas simultaneamente, como alimentos congelados, refrigerados e frescos.

Outro destaque é o V500X, que foi desenvolvido para atender diversos tipos de veículos, com controle preciso de temperatura e zero emissões de poluentes.

Em exposição, há também o SLXI-400, que combina operação silenciosa com eficiência energética, características essenciais para operações em centros urbanos.

A empresa mostra ainda RV-580 com Standby que pode trabalhar sem estar em modo acoplado no motor do caminhão, o que reduz impacto ambiental e prolonga a vida útil dos caminhões.

A Thermo King também demonstra suas soluções avançadas de telemetria e rastreamento que permitem o monitoramento em tempo real das condições de temperatura e eficiência dos veículos.

Em 2024, a Thermoking celebra a trajetória de 50 anos no mercado brasileiro. No ano passado, a companhia expandiu seu portfólio de equipamentos, de peças de reposição e de serviços no Brasil, como as novas soluções digitais de controle e operação à distância dos equipamentos via telemetria.

THERMO STAR: LINHA COM MAIOR CAPACIDADE DE REFRIGERAÇÃO

Nos últimos cinco anos, a Thermo Star tem investido continuamente em projetos de expansão e novos produtos. Segundo o coordenador comercial da empresa, Raphael Kanzler, o período foi desafiador



EV-580, unidade de refrigeração para caminhões 100% elétrica

devido à instabilidade política vivida. “No ano passado, a Thermo Star investiu pesado em esto-

que e no desenvolvimento de fornecedores, pois já fazia parte do nosso planejamento de expansão da planta produtiva, que ocorrerá de 2024 para 2025”, conta.

A empresa terá lançamentos para a linha de equipamentos acoplados e elétricos, bem como para a linha de equipamentos a diesel, que operam de forma independente ao veículo. Está prevista a apresentação de um novo produto voltado para a linha de distribuição, com maior capacidade de refrigeração. Na linha diesel, a Thermo Star lançará um modelo mais compacto, focado em veículos de médio porte.

No seu planejamento estratégico, a Thermo Star tem uma meta de crescimento anual de 30%. “Para isso, as alterações na linha produtiva e os investimentos em novos maquinários e melhoria de processos são constantes em nossa estrutura”, explica Kanzler.

FRIGO KING: NOVAS SOLUÇÕES EM REFRIGERAÇÃO

A Frigo King, empresa que atua na fabricação de equipamentos de controle de temperatura para o transporte de cargas refrigeradas, tem duas novidades reservadas para a Fenatran 2024. A primeira é o Flex SRX EPS, equipamento recém-lançado, que é acionado pela bateria do veículo (550v) e pode ser alimentado pela rede elétrica quando o veículo se encontra estacionado.

A outra solução é o e-Flex, equipamento de refrigeração com bateria integrada de 48v, que pode ser alimentado por placa fotovoltaica. Isso permite seu uso quase



Qualidade, Infraestrutura e Segurança.



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo o Brasil

BRASPRESS®

www.braspress.com



ALGUNS DESTAQUES DA FRIGO KING

- EQUIPAMENTO DE REFRIGERAÇÃO COM BATERIA INTEGRADA DE 48V
 - ZEUS: EQUIPAMENTO DE REFRIGERAÇÃO A DIESEL
 - APLICATIVO MEU FRIGO KING: ACESSO ÀS INFORMAÇÕES DA OPERAÇÃO EM TEMPO REAL

independente de carregamento na tomada e aumenta a autonomia do veículo. “A autonomia tem sido o grande gargalo dos caminhões elétricos no transporte refrigerado. Um importante diferencial é que, ao utilizar uma bateria de 48v, o equipamento oferece mais potência do que os *coolers* de 12v ou 24v”, conta o diretor da Frigo King, Marcos Augusto Pordeus de Paula.

Outra novidade da empresa na Fenatran é o Zeus, equipamento que marca a entrada da Frigo King como fornecedora de produtos para o segmento de pesados. O Zeus é uma máquina de refrigeração a diesel, projetada para ser instalada em semirreboques. Tem manutenção simples, é robusta e feita para durar mais.

O equipamento, assim como os demais produtos da Frigo King, está conectado ao aplicativo Meu Frigo King, garantindo acesso às informações da operação em tempo real, bem como ajustes de temperatura que podem ser

feitos a distância pelo motorista, de dentro da cabine, e pelo gestor, através da plataforma Meu Frigo King em seu computador.

“Nos últimos dois anos, trouxemos grandes novidades para o Meu Frigo King, como novos relatórios analíticos, dashboards personalizáveis e um sistema de alertas inteligentes. Isso garante maior previsibilidade operacional e a possibilidade de intervenções preventivas, reduzindo o tempo de inatividade dos veículos e maximizando a eficiência das operações”, destaca o executivo.

RAV COMPONENTES ESTREIA NA FENATRAN

A diretora comercial da RAV Componentes, Camila Brezolin, antecipa que esta será a primeira vez que a empresa participa da Fenatran. “Queremos estreitar nossos laços com os clientes que estarão expondo ou visitando o evento e vamos mostrar nossa gama de soluções para o transporte de cargas. Pretendemos apresentar aos importadores, na Rodada Internacional de Negócios, nosso portfólio e nossa qualidade e competência para entregar produtos em qualquer país do continente”, conta.

Segundo a executiva, a empresa apresenta no evento seus três últimos lançamentos: arco de lona, corote e boca de graneleira em ferro, além do portfólio composto por dobradiças, engates, correntes, entre outros produtos.

Camila destaca que a RAV Componentes está em fase de expansão do portfólio de produtos e dos negócios, tanto no mercado doméstico quanto no externo. “Em 2023, desenvolvemos e implementamos o sistema de gestão de qualidade. Também expandimos nossas vendas no mercado externo, com a abertura de novos clientes no Chile e na Bolívia, e ampliamos a linha de produção de dobradiças e engate fêmea, incluindo peças compatíveis com mais marcas (Fachinni, Noma e Librelato)”, conta a executiva.

CTM



DESTAQUES DA RAV COMPONENTES

ARCO DE LONA, COROTE E BOCA DE GRANELEIRA EM FERRO

transporte

Todos os modais

MODERNO



Encarte Especial - RANDON 75 ANOS



RANDON

75

ANOS

O poder de um sonho

Alegres companheiros desde a infância, seja para pescar, andar de carrinho de rolimã, participar de brincadeiras com os amigos, sempre viviam a trocar ideias.

A amizade entre os dois era coisa bonita de se ver, mesmo que de vez em quando acontecesse uma rusga. E esta ligação entre os irmãos sempre permaneceu e existia uma admiração recíproca pelas qualidades de cada um.

Mesmo com caminhos diversos na fase inicial da vida, um a trabalhar graciosamente no aprendizado das artes da mecânica enquanto o outro aprendia ofício de ferreiro com o pai, eles sempre estavam a conversar.

Raul vai para o Serviço Militar enquanto o irmão comprava um torno – com ajuda dos pais – para trabalhar no desenvolvimento de seus projetos mecânicos.

A constituição da sociedade entre os irmãos deixou todo mundo surpreso. Afinal para Raul era mais garantido e tranquilo trabalhar com o pai. Mas os irmãos tinham um sonho. Nada muito delineado, concreto, mas era algo relacionado à mecânica.

O primeiro negócio, produção de máquinas tipográficas, virou literalmente cinzas. Mas na segunda tentativa – aperfeiçoamento de um projeto de freios a ar – encontraram o caminho e surgiu um primeiro

produto com a marca Randon.

A parceria não parou mais. Hercílio – Nino – criava e o irmão encontrava os meios de produzir, comercializar e administrar. E assim foram a vida toda. Problemas com preços e questões de importação de uma grande prensa? Nino cria e instala. Precisa de um produto novo? Evolução de tecnologia e qualidade? Nino. Ampliar fábrica, abrir capital, criar empresas, contratar profissionais e encantar clientes? Raul.

A dupla era invencível. E mesmo quando algo dava errado, sabiam como superar as dificuldades. E o poder de sonhar, a aposta na complementariedade dos dons criou um poder capaz de realizar sonhos. Até mesmo o de criar um enorme conglomerado industrial espalhado pelo mundo inteiro. .

Índice

O maestro do futuro	50
Em permanente desafio	54
E tudo começou com uma bigorna	56
Expansão, turbulências e mudanças	60
Período de transição quebra paradigmas	64
A genialidade de Nino	68
Visão bem à frente	70
Preparado para a transformação	74
A evolução dos implementos Randon	75

Cartão Transportes Bradesco.

Muito mais benefícios para a transportadora.

Conheça mais benefícios:



- Controle e organização dos gastos.
- Redução de custos e otimização de processos.
- Recarga on-line e em tempo real.
- Relatórios customizados.
- Aderência às normas da ANTT.



Cartão pré-pago

Central de Relacionamento Cliente Pessoa Jurídica: 3003 1000 (capitais e regiões metropolitanas) e 0800 202 1000 (demais localidades). Acesso do exterior: +55 (11) 3003 1000. SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383. SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099. Ouvidoria: 0800 727 9933.



bradesco
empresas e negócios

SÉRGIO CARVALHO

O maestro do futuro

Por FRED CARVALHO E ROBERTO HUNOFF

Com um histórico invejável à frente de grandes corporações multinacionais do segmento automotivo, passando por países dos cinco continentes, Sérgio L. Carvalho foi convidado pela família Randon, no início de 2017, a adiar, novamente, por mais alguns anos, a aposentadoria que havia sido encaminhada anteriormente. O executivo já era bastante familiar aos gestores do conglomerado gaúcho, pois teve participação, quando na então norte-americana ArvinMeritor, na consolidação da joint-venture que deu origem, em 2002, à Suspensys, hoje 100% integralizada ao grupo nacional.

A primeira atribuição foi como CEO da Fras-le, quando deu início a um processo robusto de aquisições. Passados três anos, em 2020, em plena pandemia, agregou a função de vice-presidente e COO da Randon, mantendo a posição na Fras-le. Em janeiro de 2022 foi chamado para uma missão ainda maior: assumir como CEO de todo o grupo e o primeiro não-membro da família.

A escolha fez parte da estratégia de profissionalização do comando, que começou a ser consolidada em 2019 com a posse de Daniel Randon na presidência, sucedendo ao irmão David, que havia substituído o pai e fundador Raul. “A



Alex Batistell

diversidade de características com as quais convivi me influenciaram a acreditar que você pode fazer a diferença, tanto no lado de negócios quanto no lado humano das pessoas”, assinala.

Carvalho recorda que aceitou vir para ajudar por dois anos, mas está próximo de completar oito. “Sempre disse para o seu Raul e para os filhos que aceitei o convite porque se tratava da Randon. Voltei porque é uma empresa que eu já conhecia há 30 anos, conhecia a cultura e sempre tive essa característica de cuidar das pessoas também, eu vi uma identidade ali”, destaca.

CRESCIMENTO CONTÍNUO E VELOZ

A chegada de Sérgio Carvalho mudou, radicalmente, o desenho do grupo, que passou a crescer em uma velocidade

muito grande. A receita quadruplicou, os resultados financeiros melhoraram, o número de fábricas passou de 14 para 35 e as entidades legais de 26 para 70. A expansão no mercado externo e o cuidado ainda maior com as pessoas e com o meio ambiente tornaram-se diretrizes centrais na política do grupo.

Nos últimos sete anos foram 20 aquisições, seguindo uma visão estratégica. “Escolhemos as empresas nos segmentos com produto e o país que a gente quer participar. São processos demorados”, ressalta.

A profissionalização da gestão levou a uma mudança na postura, onde trabalhamos permanente de números positivos. Não tem futuro se você não vencer hoje, por isso, tem que ser uma empresa lucrativa. Mudamos a forma de operar, tomamos decisões difíceis, e estabelecemos uma visão estratégica bem definida de onde queremos estar nos próximos cinco anos”, enfatiza.

Uma das primeiras medidas adotadas por Carvalho ao chegar à corporação foi criar um grupo de trabalho, liderado por César Augusto Ferreira, CTIO (Chief Technology Innovation Officer) da Randoncorp e executivo responsável pelo Centro Tecnológico Randon, com passagem na Mercedes-Benz. Cabe a este grupo desenvolver projetos de inovação disruptiva.

O primeiro foi o implemento rodoviário elétrico, exposto na IAA Transportation 2024. Iniciado em janeiro de 2018, o conceito do projeto foi apresentado na Fenatran de 2019 e, atualmente, encontra-se em produção. Em setembro, na IANA Intermodal Expo 2024, maior feira dos Estados Unidos voltada ao transporte intermodal de carga, a empresa celebrou a entrega do primeiro semirreboque do modelo chassi porta-contêineres equipado com sistema e-Sys para o mercado norte-americano. “Não tinha nada disso no mundo. Na IAA 2022, apresentaram

algo parecido, mas com tecnologia muito inferior à nossa”, frisou.

De acordo com Carvalho, a repercussão positiva do primeiro projeto desencadeou uma confiança muito grande na organização, que passou a acreditar ainda mais no trabalho do grupo. “Ter coragem, acreditar e ser competente é muito importante”, destaca ao recordar um pensamento de Ferreira. “Temos os sete “C” da inovação: curiosidade, criatividade, conhecimento, coragem, comprometimento e condições para operar os meios financeiros. O ambiente de trabalho precisa ser tolerante ao erro, o que leva a não nos considerarmos donos da verdade. Precisamos ser humildes e fazer associações com universidades, startups e profissionais, entre outras organizações”, explica.

Outra decisão foi introduzir uma nova visão de mercado, com investimentos relevantes no mercado de reposição, que se apresenta mais rentável e menos suscetível a oscilações, muito comuns na produção de caminhões, ônibus, semirreboque e demais equipamentos pesados. “Mesmo que a tecnologia mude de um momento para outro e que todo o veículo passe a ser elétrico, ainda haverá mercado para a reposição por 10 a 15 anos. Por isso, optamos por crescer por meio da Fras-le, com as diversas aquisições feitas, como Nakata, Fremax e outras”, registra.

TRÊS ÁREAS PRIORITÁRIAS

O CEO da Randoncorp indica que a estratégia contempla investimentos em três áreas tecnológicas: ciência dos materiais, em termos de tecnologia disruptiva; materiais inteligentes e eletromobilidade, eletrificação e eletrônica embarcada. A primeira tem aplicação em todas as unidades e linhas de produtos, mesmo fora do portfólio da companhia.

Um dos principais avanços nesta linha

é com a nanotecnologia, capaz de reduzir peso de produtos e manter sua resistência. Como exemplo, recordou de um movimento nos Estados Unidos, há 20 anos, que converteu cubo de roda para alumínio nos caminhões pesados. A Randoncorp trabalha no desenvolvimento de um cubo em ferro fundido com nanopartícula. Resultado: produto resistente, menor e quase tão leve quanto o alumínio. Além disso, o custo é duas a três vezes inferior ao do cubo de alumínio. “Já testamos no laboratório e iniciaremos agora uma jornada para teste de campo. Tudo isso para o mercado norte-americano com tecnologia brasileira”, comemora.

Em paralelo com os avanços tecnológicos para que a empresa siga seu projeto de crescimento, a diretoria estabeleceu também como prioridade os cuidados com as pessoas e o meio ambiente. “Temos que fazer o maior investimento da nossa história nestes dois pontos. Não por modismo de ESG, mas porque é o certo a ser feito. Se você vem trabalhar com cinco dedos em cada mão e com boa saúde mental, tem que ir embora do mesmo jeito. Temos que trabalhar muito no sentido de fazer as coisas certas no mundo, que está tumultuado, cheio de ilusionistas e influenciadores e pensamentos distantes da realidade”, reforça.

TRANSFORMAÇÃO NA MANUFATURA

Sérgio Carvalho também introduziu a experiência que teve na China de investir em tecnologia no meio industrial. O executivo argumenta que é preciso deter o controle de produção de equipamentos, bem como reter capital humano, visando garantir vantagem competitiva no mercado.

Nesta direção, a Randoncorp criou um

grupo para criar soluções internas, o que levou à compra da Auttom para desenvolvimento de tecnologias de automação e de processos únicos. “Conseguimos proteger a nossa vantagem e ainda vendemos para o mercado, como células para os Estados Unidos. Quando recebemos grandes fabricantes mundiais, eles não acreditam e questionam quem está fornecendo a tecnologia”, argumenta.

A outra aquisição, da DB, companhia de desenvolvimento de software sediada em Porto Alegre, objetiva atender as demandas digitais. Carvalho assinala que é muito grande a carência de engenheiros de software no mundo inteiro, o que resulta em forte concorrência. Com a compra de 51% da companhia, a Randon tem acesso a 600 profissionais de software, que já foram determinantes na evolução de soluções digitais.

Dentre os avanços consolidados estão novas funcionalidades na Randon Smart, ferramenta que começou a ser vendida na Fenatran 2022. “O representante de um grande fabricante de caminhões reconheceu que o nosso software estava melhor que o deles. A funcionalidade é o nosso grande diferencial, tudo criado dentro de casa”, afirmou. Sérgio Carvalho reforça a importância da humildade como fator colaborativo para realizar os projetos com agilidade. “Aquilo que o americano faz em 12 meses e o chinês em seis, temos de aprender a fazer em cinco e temos condições para isto. Sempre acreditei nisso, tanto é que fizemos. Não tem aquele pensamento de que a grama do vizinho é mais verde do que a minha ou que preciso ser um grupo de 40 bilhões de euros para poder criar coisas que a gente cria. Conseguimos criações maravilhosas, dentro de casa. Esse sentimento faz parte de tudo isso que a gente tem feito”, reforça.

DAF NA FENATRAN 2024

Daqui para todos os destinos, sempre ao seu lado

Longe ou perto, estaremos sempre próximos. Desde o primeiro contato, passando pela **Fenatran** e por muitos quilômetros. Se um **DAF** está sempre disponível para trabalhar é porque estamos sempre prontos para atender.

Os caminhões mais confiáveis, diversos serviços, assistência técnica e suporte, tudo com atendimento diferenciado. Porque na estrada, tão importante quanto chegar, é ter com quem contar. **A DAF é assim porque a gente é assim.**



Aponte a câmera do seu celular
e encontre a Concessionária DAF
mais próxima de você

JOSÉ EDUARDO DALLA NORA

Em permanente desafio

Por ROBERTO HUNOFF

Administrador de formação, Eduardo Dalla Nora tem um histórico de 24 anos de serviços na Randon e se diz um dos gestores que mais se movimentou em diferentes operações e cargos do conglomerado. Começou como estagiário na Randon Veículos, em 2000 unidade descontinuada em 2020 -, e hoje ocupa o cargo de diretor superintendente da vertical Montadora, onde havia atuado de 2015 a 2020, inclusive como diretor da unidade da Argentina e atuando na exportação de semirreboque.

Chegou à empresa sem qualquer conhecimento do setor automotivo, num momento difícil em função da crise cambial de 1998, com a intenção de ficar, no máximo, 10 anos. A chegada ocorreu em momento de diversificação do grupo, com o fortalecimento das operações de autopeças. Uma das experiências foi a passagem pela unidade de São Paulo. “Fiquei por praticamente dois anos atuando na área de implementos com lançamentos no setor de escavadeiras. Foi uma experiência muito boa”, ressalta.

Quando retornou em 2005, a operação veículos havia perdido o protagonismo do passado em razão da crise na construção de infraestrutura, como rodovias, hidroelétricas e mineração.

Alex Batistell



“Parou tudo, foi uma década muito difícil”, recorda. Com a área de autopeças num movimento crescente, foi transferido para a Suspensys, que estava de fábrica nova, onde ficou por nove anos. Seguiu carreira na Randon Implementos, por cinco anos, e entre 2020 a 2023 acumulou funções na Suspensys e na Castertech. Desde 2023 está na vertical

Montadora. “Foram 13 anos de autopeças e quase 12 em veículos e implementos. Fiz uma pós-graduação nas empresas e com os diretores também”, assinala.

Dalla Nora também teve um ano de trabalho na Meritor, nos Estados Unidos, em 2014. “Um ponto importante para o desenvolvimento da empresa possibilitando com que o gestor possa obter experiência internacional e qualificar-se”, salienta.

Dalla Nora destaca que, quando chegou à empresa em 2020, o mercado nacional de semirreboques era de 20 mil a 30 mil, número que cresceu e hoje está em 90 mil, com expectativa de romper a faixa dos 100 mil. “A Randon acompanhou esta evolução do mercado, de uma forma marcante, porque participa em praticamente todos os segmentos de carga”, salienta, lembrando que a unidade de implementos atua em um mercado nacional com quase 200 concorrentes. Compara o grupo a uma teia em que cada unidade colabora com a outra por meio de avanços tecnológicos, cada qual mantendo independência, autonomia.

Dalla Nora recorda que a crise de 2015 deixou consequências na empresa, que precisou reduzir pela metade o quadro de colaboradores, além do fechamento da unidade de Guarulhos. Mas também permitiu avanços no sentido de melhorar o ambiente fabril. “Nos queríamos aproveitar o momento para dar um salto no negócio, trazê-lo mais próximo ao conceito de manufatura da indústria de caminhões. Hoje temos o visual muito parecido com a indústria de caminhões em manufatura”, detalha.

De acordo com o executivo, o trabalho atual é de dar um novo salto

tecnológico. “Usamos hoje o que existe de melhor em matéria prima no mundo. Podemos nos definir como um produtor de tecnologia global, algo que conquistamos nos últimos dez anos. Em algumas das tecnologias de produtos que desenvolvemos estamos à frente da concorrência daqui e do exterior. No passado olhávamos os movimentos no exterior. Hoje não, a gente é quem desenvolve”, assegura.

Dalla Nora adianta que a empresa trabalha em um novo ciclo, que é de segmentação dos negócios, como já feito em outras organizações do grupo. “Hoje, no mundo, não conheço outra indústria com portfólio como o da Randon. Somos generalistas em operações de transporte de carga. E os nossos concorrentes não”, comemora. Segundo ele, este ciclo é de continuar investindo nas plantas nacionais, mas também expandir e avançar no exterior.

Nas avaliações do grupo, segundo Dalla Nora, o mercado automotivo está no Hemisfério Norte. Nesta linha, a vertical montadora já se estruturou nos Estados Unidos com a aquisição da Hercules. Internamente, o diretor projeta avanço maior no Sudeste e no Centro-Oeste, considerando, especialmente, a importância do agronegócio para a companhia. “Temos grande parte da produção ligada ao transporte do agro. Temos um desafio de avançar mais no Sudeste e no Sul onde está o nosso desenvolvimento de produto e serviços onde criamos um hub para empreender”, ressalta.

“Criamos um hub hipercompetitivo que demonstra nosso potencial”, ressalta. Dalla Nora acrescenta que a posição geográfica no Sul, segundo maior mercado da Randon, atende muito bem a Argentina, Chile e Uruguai.



E tudo começou com uma bigorna...

Por FRED CARVALHO E ROBERTO HUNOFF

Luigi Cristóforo Randon percebeu a enorme facilidade de seu filho Abramo em criar ferramentas agrícolas. E o encaminhou para a oficina de Carlin Fabris, exímio ferreiro. Ao completar o aprendizado do ofício recebeu do pai uma bigorna, fundamental na história dos Randon.

Foi com esta bigorna que fez suas artes na transformação do ferro em ferramentas e até mesmo de carretões para transporte de toras. E foi na oficina de Abramo que os irmãos Hercílio e Raul teriam seus primeiros aprendizados.

Os netos de Cristóforo era bem diferentes: Hercílio, mais conhecido como Nino

– era extremamente criativo, genial desde criança, mas introvertido, excêntrico. Raul, por sua vez, era exatamente o contrário, pois era do tipo grandão, bem-humorado, com muita facilidade em fazer amigos e um dom extraordinário em fazer negócios.

Os dois irmãos trabalharam com o pai e aprenderam boa parte dos segredos do ofício. Quando retornou do Serviço Militar, Raul tem a proposta de Hercílio – que já tinha um torno na oficina do pai para conserto de motores – para ser sócio. E aceita iniciar o que seria a Mecânica Randon

Em 1950, o novo negócio tem uma virada com a proposta de Italo Rossi de fazer uma sociedade para a produção de

máquinas tipográficas. E começam a surgir encomendas, mas um incêndio, no dia de Nossa Senhora de Caravaggio, destruiu tudo.

Os irmãos recomeçaram tudo com a solidariedade dos amigos e da própria colônia italiana. E voltaram para o antigo ramo de negócios que atuavam no conserto de motores e equipamentos.

Oficina reconstruída, os negócios voltam à normalidade e surge a oportunidade de produção de sistemas de freios a ar comprimido. O dono do projeto era um italiano, Antônio Primo Montebasso, que sabia que o sistema era bom, mas não encontrara ainda a solução para alguns problemas de funcionamento. Com a ajuda da genialidade de Hercílio em pouco tempo tudo funcionava perfeito. Uma nova sociedade foi feita e surge o primeiro produto com a marca Randon. Com a direção comercial de Raul o negócio explode, cresce com uma velocidade impressionante.

Começam a chegar caminhões de todas as partes do Brasil. Filas enormes ficavam no aguardo e muitos já traziam o dinheiro para pagamento da instalação. A maioria dos componentes do sistema de freios era produzida na própria empresa.

Em 1955, por problemas de saúde o sócio Montebasso se afasta da empresa e termina por vender aos irmãos sua cota do negócio. Neste mesmo ano começa a produção de terceiro eixo. Existem controvérsias se foi invenção de Hercílio, mas devido à sua genialidade não é errado supor que isto é verdade.

A demanda pela instalação do terceiro eixo crescia em escala geométrica e era difícil para a empresa atender todos os pedidos. Em 1956 um pedido especial para produção de um semirreboque fez tanto sucesso pela qualidade que mais seis unidades foram encomendadas.

No ano seguinte, a empresa já prestava serviços de reforço de carcaças, conserto de freios pneumáticos em caminhões importados e alongamento de chassis – normalmente este serviço era solicitado para a produção de ônibus. E os clientes já pediam a instalação do freio de ar comprimido. Na sequência eram encaminhados ou para a Eliziário, em Porto Alegre, ou para a Nicola – futura Marcopolo.



Mecânica Randon, nos anos 1950, sob o comando dos irmãos Hercílio e Raul

Semirreboque de dois eixos, criação de Hercílio Randon na década de 1960





No princípio de 1959 os irmãos iniciaram o desenvolvimento do protótipo de um semirreboque de carga geral. No ano seguinte entravam no mercado os produtos de um e dois eixos. Nesta altura, a concorrência começou a ficar incomodada com o sucesso dos gaúchos. Neste mesmo ano a empresa instala sua filial em Porto Alegre, tanto para instalação do freio a ar quanto para dar assistência técnica aos produtos.

Em março de 1965 era inaugurada a filial de São Paulo, inicialmente apenas para comercialização de peças, mas gradativamente foi expandindo para outras operações. A presença no principal mercado era o maior objetivo.

A regularização da Lei da Balança, em 1966, trazia uma série de exigências que beneficiariam muito a Randon. Afinal, a ideia era acabar com os abusos dos excessos de carga com a limitação do peso por eixo e do conjunto rodoviário. Afinal induzia a utilização do terceiro eixo.

O sistema de suspensão do semirreboque de três eixos foi a maior inovação de 1967, exatamente no início da nova Lei da Balança. E o sucesso da filial paulista, em pouco tempo, viabilizou a instalação de uma unidade de produção de semirreboques e assistência técnica a todos os produtos.

Em 1970, Raul resolve atender conselho de alguns amigos e parte para conhecer a Europa, com primeira parada na Feira de

A demanda pela instalação do terceiro eixo crescia em escala geométrica

Milão, mas também visitou alguns fabricantes de implementos locais.

Na sequência, a grande surpresa que foi a Feira de Hannover, com mostra de máquinas e equipamentos. Quando retornou já tinha a decisão de construir uma grande e moderna unidade fabril, com uma capacidade produtiva muito acima dos parâmetros nacionais e para isto precisava abrir o capital da empresa.

Existiram fortes resistências a este projeto. Um receio da perda do controle acionário, do comando da empresa familiar. Raul utilizou, então, todo o seu poder de persuasão para convencer sua diretoria e sócios da importância de crescer, se preparar, pois o país estava com taxas de crescimento muito altas e a demanda de produtos da companhia eram crescentes.

Sem perda de tempo compra uma área de 234 mil metros quadrados, o que deixava a empresa com todo o potencial de crescer por décadas. Com ajuda de Hercílio e de toda a diretoria começam os desenhos de como seria a nova unidade produtiva da companhia.

Desenhava-se o futuro da Randon, em momento de milagre econômico.

O ousado passo transformaria a história da empresa gaúcha, pois abriria os caminhos – inclusive das exportações – para se tornar uma das maiores produtoras de implementos rodoviários e componentes do mundo.

O avô Luigi Cristófarlo Randon – imigrante da Província de Vicenza, Itália – era um homem culto, pois estudara em seminário, mas também teve a capacidade de incentivar o dom do filho Abramo na arte moldar o ferro na presenteada bigorna. E assim abrir um caminho por onde andaram seus netos...



Mercedes-Benz

Disponibilidade
Garantida



Paz no trânsito começa por você.



Mercedes-Benz, a parceira certa para uma frota sempre disponível.

Entendemos a importância do seu veículo para sua operação. Por isso, oferecemos suporte com acesso rápido e fácil a peças de reposição. Mais do que peças e serviços, temos soluções completas para o sucesso do seu negócio.



Para saber mais, consulte o showroom Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz



Imagem: Acervo Memorial Randon

Expansão, turbulências e mudanças

Por FRED CARVALHO E ROBERTO HUNOFF



A primeira metade da década dos anos 1970 foi determinante para a consolidação dos planos dos fundadores da Randon. Balizado pelo crescimento dos negócios, Raul Randon sentiu a necessidade de expandir a capacidade de produção. Sem lastro financeiro, propôs ao irmão Hercílio a abertura do capital da empresa. Amigos e conhecidos questionaram os irmãos Randon se não tinham receio de perder o controle da empresa, recorda David Randon, presidente do Conselho de Administração da Randoncorp e primogênito do casamento entre Raul e a esposa Nilva.

O argumento foi insuficiente e a abertura de capital acabou acontecendo em 1971, assegurando os recursos necessários para a construção inicial do Complexo Interlagos, inaugurado em 1974, e onde hoje está

sediada a maioria das empresas do conglomerado. “Chegamos ao que somos hoje porque o capital foi aberto”, afirma David.

O período também foi marcado pela primeira exportação, em 1972, de um semirreboque tanque isotérmico para uma cooperativa de produtores de leite do Uruguai, hoje Conaprole. Igualmente da primeira parceria internacional, em 1974, com a sueca Kockum para a compra de tecnologia que permitiu a produção e lançamento, no ano seguinte, do caminhão RK 424, base de uma linha de veículos especiais off road.

Em 1978, o acordo de cooperação técnica foi finalizado e a Randon passou a nacionalizar o produto. “O fato de montarmos caminhão elevou o nível de qualidade e de exigência. Vendemos caminhões para obras de Itaipu e Belo Monte, por exemplo. A área de veículos nos deu muita projeção”, assinala Erino Tonon, engenheiro mecânico

contratado em 1969 e que participou da estruturação do negócio, inclusive com treinamento na Suécia. Em 2020, a operação foi vendida. Tonon chegou à condição de vice-presidente de estratégias da Randon, tendo se aposentado em 2020.

OS RISCOS E AS LIÇÕES DA CONCORDATA

A segunda metade da década, especialmente os anos finais, foi de turbulência com a explosão da crise do petróleo, que já havia se manifestado em 1973. A situação, que se agravou nos primeiros anos da década de 80, afetou seriamente os negócios da Randon, culminando em 1982 com o pedido de concordata, hoje recuperação judicial. “Havia algum patrimônio, mas não se tinha recursos e a dívida de curto prazo era muito grande”, frisa David, na época estudante de engenharia.

Astor Schmitt ingressou na Randon no final de 1976 como engenheiro mecânico para atuar na atividade industrial. Ajudou na organização da fábrica, com definição de linhas de montagem, e compra de máquinas, que vieram da Alemanha e Argentina. “Quem tinha a experiência, tecnologia e equipamento, decolava”, frisa. No início dos anos 80 foi transferido para a área comercial e participou da estruturação da rede de concessionários, bem como da expansão do comércio exterior.

Recorda que, apesar da crise, o início dos anos 80 foi extremamente rico, com um processo de expansão, aquisição de concorrentes, descentralização da produção, diversificação dos negócios, com investimentos em imobiliária, agronegócio, transportadora e corretora de seguro, e criação de duas joint-ventures, uma no Paraguai e outra no Rio de

Janeiro, posteriormente desfeitas. “Hoje, a gente se dá conta que isso não era uma boa, perdemos foco e lidamos com as consequências”, destaca.

Com a moratória da dívida externa do Brasil, em 1982, a fonte de crédito subsidiado pelo governo acabou e a empresa precisava rolar seus financiamentos. “No segundo semestre de 1982, do dia para noite, o mercado afundou mais de 60%. Todas as unidades que a gente tinha estavam sem ter o que fazer. O faturamento sumiu e as contas permaneceram. Boa parte dos negócios fora do foco principal não era rentável. Tudo isso nos levou a um processo de insolvência, redundando na concordata. Foi um episódio traumático, porque tivemos que fechar unidades e reduzir em dois terços o quadro de pessoal, que era de 6 mil pessoas”, assinala. A crise, na avaliação de Schmitt, deixou aprendizados como os de dar foco nos negócios, fazer aquilo que se sabia, ter um mínimo de planejamento e disciplina orçamentária.

Para sair da crise houve desinvestimentos de tudo que era ocioso, incluindo terrenos, negócios e instalações. Em paralelo, a decisão de focar em material de transporte e componentes relacionados de forma a reduzir a dependência do fornecimento de itens do Centro do país. Bem como concentrar as linhas de montagem em Caxias do Sul e São Paulo, com a venda das demais unidades.

Outra medida, na área comercial, foi o desenvolvimento na rede de concessionários em substituição às inspetorias regionais. Parte dos ex-funcionários das inspetorias tornou-se concessionário,

Jefferson Bernardes



David Randon,
presidente
do Conselho de
Administração
da Randoncorp

recebendo como indenização o estoque de peças de reposição para iniciar a operação. Em paralelo foi intensificada a participação no mercado internacional com uma estratégia de desenvolvimento de joint ventures, com sócios que entendiam do seu nicho de negócio.

Mas para sair da crise a empresa também contou com a sorte. Erino Tonon foi responsável pela participação da Randon em uma concorrência na Argélia para a venda de 1,1 mil semirreboques, na casa dos US\$ 11 milhões. A dificuldade estava em fechar o negócio, porque o cliente era um país socialista e o Banco do Brasil não fazia o financiamento. Tonon recorda que passou 56 dias entre idas e vindas à Argélia para não perder o negócio para concorrentes europeus. “Comecei a jornada em dezembro de 82 e terminei em 10 de março de 1983”, detalha.

Na época, a carteira de comércio exterior do Banco do Brasil oferecia uma linha que antecipava até 60% dos valores de contratos externos para financiar a produção. O valor recebido pela Randon foi de aproximadamente US\$ 6,5 milhões e a dívida da concordata era de US\$ 9 milhões. Meses depois, a maxidesvalorização do dólar de 30% gerou mais recursos para o grupo. Antes deste negócio, a empresa, recorda Tonon, já havia vendido 2 mil unidades, divididas em dois lotes, para a Argélia, em 1977 e 1979.

Arquivos Transporte Moderno



Erino Tonon chegou à vice-presidência de estratégias da Randon, tendo se aposentado em 2020

PARCERIAS ESTRATÉGICAS E SEGUNDA GERAÇÃO

Como parte da estratégia de reorganização e pelo entendimento de que não adiantava querer crescer mais no mercado de semirreboque, porque teria que investir muito, a gestão começou a olhar com mais carinho para parcerias. Raul Randon, Schmitt e Tonon começaram a avaliar oportunidades em autopeças, pois sempre que a empresa exportava tinha de comprar componentes de marcas exigidas pelos clientes. “Isso nos alertou para a possibilidade de parcerias com estas

empresas. Assim surgiu, em 1986, a Master, joint-venture com a Meritor, para a produção de freios”, assinala David Randon. A medida também abriu portas para a marca ingressar no mercado original de caminhões. Em 1987, foi criada a Randon Consórcios.

O período de 1990 a 2000 foi marcado por forte expansão da estrutura fabril. Em 1994, surgimento da Randon Argentina; em 1995, constituição da joint-venture JOST Brasil, entre Randon Implementos e JOST Werke; em 1996, aquisição do controle acionário

Arquivos Transporte Moderno



Astor Milton Schmitt, ex-diretor corporativo e de relações com investidores da Randon

da Fras-le; e, em 1997, criação da Suspensys.

Mas todo este avanço foi orientado por medidas adotadas anos antes com base em um planejamento estratégico. Entre elas, a reorganização societária, com a criação da holding Randon S.A. Implementos e Participações, alterada para Randon Participações S.A. Sob a holding ficavam as controladas divididas pelos negócios nos quais atuavam. O objetivo era ter uma estrutura societária mais consistente e perene, já combinada com o processo de sucessão. Também teve origem a DRAMD, a holding da família, que atualmente detém 39,6% do controle acionário da Randoncorp.

Em paralelo ocorreram mudanças na gestão, com a criação da diretoria executiva, na qual os filhos David e Alexandre passaram a ter presença estratégica. “O pai ficou muito feliz quando mostramos uma ideia do planejamento da empresa. A partir de 93 fizemos grandes avanços de planejamento”, afirma David. O ingresso dos filhos também abriu as primeiras discussões para o processo sucessório tendo por parâmetros de avaliação a migração imediata para a profissionalização da empresa ou a continuidade do comando com a família.

Inicialmente como estagiário, em 1975, e efetivado no ano seguinte na engenharia de projetos, Norberto Fabris trabalhou na Randon por 42 anos, tendo passado pelas áreas comercial, engenharia de vendas, que ajudou a criar, gerência da engenharia industrial, diretor industrial e diretor executivo da montadora de implementos. Lembrança dos primeiros anos foi o projeto de criação da divisão agrícola, que chegou a montar um trator de plantio direto, mas que não foi



Norberto Fabris, ex-diretor executivo da Randon

para frente.

Por ter histórico familiar no segmento florestal, Fabris enxergou potencial de mercado na atividade, que não era atendida com veículos específico. Em conjunto com técnicos da Aracruz, foi desenvolvido

um comboio com cavalo 6x4, carreta três eixos e julieta. A ideia acabou replicada na área canvieira, com um conjunto caminhão e carroceria.

Fabris recorda de um fato que contribuiu para o crescimento da marca Randon no segmento de implementos. Foi a ousada iniciativa de substituir o eixo maciço, bem pesado, pelo tubular, já comum na Europa. Para tanto, na condição de diretor industrial, defendeu a compra de uma máquina importada para forjar a ponteira e fazer o eixo tubular, que se tornou, posteriormente, padrão do Brasil. “Investimos perto de US\$ 2 milhões, um valor absurdo para a época, mas nos tornamos a primeira empresa a fazer o eixo tubular”, relembra.

No entanto, até iniciar a produção, Fabris reconhece ter passado por momentos de tensão, pois o processo era complexo. “Eu tremia as pernas, porque não tinha certeza que aquilo ia dar certo. Na Europa, usavam tubo extrudado; aqui a gente tinha de fabricar o tubo, forjar e colocar no implemento. Levamos um ano para acertar a máquina, que hoje ainda segue em operação na Suspensys. Tiramos 70 quilos de cada eixo, foi uma inovação relevante para o período”, frisa.



Auttom

FRASLE
MOBILITY

RANDON

MASTER
FREIOS

Suspensys®

RANDONCORP

CASTERTECH

JOST

ETR

NIONE
Soluções Expressas Randon

Rands

Período de transição quebra paradigmas

Por FRED CARVALHO E ROBERTO HUNOFF

O primeiro quarto do novo século está sendo marcado por movimentos disruptivos em todos os aspectos na Randon, com quebra de paradigmas, crescimento exponencial e avanços em produtos com repercussão global. Mas também tem a marca de um momento de profunda tristeza, que é a morte do fundador Raul Randon em 3 de março de 2018.

A primeira década dos anos 2000 teve como característica o fortalecimento das parcerias internacionais, começando pela joint-venture com a Meritor, em 2002, que consolidou uma nova fase da Suspensys, que passou a ter fábrica própria e aumento no portfólio. No ano seguinte, surge a

Mastertech para soluções de pré-tratamento das peças produzidas.

Marcante também, este na área social, é a constituição do Instituto Elizabetha Randon, em 2003, em homenagem à mãe dos fundadores, que tem o comando da filha Maurien Randon Barbosa. A organização promove ações de educação, cultura, assistência social e segurança no trânsito para transformar vidas. Um dos principais programas é o Florescer, dedicado à promoção da inclusão social de crianças e adolescentes.

Em 2004, a Randon abriu espaço para o segmento de vagões ferroviários. Norberto Fabris recorda que ao propor a discussão do tema a primeira reação dos gestores foi de dúvida. "Ainda assim fizemos uma visita à sede da ALL para ter mais informações. Após

uma série de encontros, fechamos pedido para uma caixa de carga de vagão. Produzimos, entregamos e a ALL fez a montagem para início da operação. Foi, assim, que nos tornamos fabricante de vagões”, destaca.

Outro fato importante foi a substituição, em 2005, do compensado naval, que gerava muitos problemas na produção dos modelos graneleiros, por uma inovadora chapa denominada Ecoplate. A solução teve origem em um painel norte-americano, da empresa Wabash, feito à base de alumínio com miolo de polietileno. O painel nacional, que já passou por duas atualizações, tinha miolo em madeira reflorestada, com revestimento interno em placa de PVC e externo em chapa de aço galvanizado, unidos por adesivos de alta performance. “Hoje, o Brasil inteiro usa esta solução de painel em graneleiros”, orgulha-se Fabris.

Em 2009, a Randon se tornou pioneira entre as fabricantes do setor a utilizar a tecnologia E-coat na pintura dos implementos. Foi também o ano de início das operações da Caster-tech Fundação e Tecnologia, com sede em Caxias do Sul, para prover de materiais fundidos o mercado de veículos comerciais, implementos e máquinas agrícolas.

FUNDADOR PASSA O BASTÃO

O final da primeira década, precisamente 2009, registrou um movimento ímpar na companhia, então com 60 anos de atividades. Após um longo período de amadurecimento, o fundador Raul Randon passou o cargo de presidente, que exercia desde o início da empresa, ao primogênito David, e assumiu a presidência do Conselho de Administração.

David recorda que a transição precisou ser conduzida com muita cautela, pois a figura do então presidente era fortíssima, o que exigiu trabalho conjunto de toda a família, com apoio de pessoal especializado em sucessão. “Tudo foi muito bem pensado e elaborado junto com meus irmãos. Na condição de controlador e presidente, o pai decidia e fazia o que queria. Quando assumi, dividi a responsabilidade com meus irmãos. Todos me ajudaram na formatação do perfil de pessoas que queríamos ao nosso lado para fazer o futuro”, recorda.

Destaca que teve a preocupação de formar novos profissionais, porque a equipe de então era madura, com décadas de trabalho na empresa. “Comecei a pensar: daqui 10 anos muita gente



Raul Randon,
fundador da Randon

vai estar aposentada. A partir desta visão iniciamos trabalho para preparar novos executivos. Felizmente, conseguimos”, salienta.

Com pouco mais de um ano no cargo, David Randon entregou o Centro Tecnológico Randon (CTR), considerado atualmente um dos principais complexos do mundo destinado ao desenvolvimento e homologação de produtos para a indústria da mobilidade no país, e o Banco Randon, ampliando a atuação da companhia em serviços financeiros. Com a nova gestão também foi acelerado o processo de expansão. Agora não mais por meio de parcerias ou instalação de fábricas, mas com aquisições, seguindo o exemplo da Fras-le em 1996.

O primeiro negócio, em 2011, foi a compra da Folle, de Chapecó (SC), fabricante de implementos para cargas resfriadas e congeladas. No ano seguinte, por meio da controlada Fras-le, a Control, de São Leopoldo, somou-se ao conglomerado. Em Resende (RJ), em 2013, o grupo abriu operação própria da Suspensys, dentro do complexo industrial da Volkswagen Caminhões e Ônibus. O processo de internacionalização ganhou ainda mais força com a nova gestão. Após a abertura de operação da Fras-le, nos Estados Unidos, em 2008, com a aquisição da área de negócios de freios da Haldex, o passo seguinte foi chegar à China e Índia.

O ano de 2017 é marcante pela chegada de Sérgio L. Carvalho, inicialmente para o posto de COO da Divisão Autopeças e CEO da Fras-le. Coube-lhe a responsabilidade de direcionar investimentos e criação da principal área de tecnologia disruptiva de produtos, preparando a empresa para o futuro. Em dois anos, capitaneou sete aquisições no Brasil e no exterior e a formalização de mais uma joint-venture.

A produção de vagões ferroviários mereceu atenção especial da gestão diante do avanço que a empresa teve no segmento. “Chegamos a ter 50% do mercado, a ponto de a fábrica de Caxias do Sul não mais

dar conta de atender o segmento de implementos e de vagões. Tivemos períodos com pedidos de até 1,5 mil unidades, tomando metade da capacidade fabril”, recorda Norberto Fabris.

Ao mesmo tempo, a gestão constatou a dificuldade de entrega, pois os vagões eram fabricados em Caxias do Sul e tinham que chegar no Norte e Nordeste, com custo de frete estimado em 20% do valor do equipamento. A solução foi entregue em 2018, com uma fábrica em Araraquara (SP), região com troncos ferroviários e inserida em dos maiores polos produtores de cana-de-açúcar.

NOVO COMANDO E A QUEBRA DO PARADIGMA

Após ser reconduzido em 2009 ao cargo de presidente da empresa, David Randon encerrou seu ciclo executivo, em 2019, num processo de sucessão desenhado quase duas décadas antes. Para o cargo foi escalado Daniel Randon, o mais novo dos cinco filhos de Raul e Nilva, que já desempenhava funções estratégicas no grupo. David foi para a presidência do Conselho de Administração, tendo o irmão Alexandre como vice-presidente.

Antes de passar o bastão em maio de 2019, David ainda consolidou a joint-venture com a Triel-HT, de Erechim (RS), e deixou praticamente prontos dois projetos: o centro de distribuição em Linhares (ES) e a unidade da Suspensys em Monterrey, no México. “Quando deixei a presidência, o Daniel assumiu com uma boa base formada. Ele veio trazer a parte da inovação, um outro degrau da empresa e também crescimento no exterior com novas aquisições”, ressalta.

David destaca que no final de sua gestão fortaleceu o trabalho na área de ESG e de compliance, que já vinha sendo feito. A diferença é que a nova fase buscou atingir o mercado externo para mostrar que a segunda geração havia assumido com o propósito de tornar a empresa ainda mais profissional,

Daniel e David Randon

com maior governança.

Um dos primeiros momentos de grande repercussão deu-se na Fenatran 2019 com a apresentação do exclusivo sistema de tração auxiliar elétrico e-Sys e da linha de semirreboques equipada com a tecnologia, o Hybrid R, atualmente à venda. Em 2020, o grupo adquiriu operações que deram origem às unidades Castertech Indaiatuba (SP), e Master, em Flores da Cunha (RS), além da criação da Randon Ventures e da Conexo para investimentos em startups e inovação aberta.

Em 2021, aquisições de operações em Schroeder (SC) e Caxias do Sul resultaram em novas unidades da Castertech. Também foi o início da estratégia de mercado em robotização e automação, com a compra da Auttom, e a apresentação da inédita nanotecnologia com nióbio e constituição da NIONE.

O ano de 2022 começa com mudanças estratégicas no comando. Em um novo passo na evolução da governança, houve a separação da posição de presidente e CEO, funções acumuladas por Daniel Randon. O cargo de CEO passou a ser exercido por Sérgio L. Carvalho, o primeiro fora da família a responder por esta função. Daniel segue como presidente com atuação institucional reforçada e com a missão de assegurar velocidade à internacionalização e às agendas ESG e de inovação, consideradas centrais na estratégia do grupo.

A expansão seguiu-se com a compra da fabricante de semirreboques Hercules, no Estados Unidos. No Brasil, adquiriu operações em Mogi Guaçu (SP) para a constituição da Castertech e constituiu joint-venture com a Gerdau para criação da Addiante, que marcou a entrada no segmento de locação de veículos pesados. A Jost Brasil ganhou nova operação em Campinas.

Em 2023, a unidade de Araraquara teve sua capacidade de produção de basculante,

crédito: Jefferson Bernardes



considerado e canavieiro, além de vagões ferroviários, aumentada em 80%. A empresa adquiriu a DB, especializada no desenvolvimento de softwares, e a Juratek, fornecedor de autopeças do Reino Unido, e constituiu nova operação da Suspensys, em Mogi Guaçu, com início de atividades programado para 2025. Outra mudança estratégica foi a criação da marca Randoncorp, nova identidade do grupo, formado por cinco verticais: Montadora, Autopeças, Controle de Movimentos/Frasle Mobility, Serviços Financeiros e Digitais e Tecnologia Avançada.

O principal movimento de 2024 é a realização da maior transação já realizada em 75 anos de existência do grupo. Por meio da Frasle Mobility, a divisão de aftermarket do Grupo KUO, do México, passou ao comando da Randoncorp. Recentemente, assumiu o controle da Delta Global, de Porto Alegre, especializada em gestão de frotas.

Atualmente, o conglomerado tem 50 operações em quatro continentes, alcançando comercialmente mais de 120 países, e reunindo contingente superior a 17 mil colaboradores. São mais de 550 mil implementos rodoviários e 12 mil vagões ferroviários em circulação mundo afora, além de milhares de peças e componentes. A receita líquida do ano passado ficou próximo dos R\$ 11 bilhões.

A genialidade de Nino

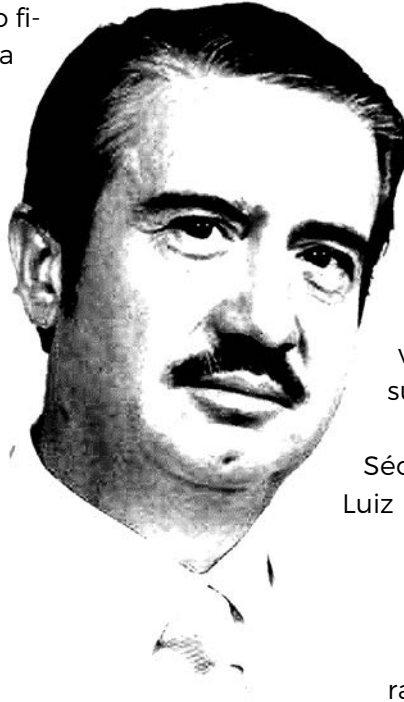
Por FRED CARVALHO

Hercílio Randon foi o primeiro filho de Abramo e Elisabetha - mais conhecida como Elisa - Randon, na cidade catarinense de Tangará. Mas desde pequeno era chamado pelo apelido de Nino, colocado pela sua mãe.

Desde criança mostrava uma criatividade impressionante ao criar um alambique pequeno com vidros de remédio de diferentes tamanhos. Da mesma maneira criou um sistema de iluminação para o carrinho de rolimã. O nascimento do irmão Raul, 4 anos depois, foi motivo de muita alegria pois passou a ter um companheiro para brincar e pescar.

Com a mudança para Caxias do Sul resolveu aprender tudo sobre mecânica e foi trabalhar como aprendiz na oficina mecânica de Raymundo Bazzaretti, especializada na reforma e manutenção de motores. E não recebia nada para trabalhar. E lá ficou 7 anos e em determinada época fez curso no SENAI para ampliar seu conhecimento sobre engenharia mecânica.

Sistema de freios a ar comprimido, o primeiro produto com a marca Randon



Tornou-se conhecido na cidade e região pela facilidade que tinha para lidar com motores, compressores, bombas, geradores, etc. Inventava coisas durante a maior parte do tempo e buscava revistas e livros onde o assunto fosse mecânica.

No livro "Randon - Meio Século de Trabalho" de João Luiz de Moraes, é contado o caso "de uma máquina da tecelagem Sehbe que ninguém conseguia consertar. Chamaram o Nino. Ele conseguiu colocar a máquina em funcionamento. Como recompensa, ganhou um boné de lã xadrez. Essa foi, talvez, sua primeira remuneração."

Quando convida Raul para ser sócio na



Hercílio Randon (centro),
Raul Randon (dir.)
e Emyr Facchin

oficina que seria a futura Mecânica Randon, Nino sabia da competência do irmão para dirigir, organizar, comercializar, ter ideias de negócios, entre outras coisas, era vislumbrando os resultados da parceria.

E Raul respeitava a capacidade, criatividade e genialidade do irmão. Portanto, ao invés de trabalhar com o pai, quando saiu do Serviço Militar, optou pela proposta de Nino. E é do conhecimento do irmão que surge a oportunidade do freio a ar comprimido. Existia um sistema, mas falhava. E com os testes e soluções realizadas criou-se o primeiro produto com a marca Randon.

Também foi dele uma prensa hidráulica, de 600 toneladas, ainda em funcionamento. E fez, praticamente à mão, um comando de válvulas de um motor importado.

David Randon conta uma história onde mostra a competência do Tio Nino. “Quando começaram as discussões da Lei da Balança, para a existência de medidas para preservação das rodovias – até pelas exigências dos bancos internacionais de fomento – o meu tio Hercílio encaminhou para as autoridades competentes os primeiros desenhos dos limites pela configuração da carroçaria e também pela capacidade dos pneus. Parte das sugestões foi aceita e foi criada uma legislação que atendeu durante décadas o TRC.”

A sua capacidade de ver problemas olhando para um desenho era notória. “Um dia passava pela sala de engenharia e viu um dos funcionários a terminar um desenho de uma carreta. Não comentou nada. Quando encontrou Raul comentou: “aque-la carroçaria vai selar. Vai dobrar.”

Raul responde: “vamos avisar que tem um erro”. Ao que, Nino, com calma, comenta: “deixa ele aprender. A gente só aprende



mesmo quando erra. Deixa montar o protótipo e ver o que acontece.”

O responsável pelo projeto aprendeu, na prática, mais uma checagem que precisava fazer antes de considerar o trabalho finalizado.

Uma de suas principais características era a memória, absolutamente fora do padrão, pois tudo que lia memorizava. Conhecedor de música clássica gostava da popular e tocava, de ouvido, acordeão e violão.

Apaixonado por astronomia construiu um telescópio de relativa potência, com uma das lentes com diâmetro de 280 mm e em cujo polimento demorou 40 dias. A máquina de polir foi idealizada e montada por ele.

Apaixonado por avião tirou brevê de piloto civil no aeroclube de Caxias do Sul. “Uma época estava doente em Santa Catarina e o Tio Nino ouviu o comentário sobre o assunto e não teve dúvida. Foi ao aeroporto, pegou seu avião e foi me buscar,” conta David Randon, que além de sobrinho era afilhado de Nino.

“A Randon não existiria sem o Tio Nino. E tampouco sem o meu pai. Eles se completavam com suas características, dons e genialidade. Um desenhava, criava, conservava, resolvia e o outro ousava, vendia, administrava, liderava”, finaliza David Randon, o primogênito de Raul Randon.

Visão bem à frente

Por FRED CARVALHO E ROBERTO HUNOFF



Organização fechada e privada, com foco na ciência e tecnologia, o Instituto Hercílio Randon (IHR) não só leva o nome de um dos fundadores do conglomerado, mas se tornou uma versão atualizada da genialidade do homenageado. “Enquanto os executivos da Randoncorp, nosso sponsor, pensam em como competir em um mercado extremamente agressivo, nós temos a tarefa de olhar para fora, de pensar como será o transporte daqui a algumas dezenas de anos. Buscamos produtos disruptivos”, define o diretor de ciência e tecnologia do IHR, Joel Boaretto, que completa 10 anos de atividades em 2024.

Da primeira fase de desenvolvimento até 2018, sua sede foi no parque tecnológico da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, em Porto Alegre. Atualmente ocupa duas instalações: no Centro Tecnológico Randon



Alex Batistell

(CTR), em Farroupilha, e em um espaço destinado a projetos estratégicos, na Universidade de Caxias do Sul.

A mudança de endereço foi acompanhada pelo início de uma jornada de transformação, que exigiu a adoção de diferenciais de produto e processo. Para explicar o novo momento, Boaretto relembra palavras do CEO, Sérgio Carvalho: “Temos que ter propriedades sobre algumas tecnologias que nos diferenciem no mercado, porque as outras empresas podem ter até mais dinheiro ou mais abrangência, mas nós teremos as

tecnologias e isso nos colocará em pé de igualdade”.

A mensagem está traduzida na atual forma de trabalho do IHR, que tem três vertentes de pesquisas interferindo diretamente nos negócios da companhia: mobilidade, eletrônica embarcada e materiais especiais. Para fazer frente aos desafios, tem conexões

Joel Boaretto, diretor de ciência e tecnologia do IHR

com mais de 300 pesquisadores no mundo inteiro por meio de parcerias, principalmente com universidades e startups. “Não apenas encomendamos pesquisas. Quando fechamos uma parceria, nos instalamos junto com o pessoal na universidade ou no centro de pesquisa”, explica.

A preocupação não se limita aos resultados das pesquisas, mas também a garantir que as tecnologias, que exigem valores financeiros representativos, sejam protegidas. O caminho é o registro da proteção intelectual. “Garantimos que a tecnologia não seja copiada quando em exposição em uma feira. É a forma de resguardarmos o dinheiro investido pelo sponsor da pesquisa”, frisa. Boaretto destaca uma conquista importante do ano passado, quando o IHR ficou na terceira posição no número de patentes produzidas no Brasil, atrás de Petrobrás e Stellantis. Quando acrescentadas as produções da Randoncorp, o número sobe para 66 e coloca as marcas em segundo no ranking, apenas atrás da Petrobrás.

Boaretto argumenta que o grande segredo da Randoncorp está no desenvolvimento e não na procura de tecnologias já prontas. “É muito mais do que simplesmente um business case. É uma evolução constante, olhando para futuras potencialidades, para a funcionalidade. Não podemos ser pegos desprevenidos frente a uma tecnologia”, destaca.

Na avaliação do executivo, é possível ser muito mais assertivo nos desenvolvimentos e entregar produtos de maior qualidade. “A vertical Montadora, por exemplo, quando embarca esses produtos, têm uma visão que pode levá-la onde quiser. Uma carreta, por exemplo, tem 7 mil componentes, é uma chuva de oportunidades, de projetos novos que nascem a cada dia. O que pode nos travar é não pensarmos globalmente. O que não é o caso, pois a gente gosta de pensar fora da caixa”, explica Boaretto.

Ele reconhece que é preciso ter coragem para fazer o novo, algo que dá muito mais

trabalho e que, em alguns casos, frustra quando o negócio que foi sonhado não deu certo. “Quando isso acontece, torna-se um game changer (virada de jogo), ele muda a história do que está sendo feito”, frisa.

Para o diretor, outro ponto importante é que a empresa já começa a ter uma preocupação genuína com o verde. “É assim que agora o implemento começa a ser olhado. Não é lucro pelo lucro, é lucro com sustentabilidade para a empresa e ao meio ambiente”, assevera.

Em paralelo, assinala a estratégia da Randoncorp de ter uma vertical focada em processos e inteligência artificial, o que permite desenvolver a tecnologia avançada. “Espero que as próximas gerações não sejam escravas de tecnologia estrangeira, porque estamos produzindo algo nacional. Estamos criando tecnologias”, observa. Atualmente, o IHR participa de 44 projetos em diferentes pontos do mundo.

PRODUTOS COM O OLHAR DO IHR JÁ CONSOLIDADOS

- **E-SYS**

Produzido pela Suspensys, o equipamento atua como sistema auxiliar de recuperação de energia gerada durante movimen-

tos de descida e frenagem para momentos de necessidade de tração, como subidas e ultrapassagens. Dependendo da aplicação, condição de carregamento e da estrada percorrida, a economia de combustível pode chegar até a 25%, propiciando menos desgaste dos componentes e contribuindo para menor geração de resíduos e emissão de gases. Os semirreboques da linha Hybrid R, equipados com a tecnologia, foram

Márcio Campos



apresentados ao mercado em 2019 pela Randon, após dois anos de desenvolvimento que envolveram diretamente o IHR. Atualmente, o sistema já é comercializado

• **COMPÓSITOS ESTRUTURAIS**

As pesquisas para o desenvolvimento da tecnologia de compósitos estruturais tiveram início em 2018, ganhando agora estrutura para a produção industrial. Para tanto, a Frasle Mobility criou a marca Composs, lançada na Automec 2023. As peças são constituídas a partir da combinação de materiais de diferentes naturezas químicas e propriedades, resultando em conteúdos com novos materiais e com desempenho superior. Têm se mostrado alternativa eficiente para substituir componentes metálicos no mercado rodoviário, reduzindo o peso dos veículos, o que resulta em menor consumo de combustível e emissão de poluentes.

• **NANOPARTÍCULAS DE NIÓBIO EM LARGA ESCALA**

A partir de estudos científicos realizados pelo IHR, foi descoberto um novo método para obtenção de nanopartículas de nióbio em larga escala. Elas estão disponíveis pela NIONE - unidade da Randoncorp e Frasle Mobility. As pesquisas deram origem à uma pré-mistura para utilização em revestimentos protetivos. Feita com nanopartículas de nióbio, a adição do material possibilita ganhos em resistência à corrosão, durabilidade de cor e brilho, além de permitir secagem ultra rápida. Testes realizados em laboratório confirmaram o incremento exponencial da resistência contra a ação de agentes corrosivos, evidenciando, em alguns casos, ganhos superiores a 400%. Um dos produtos que conta com essa tecnologia é a linha de discos de freio da Fremax, no mercado desde 2022.

Os materiais que recebem nióbio ganham mais resistência e maleabilidade com o aumento das propriedades mecânicas. Exemplo é uma mola metálica de

caminhão, muito suscetível a quebras em razão de temperaturas. Após testes em laboratório, ficou comprovado que uma dopagem de nióbio no equipamento garantia solução para o problema. “Esse material começou a ser incorporado em tintas e resinas”, assinala Joel Boaretto, destacando que a tecnologia permite reduzir o número de molas usadas, sem comprometer a resistência e segurança do equipamento.

• **ENERGIA FOTOVOLTAICA NA ESTRADA**

O Randon Solar é uma tecnologia patenteada de controle e gerenciamento de energia, inédita na América Latina. Ela converte energia dos raios solares por meio de painéis flexíveis de alta eficiência, ultrafi-

Junico Bondan



nos e resistentes a variações climáticas, instalados na parte externa dos semirreboques. A energia é utilizada para alimentar qualquer aparelho de refrigeração híbrido (da linha frigorífica) disponível no mercado. Entre os benefícios estimados está uma economia de até 1,8 mil litros de diesel por ano, além da redução de até seis toneladas anuais de gás carbônico lançado na atmosfera.

• **INTELIGÊNCIA EMBARCADA PARA CONTROLE DE FROTA**

O Randon Smart possibilita o monitoramento e potencializa a gestão de semirreboques, gerando dados em tempo real. A inovação faz parte da linha New R, lançada pela Randon. É possível compartilhar a localização, controlar quilometragem rodada e balança embarcada, e georreferenciamento para delimitar zonas de interesse entre pontos de carga e descarga. Boaretto entende que os dados são a nova fortuna a mover o mundo. “Quem tem dados toma decisões mais acertadas”.





Maiores & Melhores DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

A PREMIAÇÃO
MAIS ESPERADA DO ANO TAMBÉM
É UMA ÓTIMA OPORTUNIDADE
DE NEGÓCIOS E NETWORKING

A 37ª edição de **Maiores do Transporte & Melhores do Transporte** será realizada em um momento de retomada das atividades do setor e é uma excelente oportunidade para as marcas participarem e ganhar visibilidade ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística.

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

EDIÇÃO :

**COM MIL EXEMPLARES
DISTRIBUÍDOS DURANTE
O EVENTO**



EVENTO:



PATROCÍNIO:

ABRATI

bbm
LOGÍSTICA

bradesco

CNT 70
CNT | SEST SENAT | ITL
Sistema Transporte

**CLICK
BUS**



Divena

ESTALEIRO RIO MAGUARI

FACCHINI

FENATRAM

29ª EDIÇÃO
INTERMODAL
2025 SOUTH AMERICA



Marcopolo
APROXIMANDO PESSOAS



METRÔ

PIRACICABANA

PRODATA
mobility Brasil

Sama
Autopagos

Laguna
Autopagos

SIMPAR

Univale

**GRUPO
VAMOS**

VIPAL

VIX

OTM
EDITORA

transporte
Tudo em movimento. MODERNO

**TECHNI
bus**
TRANSPORTE COLETIVO
& MOBILIDADE URBANA

DANIEL RANDON

Preparado para a transformação

Por ROBERTO HUNOFF

Daniel Randon é o mais novo entre os cinco filhos do casal Raul e Nilva. Ingressou na Randon em 1995 como estagiário. Foi, segundo ele, quando conheceu de perto os processos da companhia. Ficou um período afastado para realizar experiências, incluindo estágio em outra grande multinacional e estudos no exterior.

Retomou a carreira como analista financeiro. Foi gerente de unidade em São Paulo, diretor financeiro e RI e diretor-presidente da Fras-le e CFO da Randoncorp, dentre outras funções. Em 2019, sucedeu ao irmão David como presidente e CEO. Em 2022, houve a separação dos cargos, quando Sérgio Carvalho assumiu como CEO. Daniel permaneceu na posição de presidente, com a responsabilidade institucional e dos comitês de ESG, Marca e Reputação e Ética e Compliance.

De acordo com o presidente, seu ingresso na empresa fez parte de um estruturado plano de sucessão, o qual contou com a contribuição de um dos fundadores, Raul Randon. “O objetivo é que possamos sempre buscar o melhor para a companhia, de acordo com os cenários que estamos vivenciando e com a visão de futuro da organização. Todas as mudanças envolvendo a governança da empresa sempre foram guiadas pelos princípios e valores que regem a companhia desde a sua fundação e que, junto com nosso propósito de conectar pessoas e riquezas, gerando prosperidade, fazem parte da estratégia de negócio”, afirma.

Como momento de maior preocupação

Alex Batistell



em sua história na empresa cita o período da pandemia, em especial pela preocupação com a vida das pessoas. “Foi um período complexo para o mundo, com grandes adversidades e, ao mesmo tempo, de aprendizados”.

Uma empresa muito conectada aos movimentos que estão sendo incentivados, principalmente relacionados à inovação e sustentabilidade. É que assim que o presidente Daniel Randon visualiza o conglomerado no futuro. Afirma que a valorização das pessoas é o principal aprendizado que recebeu do pai e fundador da Randon. “Meu pai sempre dizia que máquinas e tecnologias a gente compra. Trabalhadores comprometidos e qualificados a gente tem que conquistar e cuidar para mantê-los. Com o tempo, fui percebendo que a frase é muito verdadeira e que esse é o maior legado que ele me deixou como profissional e como pessoa”, relembra.



Mais de 550 mil unidades entregues

A Randon ingressou no mercado de implementos rodoviários em 1960 com o desenvolvimento do semirreboque de um e dois eixos destinado à carga seca. A primeira unidade levou 45 dias para ser produzida. Desde então, a fabricante já entregou mais de 550 mil unidades no Brasil e no exterior. Atualmente, o portfólio é composto por 11 modelos na linha de pesados e cinco na de leves, além de seis vagões ferroviários.

As plantas estão localizadas em Caxias do Sul e Erechim (RS), Chapecó (SC), Araraquara e Paulínia (SP) e Messias (AL). No exterior, a empresa produz nos Estados Unidos

após aquisição da Hercules e, na Argentina. No Quênia mantém uma parceria para a montagem dos equipamentos comercializados no continente africano.

A evolução da linha de produtos se intensificou ao longo dos anos, com a agregação de tecnologias inovadoras, como o recente sistema elétrico. Os produtos ganharam mais segurança e perderam peso para garantir maior transporte de carga. Os 75 anos estão marcados por uma edição especial, lançada em junho, e destacada por acabamento externo diferente do padrão e com alguns itens de série, como a tecnologia Randon Smart.

Imagens: Acervo Memorial Randon

A evolução dos implementos RANDON



1962
Semirreboque carga seca de dois eixos



1968
Tanque de três eixos



2000
Bitrem graneleiro



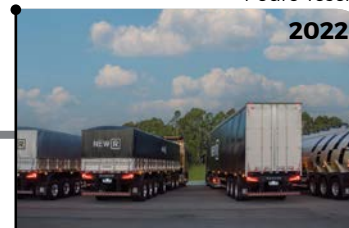
1988
Semirreboque tanque



1976
Semirreboque Nicolas



2011
Furgão carga geral da Linha R



2022
Linha New R



2024
Série especial 75 anos



FROTAS
CONNECTADAS



SAVE THE DATE
17 E 18 DE JUNHO DE 2025

SÃO PAULO EXPO
EXHIBITION & CONVENTION CENTER

VEM 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**.

Prepare-se para se conectar com os principais players do setor, descobrir as últimas inovações e explorar soluções que transformarão o futuro da mobilidade e logística.

**INOVE,
CONECTE-SE
E CRESÇA!**

TEMAS PRINCIPAIS:

VEÍCULOS AUTÔNOMOS E CONECTADOS
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E BIG DATA
TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICO
NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS / LOCAÇÃO DE VEÍCULOS
MOBILIDADE ELÉTRICA E SUSTENTÁVEL
LOGÍSTICA 4.0 E INTERNET DAS COISAS (IOT)
SEGURANÇA CIBERNÉTICA E GESTÃO DE DADOS



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

**O FROTAS CONECTADAS 2025 É O EVENTO ONDE
AS IDEIAS SE TRANSFORMAM EM NEGÓCIOS.**

- UM PÚBLICO ÁVIDO POR INOVAÇÃO.
- AS ÚLTIMAS TENDÊNCIAS EM TECNOLOGIA E SOLUÇÕES PARA O SETOR.
- OPORTUNIDADES DE COLABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE NOVOS PROJETOS.



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

Soluções avançadas para a segurança do transporte de carga



As novas tecnologias apresentadas pelas fabricantes de autopeças têm como foco elevar a eficiência, a segurança e a sustentabilidade dos veículos comerciais e implementos

Por **SONIA MORAES**

As fabricantes de autopeças apresentaram na Fenatran uma linha avançada de produtos com soluções tecnológicas que visam reduzir o consumo dos veículos e elevar a segurança no setor de transporte de carga.

A ZF destaca em seu estande uma variedade de soluções. “Vamos demonstrar neste evento amplo portfólio de produtos composto por um conjunto de tecnologias projetadas para elevar a eficiência, a segurança e a sustentabilidade dos veículos comerciais leves, médios, pesados, extrapesados e implementos”, informa o vice-presidente de soluções para veículos comerciais e tecnologia industrial da ZF América do Sul, Silvio Furtado.

O OnGuardMAX 2 é um dos destaques entre as soluções de Sistemas Avançados

de Assistência ao Motorista da ZF (ADAS) – para a segurança veicular. Esse equipamento utiliza sensores e radares para identificar obstáculos e acionar a frenagem autônoma em emergências, evitando acidentes. Possui também outras funcionalidades, como o aviso de saída de pista (LDW) e controle de cruzeiro adaptativo (ACC), melhorando a segurança nas estradas.

SOLUÇÕES PARA ELETRIFICAÇÃO

A ZF exhibe também duas soluções de driveline para a eletrificação de frotas pesadas: o AxTrax 2 Dual e o CeTrax Lite.

O AxTrax 2 Dual, eixo elétrico desenvolvido para caminhões e ônibus médios e pesados, além de veículos fora de estrada,

tem potência máxima de até 450 kW e torque de saída máximo de 54.800 Nm. Esse eixo é equipado com motores síncronos de ímã permanente e tecnologia de transmissão de três marchas e se destaca pela alta eficiência energética, que proporciona maior densidade de potência e otimização do desempenho.

Conta também com inversores de carboneto de silício (SiC) mais compactos e leves e atuadores elétricos (*powershift*) que permitem trocas de marchas precisas e sem interrupção de torque. A arquitetura *all-in-one* elimina cabos de alta tensão entre motor e inversor, tornando o sistema mais simples e seguro. Possui capacidade de atender a um peso bruto total (PBT) de até 44 toneladas.

Outra característica do AxTrax 2 Dual é que pode funcionar com o sistema de frenagem BSP XBS, que alavanca as capacidades do e-drive, operando como um atuador no controle da aceleração e da frenagem. Dessa forma, a solução maximiza a recuperação de energia para recarregar as baterias de bordo durante a condução. Também oferece melhores capacidades de arranque ao otimizar a função de controle de tração, reduzindo o desgaste dos pneus e melhorando o desempenho e a estabilidade do veículo em terrenos escorregadios.

O CeTrax Lite é uma solução de driveline elétrica para veículos leves, como caminhões, vans e micro-ônibus. Esse acionamento também possui o conceito *all-in-one*, que elimina cabos de alta tensão entre motor e inversor, simplificando a integração e aumentando a confiabilidade.

Com potência máxima de 150 kW e torque de saída de até 1.400 Nm, o CeTrax Lite oferece força e eficiência para aplicações leves, suportando um peso bruto total de até 7,5 toneladas. Foi projetado para fácil integração com eixos e chassis convencionais, tornando-se uma opção à transição para a eletrificação de forma mais simples para fabricantes de veículos. O CeTrax Lite é totalmente compatível com sistemas ADAS.

Para as implementadoras, a ZF apresenta o iEBS, cujo foco é garantir mais segurança e rastreabilidade às carretas. Esse produto evita acidentes, traz o controle de estabilidade, evita o travamento das rodas, permite maior integração entre cavalo e carreta, amplia eficiência operacional e pode indicar a carga, ou seja, esse sistema monitora e exibe o peso transportado, ajudando a evitar sobrecargas e garantindo que o veículo opere dentro das especificações legais.

A ZF esclarece que a novidade incorpora inúmeras funções



O AxTrax 2 Dual da ZF é um eixo elétrico desenvolvido para caminhões e ônibus médios e pesados



O iEBS, segundo a ZF, garante mais segurança e rastreabilidade às carretas

em um módulo inteligente, levando o sistema a ter menor número de válvulas, tubulações e conexões na montagem, o que simplifica o sistema e reduz os custos com manutenção. “A solução atua com a mesma eficiência, tanto em implementos com freio a tambor como a disco, bem como em suspensão com feixes de molas ou pneumáticas. Essa tecnologia possibilita o controle eletrônico da frenagem, monitoramento da pressão dos pneus, altura da suspensão, telemetria, entre outras funções opcionais, além de estar preparado para as tecnologias ADAS de assistência ao motorista.”

Outro produto, Scalar, plataforma de telemetria da ZF para carretas, está sendo demonstrado em uma sala de torre de controle, especialmente preparada para o evento. É uma tecnologia que pode ser utilizada por todas as marcas e modelos de implemento.

Na linha de componentes, a ZF exibe a transmissão automatizada TraXon, que já equipa novos veículos pesados e ônibus rodoviários Euro 6 no Brasil, a transmissão automática PowerLine de oito velocidades e a transmissão automatizada 9AS EcoTronic, que possibilita diferentes modos de condução – de eco até power.

ESTIMATIVAS PARA O SETOR

O vice-presidente de soluções para veículos comerciais da ZF ressalta que o mercado de caminhões começou a reagir e a crescer a partir do início do segundo semestre deste ano, conforme mostra os últimos dados de mercado apresentados pela Anfavea.

“A nossa perspectiva é fechar este ano com crescimento em relação ao ano passado, alinhado ao movimento do mercado. E há potencial para termos crescimento sustentável também em 2025, considerando o bom desempenho de setores importantes, como o agrícola, mineração e obras de infraestrutura, que impulsionam o setor automotivo e a demanda por caminhões.”

Na avaliação de Furtado, o momento atual do setor automotivo é positivo. “As taxas de juros ainda representam um fator de preocupação para a economia, mas há evidências de que a tendência futura é que diminuam, o que vai facilitar o crédito. Portanto, temos um ambiente econômico mais sólido e seguro no Brasil, e isso deve impactar positivamente o setor de caminhões. Outro fator importante a ser considerado é que boa parte dos frotistas deixou de renovar suas frotas em 2020, e houve retomada que começou no fim de 2022 e deve prosseguir no ano que vem.”

INVESTIMENTOS

Em 2023, a ZF investiu cerca de 8% do seu faturamento global em pesquisa e desenvolvimento de novas soluções para uma mobilidade mais eficiente e segura. “Somos uma empresa de alta tecnologia que precisa estar sempre muitos passos à frente das tendências tecnológicas de mobilidade da atualidade”, destaca Furtado.

O executivo afirma que a ZF já está preparada para as novas regras da International Automotive Task Force (IATF), que entra em vigor dia 1º de janeiro de 2025 e visa harmonizar os requisitos de sistemas de gestão da qualidade na cadeia global de fornecimento automotivo para garantir a melhoria contínua, prevenindo defeitos e reduzindo variações e desperdício nos processos de fabricação.

“Desde 2018, a ZF possui a certificação International Automotive Task Force (IATF) para todas as suas unidades industriais na América do Sul. Essa norma de gestão da qualidade é fundamental para todas as empresas fornecedoras da indústria automotiva. Acreditamos que essa certificação é um requisito essencial para qualquer organização que atua na cadeia global de suprimentos.”

Furtado revela que toda a preparação para ingressar no processo foi iniciada em novembro de 2016, com implantação durante todo o período de 2017 e, finalmente, a conquista da certificação em 2018.

EATON INOVA COM A REALIZAÇÃO DE TEST DRIVE

A Eaton marca a sua presença na Fenatran com uma ação inédita. A multinacional é a primeira sistemista a demonstrar suas soluções durante test drive no espaço Fenatran Experience, onde estão as montadoras.

A empresa coloca à disposição dos



A nova geração de transmissões automatizadas da Eaton possui 70% de conteúdo nacional e chegará ao mercado nos próximos anos em três versões

visitantes dois caminhões equipados com a caixa automatizada Advantor-6, desenvolvida para o mercado de caminhões leves e micro-ônibus, e com a caixa automatizada UltraShift Plus MHD EVO de 10 velocidades, que poderão ser testadas durante um percurso na área externa do evento. “Nossas soluções contam com alto índice de conteúdo local. Portanto, apresentam vantagem competitiva ainda mais atrativa, com peças fáceis de encontrar no mercado de reposição”, afirma o diretor-geral do negócio de caminhões e ônibus e veículos fora-de-estrada da Eaton, Sérgio Kramer. “Além disso, nosso time de engenheiros trabalha de forma personalizada e totalmente em sinergia com as montadoras para uma integração refinada das caixas automatizadas com o powertrain dos veículos.”

Segundo Kramer, as transmissões automatizadas da Eaton ganharam espaço no mercado de veículos semipesados e médios. “Agora temos a perspectiva de maior adesão no segmento de caminhões leves e micro-ônibus”, diz o diretor. Ele acrescenta que “a Eaton está pronta para oferecer a melhor solução em transmissões automatizadas, porque conta com competência em desenvolvimento e manufatura locais, oferecendo soluções específicas para as necessidades do mercado brasileiro.”

CONTEÚDO NACIONAL

A nova geração de transmissões automatizadas da Eaton possui 70% de conteúdo nacional e chegará ao mercado nos próximos

anos em três versões: Advantor 6 (de seis velocidades e 700 Nm de torque), para caminhões leves e micro-ônibus; Advantor 8 (de oito velocidades e 1.300 Nm de torque), para ônibus médios (urbano, escolar, rural e fretamento); e a Advantor 10 (de 10 velocidades e 1.300 Nm de torque), para caminhões médios e semipesados.

O desenvolvimento da nova transmissão automatizada absorveu parte do investimento total de R\$ 800 milhões feito pela Eaton desde 2020. Desse montante, R\$ 600 milhões foram direcionados para modernização das fábricas, introdução dos conceitos da indústria 4.0 e desenvolvimento de novos produtos. Os R\$ 200 milhões restantes foram alocados em pesquisa e desenvolvimento, com uma parte significativa destinada à criação desta nova linha.

Na sua fábrica de Valinhos, no interior de São Paulo, a Eaton mantém o seu centro de pesquisa e desenvolvimento, que é referência global na criação de caixas automatizadas que atendem às necessidades do mercado local e global, respeitando as características e requisitos de durabilidade, performance, consumo e custo operacional.

A nova linha Advantor foi desenvolvida pela equipe de engenharia do Brasil e possibilita de 10% a 20% de economia de combustível, dependendo da aplicação, quando comparada com as transmissões manuais e automáticas.

ECONOMIA NA OPERAÇÃO

As fabricantes de autopeças, que fazem parte da Randoncorp, exibem na Fenatran uma variedade de produtos. A Master, especializada na produção de freios pneumáticos e hi-



Linha Bravo, da JOST: aparelhos de levantamento para semirreboques

dráulicos, nas versões a disco e tambor, para caminhões, ônibus, reboques e semirreboques, terá como destaque o LWS Master, (Lining Wear Monitoring System), sensor em tempo real do desgaste da lona do freio, que gera dados precisos para um planejamento eficiente. A novidade em nanotecnologia é a aranha de freio (spider) desenvolvida com partículas de nióbio, o que permite diminuir o peso do componente, mantendo as características de resistência e de durabilidade.

A JOST Brasil lança o Bravo, sua nova família de produtos.

São aparelhos de levantamento para semirreboques, disponível no modelo BR240. Fabricado com materiais de alta resistência, o produto tem a sustentabilidade em foco, pois reduz a utilização de soldas e graxa em até 40%. Esse equipamento proporciona facilidade de montagem, maior segurança, evitando quedas involuntárias, com redução de peso e alta eficiência. Além do aparelho tradicional, a empresa apresenta o modelo totalmente elétrico, que reduz o esforço do motorista, gerando maior conforto, ergonomia e segurança.



Pastilhas de freio para veículos pesados, da linha Fras-le HDPro

A Suspensys, que desenvolve tecnologias para a eletromobilidade, lança a nova linha de produtos da tecnologia T-EBS – o EBS (Electronic Brake System) –, sistema de controle de estabilidade, que potencializa a segurança do veículo, principalmente durante a frenagem, evitando tombamentos na estrada.

Outra solução é o novo Eixo Autodirecional PSYS Low Mount, que proporciona facilidade em manobras, estabilidade, economia de combustível, melhor controle em curvas, além de reduzir o desgaste dos pneus e danos ao pavimento.

A Castertech, especializada em soluções de sistemas de rotação e suportes fundidos e usinados, exhibe a linha-conceito N-Series Materials, com cubo de roda, tambor de freio e suportes fundidos desenvolvidos com nanotecnologia, em pesquisa conjunta com o Instituto Hercílio Randon (IHR) e NIONE.

A Frasle Mobility marca presença na feira com as suas marcas Composs e Fras-le. Na linha de produtos da marca Composs, os destaques são os suportes de para-lama e lanterna, atualmente fornecidos para Iveco Brasil e Argentina. Tem ainda os designs de protótipos em desenvolvimento com outras empresas parceiras, como linha de molas de suspensão de implemento rodoviário, caminhão e de veículo recreativo, para-lama para implemento florestal e travessa de chassi para automóveis.

A Composs apresenta novas soluções em materiais compósitos estruturais para a eletromobilidade, substituindo o aço por resinas poliméricas, fibras e aditivos que são, em média, 50% mais leves.

Na linha Fras-le, a novidade são as pastilhas de freio para veículos pesados, nas linhas Fras-le HDPro e Fras-le Ehnergy HD. Com a crescente transição dos sistemas de freio a tambor para o sistema de freio a disco em ônibus, caminhões e carretas, a marca de produtos de fricção apresenta as pastilhas Fras-le HDPro. Esta linha premium é projetada para veículos pesados que exigem desempenho superior, especialmente em terrenos desafiadores.

Outro lançamento da marca é a Fras-le Ehnergy HD, projetada especialmente para veículos pesados elétricos e híbridos. Este produto conta com material de fricção que oferece alta potência de frenagem e durabilidade, garantindo máximo conforto e segurança. Ambas as pastilhas possuem um exclusivo revestimento de fricção extra, que não só aumenta a segurança, mas também melhora a performance durante o período de assentamento, preservando ainda o disco de freio.



**QUEM ESTÁ
SEMPRE
NA DIREÇÃO
DO FUTURO,
ENXERGA
MAIS LONGE!**



RANDON

75

ANOS

**A MULTIEIXO
PARABENIZA
A RANDON PELOS
75 ANOS DE HISTÓRIA**

**RANDON
MULTIEIXO**

A prioridade é descarbonizar

As fabricantes de motores Cummins e FPT Industrial mostram na Fenatran tecnologias que promovem a redução das emissões de poluentes no transporte, por meio de múltiplas soluções que favorecem o uso de combustíveis alternativos ao diesel fóssil

Por SONIA MORAES



As fabricantes de motores para caminhões assumem um papel crucial na transição para um transporte mais sustentável. Na Fenatran, tecnologias apresentadas pela Cummins e FPT Industrial, do Iveco Group, demonstram que ambas as companhias assumiram a missão de contribuir para a descarbonização e promover o uso de combustíveis alternativos ao diesel fóssil.

Envolvida com esse propósito, a Cummins destaca em seu estande sua plataforma Helm na versão X15 (Higher Efficiency Lower Emissions Multiple Fuels), que proporciona maior eficiência, menos emissões e a

utilização de múltiplos combustíveis. Ou seja, é versátil porque pode trabalhar com diesel, diferentes misturas de biodiesel, biocombustíveis, gás natural, gasolina, hidrogênio e óleo vegetal hidrotratado, mais conhecido como diesel verde.

A nova plataforma Helm deverá ganhar força nos próximos dois anos, segundo estimativas do presidente da Cummins Brasil, Adriano Rishi. “O motor foi projetado inicialmente para o setor automotivo, que apresenta



Adriano Rishi.
presidente
da Cummins Brasil

a maior demanda e já fez progressos significativos em regulamentações ambientais. Essa evolução proporciona um ambiente propício para o desenvolvimento de tecnologias que atendem às diversas necessidades do transporte, assegurando viabilidade econômica e reduzindo as emissões de poluentes.”

A Cummins também exhibe o motor de quatro cilindros F 4.5, com maior densidade de potência e equipado com o sistema de pós-tratamento Single Module, que atende às regulamentações Euro 6 e do Proconve P8.

No segmento de propulsão a gás, a Cummins lança os motores B6.7N, com 190 e 280 cavalos de potência, e o M15N, com 523 cavalos de potência. As novas opções estão prontas para operar também com biometano e são ideais para aplicações em caminhões que transportam lixo, além de ônibus e transporte pesado. O motor M15N é indicado para caminhões para transporte de cana-de-açúcar e outras aplicações de grande porte.

Na divisão Accelera by Cummins, destacam-se a nova geração do e-powertrain 14Xe e a célula de combustível HyPM HD44, que reforçam a aposta da empresa no hidrogênio como uma importante fonte de energia do futuro. “Essas tecnologias demonstram nossa visão de longo prazo, integrando soluções que viabilizam tanto a eletrificação quanto o uso de combustíveis sustentáveis”, afirma o presidente da Cummins.

Rishi destaca que as tecnologias estão em constante evolução, impulsionadas pela demanda do mercado, que determina a importância das inovações para atingir a meta de zero emissões e assegurar viabilidade econômica. “Na jornada de transição energética, a Cummins dispõe de soluções para descarbonizar hoje, amanhã e no futuro. Estamos certos de nosso caminho e continuamos investindo no desenvolvimento de novas tecnologias.”

DIVISÃO DE EIXOS

Na área de eixos, a Cummins Drivetrain and Braking Systems (CDBS), nova divisão da Cummins, mostra o MT-17X High Efficiency (HE), eixo de simples redução com a maior capacidade global,



TECNOLOGIAS CUMMINS

PLATAFORMA HELM:
PROPORCIONA MAIOR EFICIÊNCIA, MENOS EMISSÕES E A UTILIZAÇÃO DE MÚLTIPLOS COMBUSTÍVEIS.

MOTOR DE QUATRO CILINDROS F 4.5:
OFERECE MAIOR DENSIDADE DE POTÊNCIA E É EQUIPADO COM SISTEMA DE PÓS-TRATAMENTO QUE ATENDE ÀS REGULAMENTAÇÕES EURO 6 E DO PROCONVE P8.

MOTORES A GÁS:
B6.7N, COM 190 E 280 CAVALOS DE POTÊNCIA, E O M15N, COM 523 CAVALOS DE POTÊNCIA.

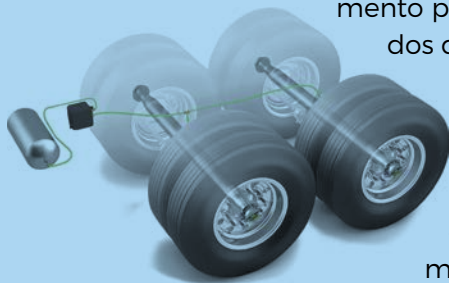
ACCELERA BY CUMMINS:
NOVA GERAÇÃO DO E-POWERTRAIN 14XE E A CÉLULA DE COMBUSTÍVEL HYPM HD44.



Eixo elétrico 14Xe

CalibrAR para controlar a pressão de pneus de caminhões e implementos

Outra inovação é o Meritor CalibrAR, projetado para controlar a pressão dos pneus de carretas em implementos rodoviários. No momento, o produto está em fase de testes para se adaptar às condições locais, com lançamento previsto para meados de 2025.



A nova tecnologia é alimentada por um compressor que conecta os sistemas de freios e suspensão a ar do veículo. O ar capturado passa por uma central de controle, onde um filtro secador remove a umidade. Em seguida, esse ar é distribuído para os eixos, sendo transportado até as extremidades e, por meio da tubulação do sistema, chega aos pneus.

suportando até 100 toneladas de peso bruto total combinado (PBTC).

É uma inovação para o segmento de transportes rodoviários extrapesados, segundo a fabricante, e está disponível para aplicações 6x4 e 8x4. O eixo MT-17X HE proporciona uma maior capacidade de torque de entrada e 30% a mais de capacidade de carga em comparação com outros eixos dessa categoria, graças à tecnologia presente em seu sistema de engrenamento do diferencial.

O projeto ainda conta com tecnologia de corte de engrenagem e maior durabilidade no sistema de rolamento, o que proporciona aumento da vida útil do sistema de cardan.

“Essas inovações proporcionam aumento de carga vertical, de 12 para 13 toneladas por eixo, além de avanços significativos que resultam em redução de custos de manutenção e a melhor performance para a categoria tandem”, explica o gerente sênior de vendas da CDBS, Mauricio Biadola.

O MT-17XHE oferece como opcional o sistema Detachable, que permite a alteração da configuração de 6x4 para 4x2 quando o veículo está descarregado.

“Esse eixo para extrapesados já está validado na Europa e é compatível para motorizações de até 750 cv. Já temos conversas com os clientes aqui no Brasil para futuro fornecimento”, diz o gerente-geral da CDBS para América do Sul, Kleber Assanti.

FPT: SOLUÇÕES MULTIENERGÉTICAS

A FPT Industrial apresenta na Fenatran sua gama de motores a diesel, gás natural e biometano. A empresa também destaca sua

Repower:

A solução da FPT Industrial é um serviço que substitui motores a diesel por motores a gás em frotas de veículos





Carlos Tavares. presidente da FPT para América Latina

linha Reman de produtos remanufaturados, desenvolvida em parceria com a Iveco, e as soluções Repower, disponíveis por meio da sua rede de distribuidores. Além disso, o sistema de propulsão elétrica, o ePropulsion, ganha destaque no estande da marca.

Comprometida em investir em motores ainda mais sustentáveis com foco em multicomcombustíveis, a FPT busca se posicionar a longo prazo como uma fornecedora de soluções de zero emissões, expandindo sua cadeia de valor na área de eletrificação por meio das soluções ePropulsions e de armazenamento de energia.

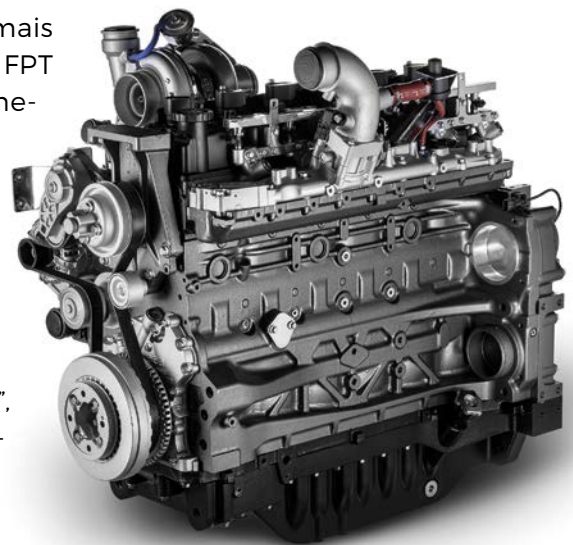
“Enxergamos grandes oportunidades na América Latina, onde temos mais de 700 mil motores em circulação. Mais de 60% das nossas vendas são para clientes fora da CNH e Iveco Group”, afirma o presidente da FPT Industrial para a América Latina, Carlos Tavares.

A empresa entende que, na América Latina, a solução para a descarbonização começa por tecnologias adequadas ao grande potencial em biocombustíveis da região. “Nesse contexto, a FPT Industrial tem liderado diferentes projetos como parte dessa estratégia multienergética, investindo no uso de gás natural e biometano”, explica o especialista de marketing produto da FPT Industrial, João Abreu.

MOTORES A GÁS

A FPT Industrial disponibiliza uma extensa linha de motores a gás natural, com soluções que variam de 136 a 520 cv para veículos leves, médios e pesados no segmento on-road e de 100 a 266 cv para máquinas off-road.

Recentemente, a empresa celebrou a marca de 100 mil motores a gás natural produzidos na fábrica de Bourbon-Lancy, na França.



Linha Reman:
componentes remanufaturados, mas que apresentam a mesma eficiência dos novos. Segundo a FPT, são testados e fornecidos com garantia total



IA desponta na gestão de frotas

Fornecedores de sistemas e soluções tecnológicas para transporte e logística têm a inteligência artificial (IA) como principal novidade de seus produtos expostos no evento

Por JOÃO MATHIAS

Tecnologia das mais requisitadas no momento por empresas de qualquer setor da economia aqui e no mundo, a inteligência artificial (IA) também é a estrela das novidades apresentadas pelos fornecedores de sistemas e soluções tecnológicas para transporte e logística presentes na Fenatran 2024. Nos diversos produtos e serviços apresentados nas vitrines de seus estandes, Totvs, Geotab, Trimble e Omnalink destacam a inteligência artificial como um elemento central das inovações mais recentes. Essas soluções, especialmente voltadas para a gestão de frotas, são um dos principais atrativos que essas empresas mostram ao mercado durante o evento.

De acordo com a diretora de produtos para logística da Totvs, Angela Gheller, é uma demanda do próprio mercado, desde as empresas transportadoras e de logística até a indústria embarcadora. “Então, a gente tem investido em IA nesse último ano e meio”, diz a executiva, ressaltando que a Totvs conseguiu criar uma série de soluções para as atividades dos clientes com a adoção da inteligência artificial.

Gerente de produto da Trimble Transportation Latam, Leandro Soares conta que, nos últimos anos, com o avanço da tecnologia, a empresa tem aprimorado em muito os serviços de gestão de frotas, inclusive integrando soluções inovadoras que aliam também inteligência artificial e análise de dados. “A IA desempenha um papel central na otimização

das operações, oferecendo aos gestores ferramentas para lidar com desafios complexos, como a gestão do comportamento do motorista para evitar acidentes, manutenção preditiva, condições adversas de trânsito, altos custos de combustível, escassez de motoristas e conformidade com normas legais”, afirma.

Uma situação parecida tem acontecido com a Omnalink, que adotou sistemas como o videomonitoramento com IA, segundo o diretor de marketing, Rafael Ferrari. “O monitoramento em tempo real e o uso de inteligência artificial no gerenciamento da frota e comunicação com o motorista permitem reduzir o tempo ocioso dos veículos, aumentar a produtividade e otimizar as operações, melhorando a retenção dos motoristas, reduzindo os custos de treinamento e auxiliando no planejamento de rotas mais eficientes, contribuindo diretamente para a diminuição da emissão de poluentes”, informa o executivo.

A canadense Geotab utiliza inteligência artificial e big data em suas ferramentas de telemática, que processam mais de 75 bilhões de pontos de dados no mundo. Com uma visão detalhada e em tempo real das operações, os gestores de frotas têm possibilidade de tomar decisões estratégicas com maior agilidade e eficiência, segundo explicações do vice-presidente da empresa no Brasil, Eduardo Canicoba.

O dirigente da Geotab ainda relata que, após adotar ferramentas de telemática baseadas em IA da empresa, a Domino's Pizza,

em Lexington, Kentucky (Estados Unidos), reduziu os custos operacionais por milha em 30%, enquanto a Telefônica, na Espanha, conseguiu diminuir o consumo de combustível em 10%. Aqui, a PepsiCo, outro cliente da Geotab, atingiu a taxa de 90% no Índice de Condução Segura (ICS), um indicador próprio da companhia de alimentos e bebidas que avalia o comportamento dos motoristas na distribuição de suas mercadorias.

ÚLTIMOS LANÇAMENTOS

No caso da Totvs, empresa de capital aberto que registrou R\$ 4,6 bilhões de receita líquida em 2023, a IA tem papel importante no conjunto de soluções da plataforma Suíte Logística, que reúne uma gama de ofertas de serviços de armazenagem, transporte e visibilidade. “Nós temos uma solução de agendamento que nosso cliente pode perguntar qual foi a empresa que mais atrasou para carregar a carga”, diz Angela. A solução funciona como gerenciador de planejamento prévio, organizador de rotinas de inbound e outbound e otimizador de tempo para o cumprimento de tarefas no prazo, de acordo com a diretora.

Independentes, mas que podem ser conectadas uma com a outra, as demais soluções que integram a Suíte Logística da Totvs são: YMS, utilizada para auxiliar o gerenciamento das operações em pátios; Checklist, para a digitalização dos processos de avaliações, inspeções e conferências internos; Coleta e Entrega, que faz a rastreabilidade das mercadorias; e WMS, cujas funcionalidades são voltadas para movimentação de materiais, recebimento de notas fiscais e automatização de processos.

A Totvs aproveitou a Fenatran 2024 para lançar mais três serviços digitalizados da plataforma: Monitoramento Logístico, Tracking e Automação de Terminais. Angela revela que, até o fim de 2025, serão, ao todo, 16 soluções disponibilizadas pela Suíte Logística, que, pela internet, faz uso de conexão em nuvem SaaS (Software as a Service, ou software como serviço), uma tecnologia mais barata por dispensar a existência de uma infraestrutura de equipamentos robustos no cliente. “Facilita bastante porque a empresa e qualquer usuário podem acessar de qualquer lugar que estejam”, afirma a executiva. “Investimos justamente para ficarem mais simples todas as soluções que ficam na nuvem com a alternativa SaaS.”

Com o monitoramento logístico da Totvs, o operador ou transportador pode rastrear a frota para identificar onde está determinado caminhão, calcular se está atrasado ou não e verificar outros detalhes na rota dos veículos. “O tracking faz a rastreabilidade de todo o processo para, por exemplo, saber



“O uso de conexão em nuvem SaaS facilita bastante porque a empresa ou qualquer usuário pode acessar de qualquer lugar que esteja”

Angela Gheller,
diretora de produtos
para logística da Totvs

“A IA desempenha um papel central na otimização das operações, oferecendo aos gestores ferramentas para lidar com desafios complexos”

Leandro Soares,
gerente de produto
da Trimble



se já foi feito o carregamento. Então, eu consigo ver se já foi gerada a nota, se foi gerado o conhecimento de frete, se já foi embarcado”, diz Angela. A automação de terminais, por sua vez, realiza o gerenciamento de todos os volumes recebidos nos centros de distribuição.

Como são complementares, as soluções podem ser adquiridas de acordo com a necessidade do comprador, inclusive se o cliente estiver vinculado ao ERP (Enterprise Resource Planning, ou Planejamento de Recursos Empresariais) de outra empresa de tecnologia. Entre os lançamentos planejados para 2025, Angela antecipa que a Totvs está desenvolvendo uma solução no TMS para gerenciar todos os processos de uma transportadora.

EFICIÊNCIA, CONTROLE E SEGURANÇA

O foco das inovações apresentadas pela Trimble na Fenatran 2024 está voltado para segurança e gestão eficiente de frotas. A escolha da empresa foi baseada nos dados coletados pela quarta edição da Pesquisa de Tendências para Gestão de Frotas e Logística elaborada pela Trimble, de acordo com Soares. “Com a utilização de relatórios detalhados e dados preditivos, é possível realizar treinamentos direcionados e ações corretivas, o que contribui para uma operação

mais eficiente”, afirma o gerente de produto.

Ao reduzir infrações e acidentes, segundo explica o executivo, a tecnologia da Trimble não apenas aumenta a segurança nas estradas, mas também minimiza o desgaste dos veículos, prolongando a vida útil e melhorando a eficácia operacional. Soares conclui que o resultado são custos operacionais menores, incluindo a redução

de sinistros de seguros e gerando economia adicional para as empresas.

“Um exemplo claro é o sistema de videomonitoramento equipado com sensores inteligentes de fadiga e distração”, informa o gerente. “Esses dispositivos emitem alertas sonoros em tempo real, tanto para o motorista quanto para o centro de controle, o que possibilita uma atuação imediata e preventiva. Essa tecnologia não apenas aumenta a segurança nas operações, como também otimiza processos e reduz o número de acidentes e ocorrências de fadiga, promovendo uma gestão de frotas mais eficiente e integrada.”

Ao redor do mundo, a Trimble monitora mais de 1,5 milhão de veículos. Na América Latina, a empresa possui mais de mil clientes em diferentes setores, de bebidas e alimentos a usinas e mineração. Entre algumas das grandes companhias atendidas pela Trimble estão Neoenergia, Grupo Águia Branca, Empreendimentos Rodeiro, Cervejaria Ambev, Fagundes Mineração e Construção, PepsiCo e Terra Minas.

Um dos objetivos da participação da Omnilynk na Fenatran 2024 é apresentar um portfólio de inovações que, segundo Ferrari, também prometem elevar o nível de segurança, controle e otimização das atividades de transporte. No rol das principais novidades estão hardwares de ponta, como o Omniturbo com wi-fi, Bluetooth, LoRa (tecnologia de comunicação sem fio de longo

alcançe e baixo consumo de energia) e videomonitoramento, que combina rastreamento, telemetria e acompanhamento da frota. Outro equipamento em destaque é o OmniLora, com tecnologia robusta, segura e baixo consumo de energia para transmissão de dados. Há ainda as soluções Omnicarga 4G e OmniTag, disponibilizadas pela Omnilink para rastreamento.



“O monitoramento em tempo real e o uso de IA no gerenciamento da frota e comunicação com o motorista permitem aumentar a produtividade e reduzir custos”

Rafael Ferrari,
diretor de marketing
da Omnilink

Do lado dos softwares de última geração da Omnilink, estão o Omnilog, que integra processos logísticos com funcionalidades de ERP, gerenciando a jornada de trabalho dos motoristas, e o Omnicom, uma comunicação omnichannel que conecta operadores logísticos, motoristas e gerenciadoras de risco, utilizando bots personalizados para cada empresa na automatização de processos como checklists.

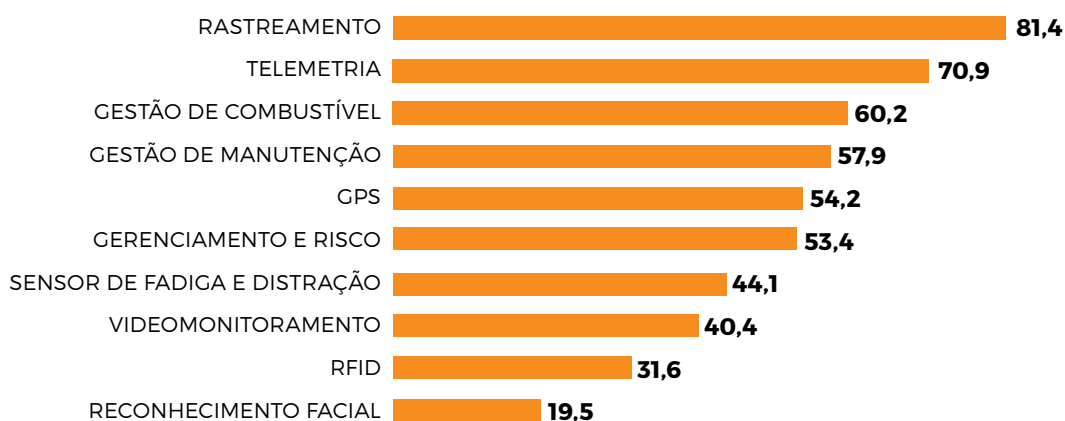
“As novas tecnologias ajudam os transportadores na redução de custos e na redução do impacto ambiental. Por meio de soluções de telemetria avançada e análise de dados, podem otimizar o consumo de combustível

e o desgaste de pneus, além de melhorar o desempenho dos veículos, o que reduz os custos operacionais, com manutenção, acidentes e seguros”, informa o diretor de marketing.

Ferrari também conta que, a partir deste ano, os produtos e soluções da Omnilink passaram a ser comercializados na China por meio de um escritório local, fazendo parte da estratégia de internacionalização da companhia.

Sem especificar valores, o executivo diz que a Omnilink tem compromisso com a inovação e a expansão global de seus equipamentos e sistemas. “Os planos de investimentos estratégicos em pesquisa e

10 PRINCIPAIS TECNOLOGIAS EMBARCADAS UTILIZADAS (EM %)



Fonte: Tendências para Gestão de Frotas e Logística 2024 - pesquisa realizada pela Trimble

Nota 1: a resposta para a questão permitia mais de uma escolha.

Nota 2: essas soluções passam por evoluções e têm potencial de participar ainda mais dos processos de gestão. Por exemplo, quando a telemetria avançada, videomonitoramento e sensor de fadiga contam com recursos de IA que unificam os dados, é possível obter sugestões automáticas, precisão dos indicadores e agilidade na gestão de segurança da frota.

desenvolvimento, somados à presença em eventos globais como a Fenatran, são prioridades para 2024.”

Fornecedora de soluções tecnológicas para o setor de transporte e logística, a companhia registrou receita de R\$ 500 milhões no ano passado, atendendo empresas como a JSL, Braspress, DHL, Fedex, PepsiCo, Unilever, Coca-Cola, Nestlé, Samsung, Sony, Kimberly Clark, entre outras.

SIMULAÇÃO DE TELEMÁTICA

Concorrente no mesmo mercado de fornecimento de tecnologia para transporte e logística, a Geotab expõe na Fenatran 2024 as aplicações da plataforma que oferece aos seus clientes. Um dos destaques é a simulação do funcionamento do dispositivo de telemática GO9 nos veículos, monitorando comportamentos de direção, estado do motor e da bateria, possíveis colisões, entre outras situações que influenciam o desempenho das frotas. “Vamos mostrar gráficos que são gerados a partir de análises da frota”, diz o vice-presidente da Geotab.

Embora com desembarque no país programado para 2025, a ferramenta de IA generativa Geotab Ace é outra novidade da Geotab no evento. “O motorista pode se comunicar com a plataforma escrevendo ou falando com



o gestor da frota”, informa o executivo.

Lançado em fevereiro nos Estados Unidos, o Geotab Ace deverá ser adotado no Brasil como um dos primeiros países da América Latina a utilizá-lo, dada a importância do mercado local para a companhia, que está com instalações aqui há três anos. “Toda empresa que se considera global, como a Geotab, tem de estar no Brasil”, afirma Canicoba.

Fornecedora de soluções de telemática para mais de 50 mil clientes em 160 países há 24 anos, a Geotab tem apoio de uma equipe de cientistas de dados e especialistas em IA. A companhia, que disponibiliza serviços para veículos movidos a combustão e eletricidade, possui softwares direcionados para os módulos de segurança, manutenção e sustentabilidade. “Hoje, as empresas estão cada vez mais em busca de dados do setor de transporte. A importância dos dados é cada vez maior na vida do operador logístico, transportador, motorista e gestor de frotas”, comenta Canicoba.

“A importância dos dados é cada vez maior na vida do operador logístico, transportador, motorista e gestor de frotas”

Eduardo Canicoba,
vice-presidente
da Geotab no Brasil

Conectividade a favor da eficiência e redução de custos

No centro da atualização dos novos equipamentos e plataformas digitais dos prestadores de serviços para

transportadores e operadores logísticos está o modelo generativo da inteligência artificial. Com uso de algoritmos para

a execução de tarefas específicas, como a simulação de conversas em linguagem natural com o usuário, o chatbot – ChatGPT, entre os mais conhecidos – auxilia as atividades de transporte, armazenagem e distribuição.

Com base na quarta edição da pesquisa Tendências para Gestão de Frotas e Logística 2024, realizada pela Trimble, o gerente de produto da empresa, Leandro Soares, afirma que as inovações tecnológicas resultam em operações mais econômicas e sustentáveis, refletindo a importância crescente de soluções na busca por eficiência e responsabilidade ambiental no setor de transportes. “As novas tecnologias, especialmente a inteligência artificial, têm gerado impactos expressivos nas três principais fontes de despesas operacionais: combustível, manutenção e folha de pagamento”, diz.

Por meio da IA, explica o executivo, é possível identificar condutores e veículos que apresentam consumo fora da média, sugerindo práticas de condução mais eficientes. A sugestão não apenas gera economia de combustível e menos custo, como também contribui para a redução das emissões de CO₂. “Por exemplo, com a análise avançada de dados, nossos clientes conseguiram reduzir em 27% o consumo de combustível, o que se traduz em uma diminuição de 111 toneladas de CO₂ por mês para cada mil caminhões”, afirma Soares.

Em se tratando de manutenção, a tecnologia possibilita o planejamento de paradas preventivas, evitando quebras inesperadas e os custos para reparos. Já na folha de pagamento, a IA ajuda a equilibrar a oferta e demanda de veículos e motoristas, otimizando a alocação e reduzindo custos com ineficiências, segundo o gerente da Trimble.

A diretora de novos produtos da Totvs,

Angela Gheller, conta que a IA generativa permite ao gestor de frotas, por exemplo, ver facilmente todos os dados, indicadores e relatórios da operação a partir de prompts (comandos) já padronizados pela Totvs e aperfeiçoados à medida que se tem o feedback de avaliação dos clientes. No entanto, para um uso otimizado da ferramenta é importante que o usuário tenha familiarização com os avanços da digitalização.

Encomendado pela Totvs e executado pela H2R Pesquisas Avançadas, o estudo Índice de Produtividade Tecnológica (IPT) de Logística, realizado em 2021, ajudou a empresa de tecnologia facilitar para os clientes o acesso às suas soluções. Embora tenha evidenciado que a adoção e uso de ERPs e de outros sistemas de gestão é essencial para a produtividade, o levantamento mostrou que esse diferencial é conquistado quando implantado e utilizado em todas as áreas por equipes capacitadas para atingir o melhor aproveitamento de todo o potencial das ferramentas.

O IPT, que surgiu a partir da análise do nível de adoção dos sistemas de gestão e seu impacto no desempenho das empresas, destacou que no país há “um longo caminho a percorrer para atender à crescente demanda por informações para a tomada de decisões nos negócios”. Além disso, muitas empresas ainda estão em estágios iniciais na otimização da gestão logística de suas operações.

Assim, ao notificar o gargalo que se cria quando os usuários não são treinados o suficiente para o melhor aproveitamento das inovações, a Totvs decidiu pela implantação onboarding da solução SaaS. Segundo Angela, a integração por etapas do processo é um facilitador para o entendimento dos funcionários, que podem se valer até de alternativas de aprendizado como vídeos no YouTube.

CTM

Indústria de pneus mostra a sua força

Por VALERIA BURSZTEIN E SONIA MORAES

Fabricantes apresentam na Fenatran 2024 tecnologias atualizadas que ajudam a reduzir custos e a aumentar a produtividade da frota

Na complexa engrenagem da logística e do transporte, o pneu se destaca como um dos itens mais onerosos na planilha de custos das empresas transportadoras e dos operadores logísticos. Essa realidade impõe um desafio significativo para os fabricantes oferecerem tecnologias que não apenas reduzam esses custos, mas também aumentem a produtividade das frotas. Em um cenário em que a concorrência de pneus importados, especialmente os de origem asiática, se intensifica, a capacidade de inovar torna-se um diferencial crucial para que a indústria nacional de pneus ganhe mais competitividade.

Nesse contexto, a Fenatran se destaca como um importante palco para que essas empresas apresentem seu potencial tecnológico ao público visitante da edição de 2024 da feira.

A Prometeon leva para o evento a linha Série 02, recém-lançada no mercado brasileiro, que oferece dois modelos: o R02, para o segmento regional e utilizado em caminhões e ônibus em operações rodoviárias, e

a versão G02, exclusiva para aplicação mista (*on-off*), nos setores canavieiro, florestal e mineração.

A Série 02 incorpora um pacote tecnológico projetado para maximizar o desempenho dos pneus ao longo de sua vida útil. Além disso, não foi necessário realizar grandes investimentos nas fábricas para a

Ricardo Susini,
CEO da Prometeon
para a América Latina



introdução dos novos produtos, uma vez que a flexibilidade das instalações já permite essa adaptação.

“Fizemos investimentos significativos em laboratórios para alcançar esse nível de avanço em tecnologia, materiais e testes, além de modernizar maquinários e processos. Embora algumas mudanças tenham sido necessárias, não houve uma grande alteração no layout das fábricas,” revela o CEO da Prometeon para a América Latina, Ricardo Susini.

No pacote de tecnologia há novos materiais – de rodagem e que integram a composição dos pneus – para garantir maior resistência ao produto. “É um novo perfil de pneu e de rodagem, com nova geometria, que vai trazer melhor regularidade de consumo e mais rendimento quilométrico”, diz o diretor de pesquisa e desenvolvimento da Prometeon para as Américas, Luiz Mari.

Segundo ele, o pneu G02 para o segmento on-off é 14% superior na comparação com o modelo anterior em relação ao rendimento quilométrico.

Agora, todos os pneus da Prometeon terão a marca Engineered. “Isso significa um valor adicional, um produto especializado e superior a toda tecnologia e performance que o pneu já tinha da marca Pirelli, empresa italiana que é hoje uma das referências não somente na indústria de pneus, mas também como companhia no mundo, com mais de um século de história, de tecnologia e de tradição”, destaca o CEO da Prometeon.

“O desenvolvimento deste novo pneu da Série 02 consumiu seis anos de pesquisa e desenvolvimento, com mais de dois projetos que foram evoluídos e aperfeiçoados para entregar o melhor produto aos nossos clientes. Foram testados 2.500 pneus em laboratório indoor, além de avaliação de segurança, de dirigibilidade e de aplicação de mercado, totalizando 180 milhões quilômetros rodados entre a primeira vida e as vidas sucessivas do pneu”, explica Mari.

INVESTIMENTOS SUPERIORES A R\$ 700 MILHÕES

Desde que assumiu a divisão de cargas da Pirelli, a Prometeon investiu no Brasil mais de R\$ 700 milhões, com foco no segmento profissional – caminhões, ônibus, agro e OTR. Uma parte foi em pesquisa e outra em maquinário, renovação de equipamentos. Esse investimento inclui a nova linha de pneus, que absorveu mais de R\$ 25 milhões. Os novos pneus,

Investimento global

Para o período de 2024 a 2026, a Prometeon já tem programado um investimento global de 300 milhões de euros, o que significa mais de R\$ 1,5 bilhão, para focar no segmento profissional. “Este é o maior investimento da indústria mundial”, diz Susini.

No mundo, a Prometeon está presente em mais de 120 países com a comercialização dos seus produtos.

A companhia tem quatro fábricas: uma na Turquia, uma no Egito e duas no Brasil – em Santo André (SP) e em Gravatá (RS), que é considerada a maior operação do grupo. Emprega mais de oito mil funcionários, sendo mais de quatro mil no Brasil.



Pneu Prometeon
G02 para
o segmento on-off

disponíveis para o mercado nacional, estão sendo produzidos nas fábricas de Gravataí (RS) e de Santo André (SP).

“A empresa tem planos de expandir as suas atividades com a inauguração em breve de mais uma fábrica na América Latina”, destaca Susini.

No Brasil, além das duas fábricas, a Prometeon mantém um centro de pesquisa e desenvolvimento em Santo André, que desenvolve pneus para o mercado brasileiro e para vários países do mundo, apesar de ter um centro de desenvolvimento na Itália e outro na Turquia.

“O Brasil é o único país onde nosso centro de pesquisa atende o mercado global no segmento agrícola,” afirma o CEO da Prometeon.

Além do mercado brasileiro, a Prometeon vai exportar os novos pneus para países da América

Latina. “Vamos comercializar esses pneus no México, Argentina, Colômbia e Bolívia, onde estão os clientes para os quais a empresa já exporta regularmente”, diz Susini.

BRIDGESTONE: SEIS NOVOS PRODUTOS

A Bridgestone retorna à Fenatran com seis novos produtos. Esses lançamentos incluem três pneus radiais e três bandas de rodagem da marca Bandag, todos com o objetivo de garantir maior durabilidade, quilometragem estendida e custo-benefício ao cliente.

A primeira novidade é o pneu radial M765, desenvolvido para eixos de tração

Pneu radial Bridgerstone M765

em rodovias pavimentadas de curta, média e longa distâncias. Segundo a fabricante, esse modelo é indicado para clientes que buscam desempenho superior e excelente recapabilidade, contando com talão reforçado e a tecnologia

Cooling Fin, que reduz a temperatura de operação na região do talão e aumenta a durabilidade da carcaça.

O segundo lançamento é o pneu radial sem câmara R249S, destinado para uso em eixos direcionais, livres e de tração moderada de caminhões e ônibus em rodovias pavimentadas de longa distância. Seu novo composto garante uma quilometragem até 10% maior do que a da geração anterior, sendo uma opção também indicada para trailers.

A linha Firestone Classics também ganha reforço com o novo modelo radial T822 Classic, destinado a eixos direcionais, livres e de tração moderada em caminhões e ônibus para percursos mistos de curta e média distâncias, como pavimento e terra.

NOVAS BANDAS DE RODAGEM

A Bandag, empresa pertencente à Bridgestone, dedicada à pesquisa, desenvolvimento e manufatura de bandas de rodagem, amplia sua abrangência de mercado com o lançamento de três produtos: as novas bandas BRMS3, BRLT9 e BDX3.



Novidades da Bridgestone na Fenatran

Seis novos pneus: três radiais e três bandas de rodagem da marca Bandag.

Segundo a fabricante, os produtos oferecem maior durabilidade e quilometragem estendida.

Segundo a empresa, a banda radial BRMS3 foi criada para uso misto, montagem em todas as posições e indicada para curtas e médias distâncias, e possui performance Benefit, que proporciona maior proteção para a carcaça. A novidade estará disponível no mercado nas larguras 220, 230, 240, 250 e 260 (15,0 mm).

Com performance Start, a banda radial BRLT9 é direcionada para montagem em todas as posições e desenvolvida especialmente para uso em veículos leves, de transporte e entrega de mercadorias. Produto mais leve, é uma opção de menor custo para o cliente, garante a fabricante. O novo produto será comercializado nas larguras de 175, 185 e 195 (9,0 mm), informa a empresa.

A banda BD3 foi desenvolvida especialmente para uso misto em eixo de tração e oferece equilíbrio entre as exigências do uso sobre e fora de rodovia. O produto está disponível nas larguras de 230, 240, 250 e 260 (17,0 mm).

DUNLOP: MELHORIA NA EXPERIÊNCIA DO CLIENTE

A fabricante de pneus Dunlop, marca do grupo Sumitomo Rubber Industries, lança o seu novo aplicativo, o Dunlop Pneus, que funciona como um assistente digital personalizado, permitindo que usuários explorem toda a linha de produtos de forma prática e acessível pelo celular.

Com uma navegação intuitiva e busca avançada, os usuários poderão filtrar produtos por categoria, marca, modelo e medidas, além de acessar informações técnicas detalhadas, como especificações de eficiência energética, aderência em pista molhada e muito mais.

Além da sua linha de modelos, a empresa também oferecerá uma experiência imersiva e interativa no seu estande na Fenatran, no qual os visitantes poderão conhecer a história da empresa, além de uma



Aplicativo “Dunlop Pneus” funciona como um assistente digital personalizado

variedade de modelos de pneus.

“A Fenatran é um evento muito importante para nós, pois nos proporciona a oportunidade de aumentar nossa visibilidade no setor de transporte e de nos aproximarmos de nossos clientes, fortalecendo relacionamentos e criando novas oportunidades de negócios”, afirma o diretor de vendas e marketing da Dunlop Pneus, Rodrigo Alonso. “Com o lançamento desse aplicativo, estamos colocando o poder de decisão literalmente nas mãos de nossos clientes, que poderão ter todas as informações de nossos produtos de forma simples e ágil.”

Os benefícios do aplicativo, segundo a empresa, incluem acesso instantâneo ao portfólio completo, eliminando barreiras físicas e temporais; design intuitivo que transforma a busca por produtos em uma jornada agradável e eficiente; descrições completas, imagens e vídeos que auxiliam na escolha do produto certo; e centralização de informações em um único lugar, otimizando a busca por produtos.

O aplicativo estará disponível nas lojas de aplicativos iOS e Android, permitindo que

tanto clientes quanto a equipe comercial tenham acesso fácil a todas as informações necessárias a qualquer hora e em qualquer lugar, com ou sem internet.

VIPAL: NOVO PRODUTO COM TECNOLOGIA PRÓPRIA

“A Fenatran é uma oportunidade ímpar para troca de experiências entre parceiros da rede de reformadores autorizados e seus clientes frotistas e transportadores. Além disso, é um momento para ouvir as demandas do mercado e apresentar nossas soluções”, diz o diretor comercial mercado interno da Vival, Ivanir Canevese.

A Vival Borrachas, atualmente, detém 38,6% de participação no segmento de reforma de pneus de carga na América Latina e no mercado brasileiro. Segundo o executivo, a companhia levará para a Fenatran uma novidade que representa também um marco na história da Vival. “Esse lançamento envolve investimentos em tecnologia própria e permite à Vival dar mais um passo na cadeia do transporte”, antecipa Canevese, sem revelar detalhes sobre o lançamento.

A marca também irá expor as bandas recém-lançadas DV-Ume e DV-MM, além das DV-MTE, DV-RT5 e VLI10L. A DV-Ume foi desenvolvida com um composto especial para atender às demandas específicas dos veículos elétricos e apresenta, segundo a fabricante, excelente desempenho quilométrico, maior resistência ao desgaste comum em veículos elétricos e pode ser utilizada em ônibus urbanos e caminhões de coleta de lixo.

Outra novidade, a banda DV-MM, proporciona desempenho destacado tanto no asfalto quanto na terra, pois conta com um

Ivanir Canevese,
diretor comercial mercado
interno da Vival



Novo app Vival

Oferece navegação mais intuitiva e busca avançada. Os usuários poderão filtrar produtos por categoria, marca, modelo e medidas, além de acessar informações técnicas detalhadas.

equilíbrio de propriedades em seu composto, oferecendo reformas mais duradouras.

“Apresentaremos também as bandas DV-MTE para terrenos fora de estrada (OTR) e mistos, em eixo de tração; a DV-RT5, com composto e desenho exclusivos projetados para o segmento rodoviário; e a VLI10L, também para o segmento rodoviário, mas para eixo livre, que tem baixa geração de calor, o que proporciona menor fadiga à carga”, informa Canevese.

Em 2024, a Vival espera mais um ano de resultados positivos nas diferentes frentes de negócios em que atua: reforma e reparo de pneus, fabricação de pneus para motocicletas, fabricação de máquinas para reforma de pneus e produtos da linha industrial. “O setor de reforma de pneus segue aquecido e, prova disso, é o desempenho da nossa rede autorizada de reformadores, que hoje conta com mais de 220 reformadores no Brasil”, destaca o executivo.

Ele avalia que há uma dinâmica positiva de estabilização do mercado, o que demonstra que os mercados brasileiro e mundial estão retomando patamares de consumo e voltando a crescer gradualmente. “O ano de 2023 foi positivo e 2024 está sendo também, apesar do desafio trazido pela concorrência com pneus importados. Mesmo assim, percebemos uma melhora no segundo trimestre de 2024 no mercado de reforma, impulsionada pelo aumento no preço dos pneus importados devido à variação cambial do dólar e ao aumento nos custos de frete internacional”, finaliza Canevese.

GTM

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

MTC
Logística

Apoio Institucional:

Anfir
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES
DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Organização:

RX

No caminho da sustentabilidade



Enquanto se preparam para o desafio da transição energética no país, distribuidoras de combustíveis diversificam produtos e investem na expansão de ofertas dotadas de componentes de baixo impacto ambiental

Por **JOÃO MATHIAS**

Ondas de calor, estiagem severa e grandes inundações provocadas por chuvas concentradas estão mais presentes no cenário climático do Brasil atual. Estão também sinalizando a necessidade de acelerar, por parte de todos, a adoção de ações mais sustentáveis para a preservação do meio ambiente. No setor de transporte e logística, muitas empresas já assimilaram a importância de aumentar o uso de alternativas para reduzir os impactos ambientais.

De acordo com a sétima edição da pesquisa Radar de Tendências Logísticas da DHL, a sustentabilidade, junto com a inteligência artificial (IA), é a principal tendência entre os operadores de logística na próxima

década. O relatório, divulgado em setembro deste ano, concluiu que o uso de combustíveis sustentáveis e a infraestrutura de energias renováveis são, ao lado da IA, um fator decisivo e prioritário para a configuração e evolução da logística nos próximos dez anos.

Nessa mesma direção, diferentes versões de produtos menos nocivos à atmosfera já estão sendo disponibilizados pelas empresas distribuidoras do setor de transporte e logística, como a Vibra Energia e a Raízen S.A. Atentas às transformações do mercado, que tem a transição energética entre os principais desafios adiante, ambas as companhias vêm investindo há anos na diversificação de seus portfólios para atender à

demanda crescente por produtos de baixa emissão de poluentes.

Na Vibra, os combustíveis renováveis têm ganhado cada vez mais espaço no catálogo de ofertas da empresa. “Isso faz parte de um esforço estratégico que começou nos últimos anos, alinhado à visão de que a transição energética é uma realidade global”, diz o vice-presidente executivo de comercial B2B e aviação, Juliano Prado. Contudo, a companhia também fornece aditivos e outros itens com pegada ecológica.

É o mesmo caso da Raízen, cujo caminho em busca pela sustentabilidade tem sido, em especial, um processo contínuo de estudos sobre formas de aplicar o etanol em diferentes soluções. “O cenário de mercado é bastante promissor, impulsionado por regulamentações ambientais mais rigorosas e pelo interesse crescente por soluções sustentáveis”, afirma o diretor de marketing e digital, Ricardo Berni.

SOLUÇÕES INOVADORAS

Na Fenatran 2024, os visitantes dos estandes da Vibra e da Raízen podem ver as linhas de produtos e serviços que as duas companhias comercializam no setor de transporte, inclusive com perfil sustentável. Nas amostras disponibilizadas pela Raízen no evento, há uma série de soluções inovadoras, segundo Berni. Uma delas é o lubrificante premium Shell Rimula, que oferece maior durabilidade e eficiência aos motores de caminhões, com melhor desempenho energético e baixas emissões de carbono.

Outro produto da distribuidora é o Shell Evolux Diesel. Trata-se de um diesel aditivado de alta performance com menor impacto ambiental em relação à versão convencional, proporcionando até 3% de economia no consumo de combustível e maior torque e potência para os veículos. “O uso combinado de Shell Rimula e Shell Evolux Diesel potencializa a economia e o desempenho dos caminhões”, afirma o diretor da Raízen.

Para a gestão de frota, a companhia destaca o Experts Frota, que possibilita o controle dos veículos por meio de ferramentas personalizadas, e o Shell Box Empresas, solução digital para gerenciar o abastecimento de veículos leves, médios e pesados, permitindo visibilidade em tempo real dos gastos com combustível, sem custos de implantação ou mensalidade.

No segmento de frota elétrica, a Raízen também leva à Fenatran 2024 o Shell Recharge. O sistema no modelo Charging



“O uso combinado de Shell Rimula e Shell Evolux Diesel potencializa a economia e o desempenho dos caminhões”

Ricardo Berni,
diretor de marketing
e digital da Raízen

DESTAQUES DA RAÍZEN NA FENATRAN 2024

INOVAÇÕES
EM SUSTENTABILIDADE

LUBRIFICANTE PREMIUM SHELL RIMULA:



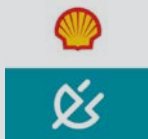
AUMENTA A DURABILIDADE
E EFICIÊNCIA DOS MOTORES
DE CAMINHÕES, COM
MELHOR DESEMPENHO
ENERGÉTICO E BAIXAS
EMISSIONES DE CARBONO.

SHELL EVOLUX DIESEL:



DIESEL ADITIVADO DE ALTA PER-
FORMANCE QUE REDUZ
O IMPACTO AMBIENTAL
E PROPORCIONA ATÉ 3%
DE ECONOMIA NO CONSUMO
DE COMBUSTÍVEL.

SHELL RECHARGE:



SISTEMA
DE CARREGAMENTO
RÁPIDO QUE MONITORA
O CONSUMO DE ENERGIA
E GARANTE EFICIÊNCIA
NA GESTÃO DE FROTAS
ELÉTRICAS.

as a Service inclui carregadores rápidos homologados (DC 30 KW) com potencial para carregar veículos utilitários em até duas horas, dependendo da capacidade da bateria. “A plataforma de gestão digital integrada monitora o consumo de energia e realiza manutenções preventivas, garantindo a eficiência dos equipamentos”, informa Berni.

A Vibra dá ênfase na Fenatran 2024 à tecnologia recém-lançada do novo Diesel Petrobras Grid. “É um combustível que protege o motor graças à ação de aditivos que mantêm limpo o sistema de injeção, ajudando no ganho de eficiência e na redução do custo de manutenção”, afirma Prado.

Entretanto, a companhia tem outros produtos para o setor de carga e transporte voltados para o segmento de sustentabilidade. A Vibra é detentora da marca de óleos lubrificantes Lubrax, que, na linha Supera, possui o Lubrax Supera Premium, desenvolvido para ser utilizado em veículos com motores a combustão e propulsão elétrica, e da primeira gasolina carbono neutro, com emissões compensadas por meio de créditos de carbono gerados por ações de preservação florestal de biomas nacionais.

ENERGIAS LIMPAS

Na diversificação de seu portfólio, a Vibra tem como estratégia equilibrar a expansão das operações em novas frentes para atender os clientes de transporte e logística e, ao mesmo tempo, garantir que a área de renováveis tenha um crescimento rentável. Assim, a companhia vem incrementando investimentos em energias limpas, como biocombustíveis e eletromobilidade B2C e B2B.

“A Vibra ampliou suas soluções em eletromobilidade, biogás, etanol e geração distribuída. Estamos extraindo o máximo de sinergias com a Comerc e nossas operações, e firmamos parcerias com Zeg, EZVolt e Copersucar para atender à crescente demanda por energia com menor emissão de gases de efeito estufa”, diz o vice-presidente. Antecipado de 2026 para agosto deste ano, o arremate integral da Comerc Energia, da qual a Vibra já detinha 50% do capital, ao ser concluído deve consolidar em R\$ 7 bilhões os investimentos da companhia em renováveis, então somados em R\$ 4 bilhões até agora.

Nos últimos anos, além da participação na startup de eletromobilidade EZVolt, a Vibra criou, em parceria com a Copersucar, a joint venture Evolua Etanol para a originação e comercialização do biocombustível, produto que também registrou incremento na industrialização quando a companhia comprou 50% do capital da Zeg Biogás. “O etanol é um dos

DESTAQUES DA VIBRA NA FENATRA 2024**NOVOS COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS:**

A EMPRESA APRESENTA O DIESEL PETROBRAS GRID, QUE MELHORA A EFICIÊNCIA DO MOTOR E REDUZ

CUSTOS DE MANUTENÇÃO, ALÉM DE SER DESENVOLVIDO COM ADITIVOS ECOLÓGICOS.

LUBRAX SUPERA PREMIUM:

ÓLEO LUBRIFICANTE PROJETADO PARA MOTORES A COMBUSTÃO E PROPULSÃO ELÉTRICA, PROMOVEDO MENOR IMPACTO AMBIENTAL.

GASOLINA CARBONO NEUTRO:

A PRIMEIRA GASOLINA DO MERCADO COM EMISSÕES COMPENSADAS POR CRÉDITOS DE CARBONO.

PARCERIAS ESTRATÉGICAS:

A VIBRA ANUNCIOU COLABORAÇÕES COM EMPRESAS COMO ZEG E COPERSUCAR PARA EXPANDIR SUA OFERTA DE BIOCOMBUSTÍVEIS E ELETROMOBILIDADE.



BIOGÁS

A VIBRA ANUNCIOU COLABORAÇÕES COM EMPRESAS

grandes protagonistas do processo mundial de transição energética”, afirma Prado.

No segmento de biocombustíveis avançados, a expectativa da Raízen está no uso de etanol como insumo do combustível sustentável de aviação (SAF). A empresa foi a primeira do mundo a receber a certificação ISCC Corsia Plus, que habilita a utilização do produto feito de álcool extraído da cana-de-açúcar para abastecer aviões, de acordo com Berni. “Também estamos estudando como usar o etanol como combustível marítimo (bunker) em parceria com a finlandesa Wartsila e, também, firmamos uma parceria com a holandesa Verto, para desenvolver novas aplicações da nossa lignina, resíduo da produção do E2G (etanol de segunda geração), em biocombustíveis, materiais e produtos químicos sustentáveis.”

Sem revelar valores, Berni conta que a Raízen fez investimentos de monta em adaptação de infraestrutura e aumento da capacidade produtiva, para atender ao crescimento da demanda por combustíveis renováveis. “A produção de etanol de segunda geração (E2G), por exemplo, passou a ser uma das principais apostas para aumentar a eficiência e reduzir o impacto ambiental”, diz o diretor.

De acordo com o executivo, a expectativa da Raízen é que os biocombustíveis ocupem um papel ainda maior no mix energético global, com a intensificação das políticas de descarbonização e a crescente demanda por transporte de baixo carbono. “Nesse contexto, a empresa enxerga uma oportunidade de liderar a oferta de combustíveis renováveis em grande escala”, diz Berni.



“A Vibra ampliou suas soluções em eletromobilidade, biogás, etanol e geração distribuída”

Juliano Prado,
vice-presidente-executivo
de comercial B2B
e aviação da Vibra



Locação entra na rota dos negócios

O mercado, que ainda é pequeno no Brasil, tem bastante espaço para expandir em novos negócios e ampliar seus leques de serviços

Por ALINE FELTRIN



A Fenatran 2024 traz uma série de inovações e oportunidades para o mercado de aluguel de caminhões no Brasil. Embora esse segmento ainda seja considerado pequeno em comparação a outros países, o potencial para crescimento é imenso. Atualmente, da frota nacional de aproximadamente 2,2 milhões de veículos de carga, apenas 1,5% são locados. Em contraste, nos Estados Unidos, o percentual de caminhões alugados chega a 25%, evidenciando o caminho a ser percorrido no Brasil.

Os dados da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla) para 2023 refletem essa realidade promissora. No ano passado, as locadoras emplacaram 10.211 caminhões, um aumento de 38,9% em relação ao ano anterior. Esse resultado representa 10,5% do total de caminhões zero-quilômetro vendidos no país. Ao final de



2023, o número total de caminhões em nome de locadoras chegou a 42.712, com um avanço de 19,6% em relação a 2022.

Para 2024, a Abla projeta que as locadoras continuam a desempenhar um papel relevante, sendo responsáveis por mais de 10% de todas as vendas de veículos pesados. Esse crescimento é apoiado por uma mudança nas estratégias das empresas, que estão cada vez mais inclinadas a con-

siderar a locação como uma alternativa viável.

O coordenador de cursos da Fundação Getúlio Vargas (FGV), Antonio Jorge Martins, explica que o avanço no mercado de locação depende do fôlego financeiro dos frotistas. “Mesmo empresas que têm capacidade econômica para

José Geraldo Júnior,
diretor-executivo-geral
da Vamos

comprar poderão optar por alugar algumas unidades”, afirma. Essa prática pode liberar recursos que seriam utilizados na aquisição de ativos, permitindo que as empresas invistam em tecnologia e evolução operacional.

VAMOS INOVA COM ALUGUEL DE SEMINOVOS

A Vamos se destacou como a pioneira no mercado de aluguel de caminhões no Brasil. Desde 2019, a empresa tem alcançado um crescimento notável, contando atualmente com 51 mil ativos. De todos os contratos ativos de aluguel, aproximadamente 80% são de caminhões.

Um dos principais destaques da Vamos na Fenatran é o programa “Sempre Novo”. Lançado no primeiro semestre, essa iniciativa oferece a oportunidade de locação de ativos seminovos em ótimo estado de manutenção e conservação para clientes que não precisam de um caminhão zero-quilômetro. O conceito é simples: ao alugar pela primeira vez, o cliente recebe um caminhão zero-quilômetro e, ao final do contrato, pode optar por um seminovo a um preço vantajoso. “Essa abordagem não apenas reduz custos, mas também proporciona flexibilidade, permitindo que o cliente adapte sua frota conforme suas necessidades”, afirma o diretor-executivo-geral da Vamos, José Geraldo Júnior.

Na Fenatran, a Vamos também apresenta suas tecnologias para otimizar a gestão de frotas. Por meio de um portal on-line, os clientes podem monitorar 100% de seus ativos, conferindo disponibilidade e serviços realizados. Segundo Geraldo Junior, isso é essencial, pois a manutenção preventiva está em alta, com quase 99% da frota em dia. “O desafio da empresa é convencer os clientes a realizar manutenções agendadas, mas acreditamos que isso reduz drasticamente a necessidade de intervenções corretivas, impactando positivamente a operação”, finaliza.

ADDIANTE LANÇA O PORTAL DO CLIENTE

A Addiante, joint venture entre Gerdau e Randoncorp, celebra dois anos de trajetória na Fenatran 2024. Com mais de 3.100 ativos em sua frota, a Addiante retorna ao evento consolidada como referência no mercado de locação de veículos pesados.

Entre os principais lançamentos da Addiante na Fenatran está o Portal do Cliente, uma plataforma desenvolvida com mais de duas mil horas de trabalho. Alimentada pela experiência da equipe no setor de gestão de frotas e locação, a





Fábio Leite,
CEO da
Addiante

3.100

É O NÚMERO DE ATIVOS
DA ADDIANTE

A PLATAFORMA
PORTAL DO CLIENTE
É A NOVIDADE
DA EMPRESA NA FENATRAN.
O RECURSO OFERECE
GESTÃO OTIMIZADA E ACESSO
ÀS MELHORES PRÁTICAS
DO MERCADO.



Alex Nucci,
diretor de vendas
de soluções Scania

plataforma oferece gestão otimizada e acesso às melhores práticas do mercado. “Nosso objetivo é nos estabelecermos como um dos principais players em emplacamento no próximo ano”, afirma o CEO da empresa, Fábio Leite.

LOCAÇÃO PARA CAMINHÕES ELÉTRICOS E A GÁS

Com 300 contratos firmados no Brasil em apenas dois anos, a Scania atribui o avanço às ofertas de serviços que vão além do aluguel do veículo.

O diretor de vendas de soluções da Scania operações comerciais Brasil, Alex Nucci, conta que o modelo de contrato inclui serviços de manutenção, treinamento e ferramentas de gestão. “E ainda proporcionamos a documentação completa, o que agrega valor significativo para nossos clientes.”

A Scania também está explorando o potencial dos caminhões elétricos. Nucci acredita que a locação pode acelerar a adoção desses veículos, permitindo que os clientes testem novas tecnologias sem compromissos de longo prazo. “Isso ajuda a reduzir o risco e a incerteza associados a inovações”, conclui.

A Volvo Financial Services (VFS) também está explorando a locação de veículos elétricos, uma estratégia que permitirá que clientes testem novas tecnologias sem a necessidade de um investimento inicial significativo. “Essa abordagem é uma oportunidade valiosa para empresas que buscam soluções de transporte eficientes, especialmente em um cenário de crescente demanda por descarbonização”, diz o vice-presidente de negócios da Volvo Financial Services Brasil, José Olímpio.

A empresa teve um desempenho positivo com 1.200 ativos (caminhões e implementos). Olímpio acredita que o negócio tende a crescer, especialmente nos segmentos de semipesados e pesados, onde há um grande potencial. “Nos últimos cinco anos, o mercado de 16 toneladas cresceu de 2% para 11%, o que demonstra o desenvolvimento desse setor”, destaca.

SERVIÇOS ADICIONAIS PARA CRÊSCER NA LOCAÇÃO

O braço de locação da Volkswagen Caminhões e Ônibus, conhecido como VW Truck Rental, espera um crescimento de 30% no volume de novos contratos em 2024. O vice-presidente de vendas e marketing, Ricardo Alouche, conta que o avanço ocorre em cima dos 4 mil ativos já alugados.

O VW Truck Rental está ampliando suas operações, oferecendo serviços adicionais que atendem às necessidades

específicas de seus clientes. “Estamos atentos à demanda de última milha, que é uma das principais motoras do crescimento neste setor”, afirma Alouche, ressaltando a importância de adaptar as soluções de locação às necessidades do mercado.

FOCO NO AGRONEGÓCIO, MINERAÇÃO E CONSTRUÇÃO CIVIL

A Daimler Truck Locações apresenta na Fenatran uma série de inovações no setor de locação, com foco na expansão para o segmento fora de estrada. Essa estratégia visa atender à crescente demanda de clientes dos setores agropecuário, mineração e construção civil. A locadora também anuncia uma refinada política de precificação, que promete oferecer um produto de locação flexível, com serviços de qualidade e condições competitivas.

Atualmente, a locadora está em início de operação e, embora não divulgue números específicos, espera fechar o ano com pelo menos 200 unidades locadas. A empresa destaca que está em uma “curva de aprendizado acelerada”, ajustando sua oferta de acordo com o feedback dos clientes.

“Nosso foco é atender às expectativas dos clientes da Mercedes-Benz, mantendo os altos padrões de qualidade e confiabilidade já reconhecidos no mercado”, diz a head da empresa, Cristina Rensi.

Além disso, a Daimler Truck Locações está em constante aperfeiçoamento de seus serviços desde o início das operações, em fevereiro deste ano. Trabalhando em colaboração com a Mercedes-Benz e sua rede de concessionários, a locadora tem um time de especialistas dedicado a atender às necessidades específicas de cada cliente, oferecendo a melhor solução de locação para seus negócios. Durante a Fenatran, condições comerciais especiais estão disponíveis, o que destaca o objetivo da empresa em se tornar um *player* relevante no mercado de locação de caminhões.

CTM

Cristina Rensi,
head da Mercedes-Benz





IAA TRANSPORTATION 24: a receita do sucesso

O maior evento de transportes do mundo deixou claro que as tecnologias e soluções necessárias para a descarbonização estão em vigor, mas o caminho para ampla adoção deve ser pavimentado

Por FRED CARVALHO, de Hannover

A IAA Transportation 2024, maior feira de transportes do mundo, que ocorreu em Hannover, Alemanha, no mês de setembro, mostrou a importância de boas estratégias para realizar um evento de sucesso. E bateu recordes em todos os sentidos, do número

de expositores (1.700), de público (145 mil), de lançamentos e de volumes de negócios fechados ou entabulados.

Tanto sucesso foi resultado de uma nova postura da VDA – a Anfavea alemã – de como tratar dois problemas: os fabricantes

RECORDES E SUCESSO NA IAA TRANSPORTATION 2024

» IAA
TRANSPORTATION

1.700
EXPOSITORES

145.000
PÚBLICO VISITANTE

145
LANÇAMENTO
DE NOVOS PRODUTOS



chineses brigando para entrar nos principais pavilhões – e topando pagar bem por isso – e as tradicionais fabricantes alemãs, reduzindo drasticamente o tamanho de seus estandes. Alguns ocupavam o espaço completo de um pavilhão, mas os crescentes investimentos nas áreas de emissões e tecnologias de direção autônoma e segurança reduziram as verbas para exposições. E a entidade dos produtores de veículos aceitou dar muito espaço para os chineses.

O recorde de público foi outra estratégia interessante: abrir os portões, nos dois últimos dias, no Fim de Semana do Motorista e da Família. E aí uma série de atrações, como gincanas, shows, corridas de caminhões, test drives etc.

“Nós entregamos acima do esperado,” comentou a presidente da VDA, Hildegard Müller. “Nossa indústria impulsiona a transformação e já desenvolvemos e trouxemos ao mercado soluções digitais e neutras para o clima. Há vários desafios. O maior obstáculo para uma adoção rápida, bem-sucedida e generalizada de acionamentos neutros para o clima é a infraestrutura necessária – especialmente em termos de estações de recarga e expansão de rede com visão de futuro, bem como estações de reabastecimento de hidrogênio. Todas as partes interessadas devem agora ser responsabilizadas com um roteiro claro, monitoramento regular e oportunidades de ajustes.”

Se recordes foram batidos, também ficou claro o recado deixado pela indústria para os burocratas da União Europeia por meio das maiores inovações tecnológicas de todos os tempos, desenvolvidas com investimentos recordes, com 145 estreias de novos produtos.

ELÉTRICOS, ECLÉTICOS E TEST DRIVES

Os principais fabricantes de caminhões – os ônibus não estavam nos estandes – expuseram evoluções das tecnologias de emissões da edição IAA de 2022. Mas projetos tornaram-se realidade. Exemplo: o GenH2 Truck, da Mercedes-Benz, movido a hidrogênio, com autonomia de 1.047 quilômetros. Falta agora a instalação dos pontos de recarga espalhados não apenas na Alemanha, mas também nos principais países da União Europeia.

Da mesma maneira, o novo eActros 600 entra em produção neste ano e já tem mais de duas mil



**GenH2 Truck,
da Mercedes-Benz:
movido
a hidrogênio,
com autonomia
de 1.047 quilômetros**

**eActros 600:
produção inicia em
2024, com mais de
2.000 encomendas**





A Scania mantém seu foco em soluções energéticas diversas: elétricos, híbridos, biogás e combustíveis renováveis

Frota de veículos elétricos da Volvo atingiu 100 milhões de km rodados



encomendas, que são suficientes para viabilizar tal decisão. A grande vantagem deste veículo é a economia, pois anda 100 quilômetros com apenas o equivalente a dez litros de combustível.

A Volvo fez uma apresentação bem-humorada, talvez pelos bons resultados nos últimos anos. Exemplo: durante a apresentação de Roger Alm, o CEO da companhia sueca, um marcador no telão do palco mostrou o momento em que a frota de veículos elétricos da marca completou 100 milhões de quilômetros rodados nos vários países onde são comercializados.

A liderança nos veículos elétricos foi realçada por Alm: “Temos 4.200 unidades operando em 42 países”. E o bom momento da Volvo foi realçado com o aviso da nova fábrica no México, mais precisamente em Monterrey.

A outra sueca, a Scania, continua com sua aposta no eclético. Ou seja, as várias alternativas energéticas continuam à disposição dos consumidores. Elétricos, híbridos, biogás, combustíveis renováveis etc. “Estamos em uma fase de transição para o transporte sustentável”, comentou o CEO da América Latina, Christopher Podgorski.

Com o sucesso dessa gigantesca feira, a indústria provou que está pronta para moldar ativamente a transformação à mobilidade neutra em termos de clima. O evento deixou claro que as tecnologias e soluções necessárias estão em vigor, mas o caminho para ampla adoção deve ser pavimentado.

A grande feira de Hannover chamou a atenção da imprensa mundial, com mais de 1.400 jornalistas, de 42 países. Mais da metade do exterior. Para atender este público especializado os expositores organizaram mais de 80 coletivas de imprensa.

Os grandes fabricantes também investiram na realização de test drives, com 60 veículos, com um total de 6.300 avaliações. Mais de 2.200 testes de bicicletas de carga e mais de 450 escolas de direção. A procura por testes foi muito grande e já de manhã esgotavam-se as vagas.

A IAA Transportation continua sendo o ponto de encontro central para a indústria da mobilidade e logística e continuará a acompanhar a transformação no futuro. A

próxima IAA Transportation já está marcada: de 15 a 20 de setembro de 2026, em Hannover, com o Press Day ocorrendo no dia 14 de setembro, uma segunda-feira.

A aposta na ousadia

Por **FRED CARVALHO**

Os fabricantes brasileiros de implementos rodoviários, com algumas raras exceções, sempre tiveram dificuldades para exportar seus equipamentos. Exceção feitas aos países da América do Sul e alguns africanos, era difícil vislumbrar novas oportunidades. Mas tudo começou a mudar quando a entidade que congrega este setor industrial, a Anfir, resolveu fazer uma aposta, com o apoio da Apex – entidade governamental que fomenta exportações – no mercado internacional.

“Sempre soubemos das restrições legais ou comerciais para a entrada dos implementos rodoviários brasileiros no mercado europeu. Mas na edição da IAA Transportation 2022 buscamos apoio da Apex e com ele fizemos nossa primeira experiência de vendas na maior feira de transportes do mundo,” conta o presidente da Anfir, José Carlos Spricigo.

A ideia já existia, mas os custos eram altos demais para os associados da entidade. “Com a entrada da Apex, órgão do governo especializado no fomento das exportações, foi possível viabilizar. E com isto prospectamos os mercados africanos, da América Latina, do Oriente Médio e até mesmo de

José Carlos Spricigo: “Com o apoio da Apex fizemos nossa primeira experiência de vendas na maior feira de transportes do mundo”



países europeus”, comenta Spricigo.

A grande vantagem da primeira edição é que aumentou o número das empresas do setor que são exportadoras. “Éramos sete e agora somos 32, e geramos negócios de mais de 250 milhões. Nessa segunda investida trouxemos 18 associados, o que é muito bom. Na Fenatran teremos 54”, fala um entusiasmado Spricigo.

A grande dificuldade de vender para os europeus são as restrições legais, seja pelos regulamentos ou pelas restrições legais. Mas já existem negociações com Portugal, e isso pode abrir uma porta importante para os produtores brasileiros.

“Os produtos europeus não são melhores que os nossos. A grande vantagem que eles têm é uma maior diversidade de configurações e a utilização intensiva de alumínio, que permite carretas mais bonitas, com brilho e com possibilidades de design mais ousado. E, a partir de janeiro de 2025, com a obrigatoriedade do EBS (Eletronic Brake System), estaremos no mesmo nível de segurança. E já temos associados desenvolvendo inovações que os europeus ainda não têm.”

Para atrair essa nova clientela, os brasileiros apostaram também em uma iguaria nacional muito apreciada: a feijoada. E pelo sucesso dessa inovação podem surgir novos negócios. **CTM**

AÉREO 

Crescimento agressivo



A Azul Cargo Express, unidade de negócios da Azul Linhas Aéreas, transportou 600 mil toneladas de carga nos últimos três anos, volume que se traduz em 92,5 milhões de pacotes. Segundo a companhia, somente em 2023 foram entregues 25 milhões de pacotes.

Para sustentar a demanda – a empresa

conta com mais de 320 pontos de atendimento no Brasil e no exterior –, a Azul Cargo Express cobre mais de cinco mil municípios, dos quais dois mil têm entregas garantidas em menos de 24 horas. A empresa tem investido em novos postos de atendimento, tecnologia de ponta e aprimoramento do serviço ao cliente para sustentar e acelerar seu crescimento.

O crescimento do e-commerce tem sido um motor importante para a expansão da Azul Cargo. O segmento de e-commerce agora representa mais de 28% do volume de carga da empresa, segundo a diretora da companhia, Izabel Reis. A Azul Cargo também tem ampliado seu portfólio, incluindo o transporte de novos produtos e o aumento de suas operações em regiões menos atendidas, como o Norte e Nordeste do Brasil.

Em busca da expansão

A GOLLOG, unidade de soluções logísticas da GOL Linhas Aéreas, deverá abrir 30 novas lojas em um prazo de seis meses. A previsão, que ocorre após crescimento de 41% no faturamento e 39,5% em toneladas transportadas no primeiro semestre deste ano, foi apresentada pelos gerentes da companhia durante o tradicional Encontro de Franqueados, realizado em setembro na capital paulista, após um hiato de encontros presenciais desde a pandemia de covid-19.

Com o tema “Pra cima GOLLOG – entregar está no



nosso DNA”, o evento reuniu 119 franqueados de diversas regiões do Brasil, destacando a importância da colaboração e da expansão da rede. O di-

retor de cargas da GOLLOG, Rafael Martau, enfatizou o impacto positivo da parceria com o Mercado Livre, que foi fundamental para o crescimento da unidade.

Atualmente, a GOLLOG opera com 59 lojas em Terminais de Cargas (Tecas) e 60 unidades off-line, visando atender uma base de clientes que prefere soluções logísticas mais próximas. Durante o encontro, a empresa apresentou um novo modelo de negócios e critérios para a expansão das franquias. A projeção é de um aumento de 25% na área nos próximos meses.

AÉREO



Frete aéreo em destaque

A demanda por frete aéreo entre pequenos e médios empreendedores (PMEs) que atuam no comércio eletrônico cresceu 80% nos últimos três anos, conforme levantamento realizado pela plataforma Melhor Envio, da LWSA. Em 2023, foram quase 700 mil encomendas enviadas por via aérea, marcando um incremento de 37% em relação a 2022.

Apesar de o frete rodoviário ainda dominar o transporte



de produtos no e-commerce, o frete aéreo tem se destacado pela sua expansão, especialmente em direção a regiões mais distantes, como o Norte e Nordeste. No último ano, 686.027

encomendas foram enviadas por avião, um crescimento significativo em comparação às 501 mil de 2022 e 376,4 mil em 2021.

A gerente de marketing da Melhor Envio, Vanessa Bianculli, des-

taca que o aumento da demanda está diretamente ligado ao avanço do e-commerce, que, segundo projeções da Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (Abcomm), deve movimentar mais de R\$ 205 bilhões e crescer acima de 10% neste ano. "O e-commerce possibilita que consumidores de diversas localidades adquiram produtos, mas o custo do frete pode ser um impeditivo", explica Vanessa.

AQUAVIÁRIO



Descarbonização é prioridade



A descarbonização do transporte marítimo é um dos grandes desafios da atualidade e se tornou prioridade para todas as companhias atuantes no setor. Segundo relatório da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad), a indústria naval é responsável por mais de 80% do volume de comércio mundial e 3% das emissões globais de gases de efeito estufa.

Pressionados pela contagem regressiva das metas definidas pela Organização Marítima Internacional (IMO), que visam zerar as emissões

líquidas de gases de efeito estufa provenientes do transporte marítimo até 2050, os armadores correm contra o tempo para ganhar eficiência energética e operacional.

Na corrida rumo à descarbonização, a Maersk definiu como meta global ser net zero, em toda a sua operação, até 2040. A Aliança Navegação e Logística também caminha nesse sentido. Ambas as companhias foram pioneiras em navegar com embarcações porta-contêineres bicomustíveis movidas a metanol com redução de emissões de GEE no mundo.

Dedicada à cabotagem, a Norsul é signatária do programa Getting to Zero Coalition, iniciativa do Fórum Marítimo Global que tem como meta a descarbonização total do setor até 2050. Em 2023, a empresa conquistou uma redução de 5,9% na intensidade média de CO₂ na frota, quando comparado com 2022 (saindo de 6,10 para 5,74 gCO₂/ton*nm).

AQUAVIÁRIO



Navio de última geração



A Log-In anunciou o início das operações do seu navio de última geração que marca um avanço significativo na modernização de

sua frota. A nova embarcação, batizada de Log-In Experience (Loex), se junta ao Log-In Evolution (Loev) como a mais moderna da frota da companhia. O Loex começa a operar no Serviço Atlântico Sul (SAS), substituindo o navio afretado MSC Belmonte III.

O Log-In Experience, com uma capacidade de 3.158 TEUs, começou suas operações no fim de julho, como parte de um projeto estratégico de expansão da Log-In. O investimento total na aquisição do Loex e do Log-In Evolution, recebido no primeiro trimestre deste ano, foi de US\$ 85,2 milhões. Esse investimento faz parte de uma iniciativa mais ampla, na qual a Log-In destinou aproximadamente R\$ 1 bilhão nos últimos cinco anos para modernização e expansão de sua frota.

Concessão da Hidrovia Rio Madeira



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou os documentos do projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira. O projeto abrange o trecho

entre Porto Velho (RO) e a foz do rio, com uma extensão de 1.075 quilômetros, abrangendo os estados de Rondônia e Amazonas.

O objetivo da agência é re-

alizar uma série de reuniões prévias com os interessados para aprimorar a concessão e torná-la mais atraente tanto para o mercado quanto para a população. Desde o início do processo de licitação, a Antaq tem promovido visitas técnicas e diálogos com a comunidade e o setor para ajustar o projeto de acordo com as necessidades e expectativas.

A concessão visa garantir o abastecimento contínuo de combustíveis e reduzir o risco de desabastecimento em Rondônia, uma vez que a Hidrovia do Rio Madeira é crucial para o transporte desses insumos para o estado.

FERROVIÁRIO



Conectividade sobre trilhos

A MRS Logística, operadora de trens de carga responsável por cerca de 20% das exportações brasileiras, firmou parceria com a SD Brasil para a implementação de conectividade via satélite Iridium Certus™ em sua malha ferroviária. Essa é a primeira aplicação desse tipo de tecnologia no Brasil,



prometendo transformar a comunicação entre maquinistas e centros de operação.

A MRS destaca que a nova tecnologia reduz a distância entre os trens e permite um monitoramento preciso da localização das locomotivas. De acordo com a empresa, esse serviço é essencial para as operações, promovendo não apenas uma maior eficiência no transporte de cargas, mas também um aumento significativo na segurança.

Unidas pela descarbonização



A VLI, especialista em soluções logísticas que integram ferrovias, portos e terminais, e a distribuidora de combustíveis ALE formalizaram uma parceria estratégica para a compensação de dióxido de carbono (CO₂) em todo o transporte de combustíveis realizado nas ferrovias operadas pela VLI. A iniciativa prevê a compensação das emissões relacionadas ao transporte de 15 mi-

lhões de litros de combustíveis, estimando-se uma redução de mais de 90 toneladas de emissões.

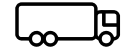
Este movimento segue a trajetória da VLI no mercado de créditos de carbono, que em 2023 já havia realizado sua primeira operação ao compensar as emissões de uma carga de 751 mil litros de gasolina e diesel, transportados entre São Luís (MA) e Porto Nacional (TO).

Revolução no agronegócio



Em resposta à crescente demanda global por alimentos, a Rumo Logística está prestes a revolucionar o transporte ferroviário no Brasil. Com uma forte presença no transporte de grãos, a empresa mira a expansão de sua malha ferroviária no Mato Grosso, responsável por 16% do comércio mundial de soja e milho. Essa ambição não se resume apenas a números; ela pode redefinir a logística de exportação agrícola do país. No entanto, surge a pergunta: esses novos trilhos realmente posicionarão o Brasil à frente na competição global? A resposta pode moldar o futuro do agronegócio nacional.

RODOVIÁRIO



Pedágio automático em todo o Brasil



O ministro dos Transportes, Renan Filho, apresentou uma resolução que implementa o sistema de pedágio eletrônico, conhecido como free flow, em todo o território nacional. Por enquanto, o sistema está disponível em algumas rodovias do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e São Paulo. O pedágio sem cancelas permite que os motoristas passem pelos pontos de cobrança sem necessidade de parada. A promessa é de uma significativa melhoria na fluidez do trânsito.

O projeto inclui diretrizes para a identificação e classificação dos veículos, além de meios de notificação e pagamento por meio da Carteira Digital de Trânsito (CDT). Com a adoção dessa tecnologia, espera-se não apenas uma redução nas filas em praças de pedágio, mas também uma diminuição na emissão de carbono, uma vez que os veículos não precisam esperar para efetuar o pagamento.

Caminhos para a descarbonização

Representantes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) entregaram ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva uma cópia do novo estudo intitulado “Avançando nos Caminhos da Descarbonização Automotiva no Brasil”. Realizado em parceria com a consultoria Boston Consulting Group, o documento traz dados relevantes sobre as emissões do setor automotivo e propõe soluções sustentáveis.

De acordo com o estudo, o setor automotivo brasileiro é responsável por emissões de aproximadamente 242 milhões de toneladas de dióxido de carbono (CO₂) anualmen-

te, o que equivale a cerca de 13% das emissões totais do país. Caso o ritmo atual de crescimento das emissões continue, esse número poderá alcançar 256 milhões de toneladas até 2040.

Entretanto, o estudo aponta que a adoção acelerada de novas tecnologias de propulsão, juntamente com um aumento no uso de biocombustíveis, poderia resultar em uma redução significativa de até 280 milhões de toneladas de CO₂ nos próximos 15 anos. Além disso, a pesquisa analisa os impactos dessas inovações no setor automotivo e na infraestrutura nacional.

Caminhões menos poluentes

Os caminhões fabricados a partir de 2023 e equipados com motores que atendem à oitava fase da norma ambiental do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve 8), equivalente ao Euro 6 na Europa, podem ser a solução para as emissões de poluentes dos veículos de carga, caso haja um programa eficaz de renovação de frota no Brasil. Um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) revela que os veículos pesados novos reduzem, em média, 98,3% as emissões de material particulado – causador da fumaça preta e de doenças respiratórias – em comparação com os veículos



fabricados até 1999, que pertencem à fase P2 do Proconve.

De acordo com o estudo, o investimento requerido para modernizar a frota de veículos pesados e alinhá-la aos padrões ambientais mais recentes é considerável. Para substituir todos os veículos fabricados até a fase P7 – que representam 95,1% da frota nacional – por modelos da fase P8, será necessário um investimento de R\$ 1,16 trilhão.

Duas listras,
uma certeza:

REND

MENTO

TIPLER

De frotista para frotista
eu dou a certeza:

**ATENDIMENTO
QUALIFICADO E
ALTO RENDIMENTO
VOCÊ ENCONTRA NA
REDE TIPLER**

As melhores bandas de rodagem
e serviço de recapagem de pneus
para a sua frota.



Consulte o concessionário Tipler da sua
região e obtenha o maior Rendimento.



Edição limitada para o seu negócio superar limites.

Nos últimos 75 anos, nós puxamos a história pra frente. E com a linha comemorativa **New R 75** essa história continua. Uma edição limitada que traz toda a tecnologia e performance da Randon, além de itens exclusivos.

**Ande com a gente,
rumo ao futuro.**

Fale com um dos nossos distribuidores e conheça as condições especiais de aquisição.



Confira a linha
New R 75
em detalhes.

NEW R 75

Cor especial
New R 75.



Detalhes
em dourado
exclusivo.



Certificado
e plaqueta
com o seu
nome ou a
logomarca do
seu negócio.



Randon
Smart
embarcado.

RANDON

75

ANOS