Frota&Cia
Transporte & Logística • Cargas & Passageiros
ANO XXI | Ed. 177 | Agosto de 2014 | R$ 12,50
www.frotacia.com.br

A indústria automotiva investe na busca de produtos cada vez mais sustentáveis, que reduzem o consumo de combustíveis e os níveis de emissões, em benefício de operadores e usuários do transporte e do meio ambiente

EDIÇÃO Especial Sustentabilidade

Ciclo virtuoso

A Volvo enxerga um ideal de futuro. Juntos chegaremos a Zero Acidentes.

O Grupo Volvo assumiu um compromisso mundial de segurança: Zero Acidentes envolvendo seus veículos.
Essa é uma meta que vai muito além da nossa marca. Ela beneficiará toda a sociedade com transportes mais seguros e eficientes.
Seu engajamento é fundamental. Junte-se a nós nessa jornada!

www.facebook.com/pvstbr

www.volvo.com.br/pvst

PROGRAMA VOLVO DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
TRANSPORTANDO RESPEITO

VOLVO

Frota&Cia
Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

DIRETORIA
Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO
Diretor de Redação e Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora
Sônia Crespo
sonia.crespo@frotacia.com.br

Redatora
Valeria Bursztein
valeria@frotacia.com.br

ARTE
Editor
Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)
smantova@uol.com.br

COMERCIAL
Diretora
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO
Gerente
José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO
Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax: (0**11) 3871-1313

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA: R$ 150,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R$ 12,50

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Av. Professor Alfonso Bovero, 430 - Conj. 20
Sumaré - 01254-000 - São Paulo - SP - Brasil
Fone/Fax (0**11) 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresas de transportes executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Impressão – Melting Color Gráfica e Editora
Tiragem – 13.000 exemplares
Circulação – Agosto 2014

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

A força do voto

Mais uma vez, o governo comandado pela presidente Dilma Rousseff tenta esconder o sol com a peneira, ao insinuar sob a luz dos holofotes que a economia brasileira está sob controle. E os eventuais desacertos serão prontamente resolvidos, caso os eleitores decidam conceder ao Partido dos Trabalhadores mais quatro anos no comando do Poder. Fosse verdade, seria uma grande notícia. Infelizmente, contudo, não é isso que mostram os mais variados indicadores, que apontam para uma realidade bem diferente do tom otimismo dos discursos.

Com efeito, enquanto a produção industrial registra um crescimento negativo de 1,1% em 2014, a capacidade ociosa das fábricas alcançou 32% em junho, a pior desde 2010. A expansão projetada do PIB, por sua vez, pode chegar a pífios 0,5%. E o superávit primário – que deveria medir a situação das contas públicas - pode ficar negativo pela primeira vez desde 1997, se descontados os malabarismos que camuflam a realidade fiscal brasileira.

Ainda que parte desse resultado desastroso possa ser creditado ao próprio desarranjo da economia mundial, que ainda se ressente dos efeitos da crise financeira de 2008, é certo também que o governo brasileiro tem uma boa parcela de culpa. Contribuem para o quadro atual, a falta de uma política consistente de combate à inflação, de saneamento das contas públicas, de fortalecimento da moeda nacional, de incentivo à produção e às exportações. Sem contar os efeitos danosos provocados pela falta de regras claras e estáveis nos contratos públicos, a intervenção do Estado nas empresas de economia mista, caso da Petrobras, a falta de investimentos em educação, saúde e saneamento, só para ficar em alguns poucos exemplos.

Se Dilma Rousseff e seu mentor intelectual, o ex-presidente Luis Inácio Lula da Silva, podem forçar o Banco Santander a uma retratação pública, por orientar seus clientes sobre os riscos da reeleição da candidata ao posto que hoje ocupa, ambos não tem o mesmo poder sobre outras organizações internacionais que repetem idêntico bordão, caso das consultorias Eurasia Group, Oxford Economics e Goldman Sachs.

Ao optar por rebater qualquer crítica ao seu governo, ou aos partidos que lhe dão sustentação e colocar a vitória nas urnas como prioridade principal, na prática, a candidata se voltou contra todos os brasileiros. Pelo menos aqueles que não se beneficiam das verbas públicas. E dependem exclusivamente da força do trabalho como seu principal ganha pão. Incluindo todos os agentes produtivos, representantes da iniciativa privada, que esperam apenas do governo a tranquilidade necessária para tocar seus negócios. Em busca da sonhada lucratividade, que produz riquezas não apenas para pessoas e empresas, mas para o próprio o país e o governo em particular.

Se os governantes, enfim, não sabem como conduzir o país rumo ao mar da tranquilidade e da bonança, resta deixar ao encargo dos eleitores a busca de alternativas mais confiáveis. Através da força do voto exercido de forma plena e democrática, em benefício da nação.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Imagens meramente ilustrativas.

CÂMBIO AUTOMATIZADO DE SÉRIE

VITRONIC

- **Maior eficiência na troca de marchas.**
- **Melhor custo-benefício.**
- **Maior conforto.**

VOLKS | Total

CONHEÇA CONDIÇÕES ESPECIAIS

Novo Constellation 24.280 com câmbio automatizado V-Tronic.
O caminhão líder de vendas ainda mais sob medida para o seu negócio e com o melhor serviço de pós-venda.

• Dispensa uso do ARLA • Disponível nas versões 6x2 e 8x2.

Caminhões sob medida.

FROTA&CIA | EDIÇÃO 177 | AGOSTO 2014
ÔNIBUS | EDIÇÃO 137
EDIÇÃO ESPECIAL SUSTENTABILIDADE

NOSSA CAPA

41 ÔNIBUS

28 ABERTURA
Mesmo em minoria, transportadores rodoviários de carga investem em soluções sustentáveis para melhorar sua imagem comercial

30 MONTADORAS
Centros de engenharia das fabricantes trabalham com foco na eficiência motriz combinada aos combustíveis alternativos

34 MOTORES
Enquanto o Euro 6 não chega, novas soluções em propulsores levam em conta o tamanho e uma gama de componentes mais eficientes

38 TRANSMISSÕES
Incentivo à manutenção preventiva e consolidação das versões automáticas ampliam a ação sustentável dos novos sistemas

60 LUBRIFICANTES
Novas famílias de versões sintéticas invadem o mercado para atender as exigências técnicas atuais dos motores

64 COMERCIAIS LEVES
Aplicações dirigidas aos centros urbanos exigem mais iniciativas de caráter ambiental para os utilitários de carga

66 DESMANCHE
Com foco ambiental, a Jr Diesel vê seus negócios crescerem no reaproveitamento das peças e no descarte adequado

68 IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS
As mais modernas versões desses equipamentos utilizam recursos naturais em suas estruturas em busca de mais leveza

70 PNEUS E BANDAS
Tecnologias mais limpas e eficazes garantem a oferta de novos produtos com maior durabilidade, resistência e performance

74 COMPONENTES
Peças para equipamentos de transporte de carga são desenvolvidas em perfeita sinergia com a as demandas dos veículos

78 SERVIÇOS
Eficientes sistemas de controle de abastecimento de combustíveis buscam os resultados pretendidos pelas campanhas ambientais

81 LANÇAMENTO
Com capacidade para até 800 kg e uma caçamba considerável, o novo Foison, da Lifan, chega para competir entre os VUCs

24 INTERNACIONAL
Em prévia para a feira IAA 2014, Mercedes-Benz mostra caminhão do futuro que trafega sem a interferência do motorista

SEÇÕES

EDITORIAL 3
TRANSPORTE ONLINE 7
PANORAMA 82

A campeã está de volta

Durante anos a Linha F de caminhões Ford – especialmente a versão F 350 – esteve no topo das vendas de mercado. O nicho era excelente e a concorrência pouco reagia. Mas, por razões técnicas, a montadora descontinuou sua produção no início de 2013. De lá para cá, tradicionais clientes dos veículos, inconformados, pediam a todo instante a volta da série F ao mercado. Atendendo ao clamor geral, a montadora retomou a fabricação da Nova Série F este mês de agosto. E, mais uma vez, promete tomar conta do mercado: os novos caminhões trazem motorização Cummins com sistema SCR (seguindo a tendência downsizeing, com tamanho menor e maior potência, além de serem compatíveis com diesel B20) e novo sistema de transmissão Eaton. Chegam em três versões: F 350, a F 4000 4X2 (foto) e a F 4000 4X4. Os preços iniciais serão convidativos, garante Antonio Baltar Junior, gerente nacional de Vendas e Marketing da For Caminhões, e variam entre R$ 101 mil e R$ 133 mil. Além disso, a montadora oferecerá assistência técnica similar á da linha de caminhões: 12 meses para o veículo e 24 meses para o motor e o câmbio – sem limite de quilometragem. Os três modelos chegam às revendas com financiamento via Finame aprovado. Na próxima edição, a revista Frota & Cia mostrará mais detalhes do lançamento da Ford.

O tripé sustentável da DHL

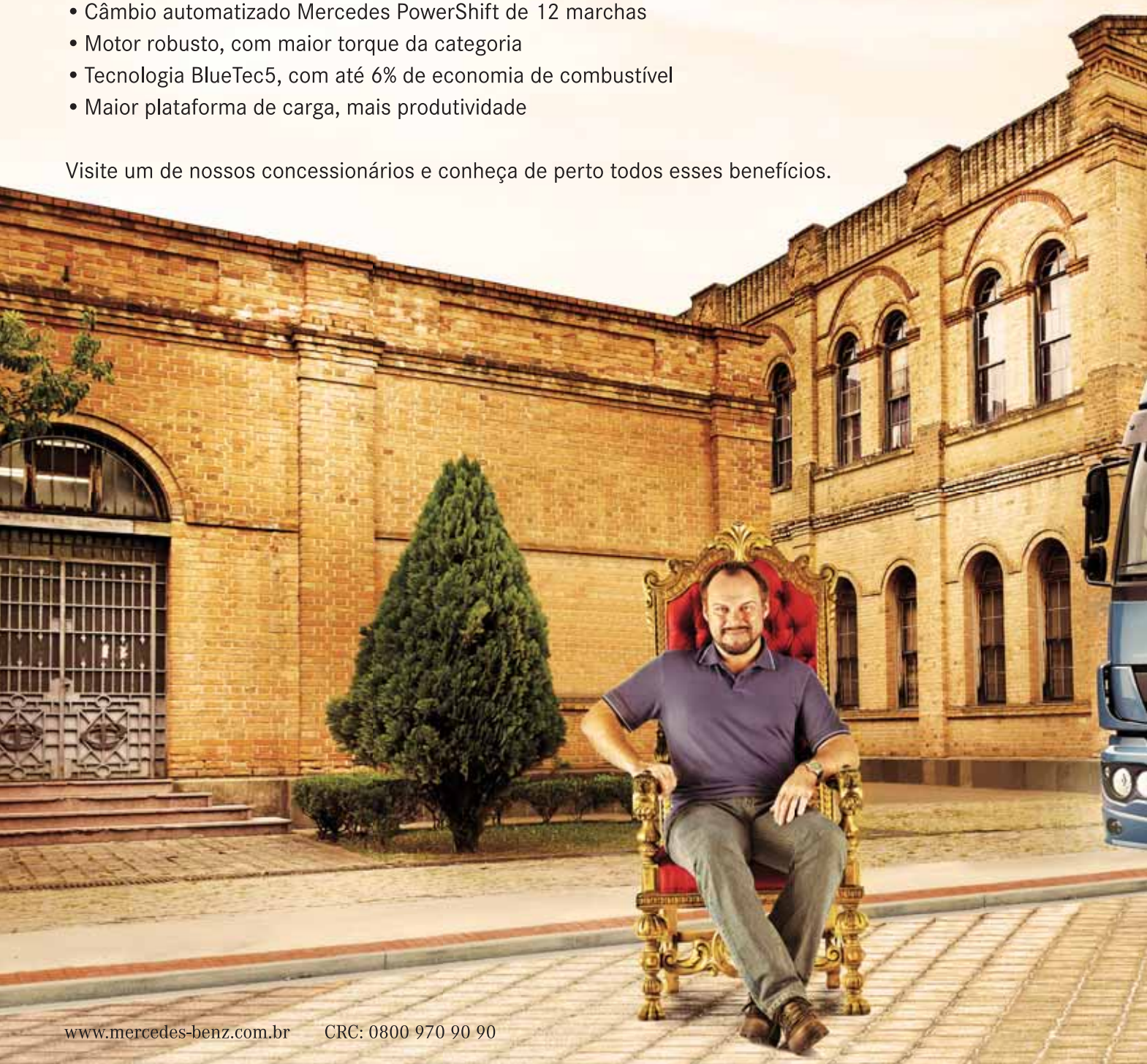
A DHL Supply Chain é uma das empresas de logística mundial que mais se preocupa em operar sob diretrizes sustentáveis. Por isso mesmo montou sua estratégia de ações ambientais de dentro para fora, sobre os pilares Go Green (utilização de materiais e equipamentos mais recicláveis e econômicos dentro dos hubs), Go Help (ações sociais) e o Go Teach (investimentos em educação complementar para jovens de famílias de baixa renda). Para os três programas existem tanto o o investimento da empresa como a participação ativa dos funcionários, estimulados ao voluntariado. "É gratificante poder afirmar que, em meio ao dinamismo da nossa atividade, que exige muita dedicação e comprometimento do nosso pessoal em todos os níveis, muitos colaboradores encontram tempo e disposição", faz questão de ressaltar o gerente sênior de RH da DHL Supply Chain, João da Silva Barboza.

Atego 2430 Econfort.
Economia, conforto e força real para o caminhoneiro.

O caminhão que chegou para ser coroado o novo rei dos semipesados.

- Maior cabina da categoria, com interior totalmente renovado
- Câmbio automatizado Mercedes PowerShift de 12 marchas
- Motor robusto, com maior torque da categoria
- Tecnologia BlueTec5, com até 6% de economia de combustível
- Maior plataforma de carga, mais produtividade

Visite um de nossos concessionários e conheça de perto todos esses benefícios.



www.mercedes-benz.com.br CRC: 0800 970 90 90

BNDES Finame PSI com taxa de 0,49% ao mês, correspondente a 6% ao ano para Pessoa Jurídica. Entrada mínima de 10%. Carência de 3 ou 6 meses e prazo total de até 60 meses. Tarifa de Cadastro (TC) de R$ 1.700,00. Condição válida até 31/12/2014. SAC 0800 722 8499. Ouvidoria: opção 5. Atendimento exclusivo para deficientes auditivos e/ou de fala 0800 722 8490 Site: www.bancomercedes-benz.com.br. Condição válida para todo o território nacional, exceto para cliente Pessoa Física. O produto BNDES Finame PSI é financiado com recursos do BNDES e está de acordo com a legislação, circulares e demais normas desta instituição, conforme cláusulas

Banco Mercedes-Benz

contratuais. As condições estão sujeitas a alterações por parte da Autoridade Monetária, bem como pelo BACEN e BNDES de acordo com a regulamentação em vigor. As condições financeiras estão sujeitas aos critérios de aprovação de crédito do Banco Mercedes-Benz. *Qualquer alteração da alíquota de tributos alterará a parcela calculada.

Versatilidade Tecnológica

Detentora da tecnologia Globus, a BGM Rodotec está aprimorando algumas das ferramentas desse sistema para dar mais agilidade ao processo de tomada de decisões durante as operações de transporte de cargas. Um exemplo é o novo Globus Intelligence, que converte as informações relativas à movimentação de cada setor das empresas em indicadores para gestão da operação e do negócio. "É uma poderosa ferramenta para analisar e diagnosticar a raiz do problema e promover a solução correta", explica Valter Silva, gerente comercial da BgmRodotec. Além do recurso, a BGM Rodotec introduziu mais duas novidades: o portal Globus Parts (www.globusparts.com.br), especializado em compra e venda peças para empresas de transporte, que amplia significativamente a base de consulta de preços, sem aumentar o custo dessa operação; e a Consultoria de Processos, que realiza o alinhamento entre os processos da empresa, ampliando os ganhos em qualidade e produtividade.

Mais tempo ao volante

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou no início de julho as emendas do Senado ao Projeto de Lei 4246/12, que aumenta o tempo máximo ao volante do motorista profissional de 4 para 5,5 horas contínuas e altera a forma de aproveitamento do descanso obrigatório, além de outros detalhes no regulamento da profissão. Os deputados ainda precisam analisar os destaques apresentados, que podem incluir novamente ou retirar emendas. Essa votação ocorrerá na próxima sessão deliberativa da Câmara, ainda sem data marcada. A proposta aprovada pela Câmara é um substitutivo do deputado Jovair Arantes para os projetos de lei 4246/12, do deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), e 5943/13, da comissão especial que analisou o tema.

Frota desmobilizada

De olho na frota de veículos nas empresas, que beira as 7 milhões de unidades, a Control Motors investe em uma nova frente de atuação: a criação de redes de revenda virtuais personalizadas. É uma nova etapa da atuação da empresa que, em menos de dois anos de atuação, já comercializou 7 mil veículos que pertenceram a frotas, dos quais 30% comerciais leves. A empresa conta com uma área de 70 mil metros quadrados em Riacho Grande (SP) para abrigar os veículos, com oficina de reparos e outras estruturas monitoradas disponíveis para dar suporte a toda a operação: recebimento do veículo, avaliação, reparos, precificação, identificação dos canais de venda e reposicionamento no mercado. "Queremos fazer a gestão completa: da aquisição do novo veículo até a comercialização do usado para empresas, locadoras, bancos e frotas de comerciais leves", conta o diretor da empresa, Roberto Bottura.

Inspiração na boléia

"E se eles sumirem?" é um diário de bordo de uma das muitas jornadas pelo Nordeste brasileiro do motorista profissional Fernando Pitanga, escrito pela jornalista Paula Toco. A jornalista acompanhou por uma semana – o que deu mais de dois mil quilômetros – a viagem a bordo de um caminhão bitrem, carregado de carga perigosa, num percurso pela Bahia, Pernambuco e Ceará. Paulinha, como é conhecida no meio profissional onde atua, mescla originalidade e realismo ao descrever a falta de locais apropriados para estacionar o caminhão, a ausência de policiamento e as estradas esburacadas, que provocam inúmeros acidentes. A autora aproveita para contar alguns "causos" que ouviu de Fernando e outros motoristas, com quem cruzou pelo caminho.

Mais um setor que cresce

O desempenho do mercado brasileiro de combustíveis em 2013 superou a evolução do PIB no período, conservando a curva de crescimento que se originou na década passada. As vendas totais no setor aumentaram 5,9% em relação a 2012, e foram alavancadas pelas demandas do setor de termelétricas, qu registraram salto de 27%.O consumo de diesel aumentou 4,6%, estimulado pelo aumento do varejo e pelo avanço do agronegócio, além da movimentação das termelétricas, segundo divulgou o Relatório Anual 2014 do Sinduscom.

Frota@Fácil

Eficiência operacional no controle dos seus veículos e equipamentos, uma ferramenta para você gerenciar as manutenções mecânicas corretivas e preventivas, as trocas de pneus, o gasto com combustível de cada veículo.

O Software Contempla:

- ✓ Cadastramento de Veículos, Equipamentos, Máquinas, Pneus e Serviços de Manutenção.
- ✓ Controle de Abastecimentos, Manutenções Gerais, Controle de Combustível e Controle de Pneus.
- ✓ Relatórios de Abastecimento.
- ✓ Relatório de Manutenções nos Veículos e Equipamentos.
- ✓ Controle de Licenciamento, IPVA e Multas.
- ✓ Controle de Pneus (Acompanhamento Vida Útil, Recapagem, etc).
- ✓ Relatório de Manutenções Preventivas.
- ✓ Relatório de Abastecimento Mensal em Excel.
- ✓ Relatório Custo / Km por Desenho / Marca em Excel.

OUTROS SOFTWARES DISPONÍVEIS:

Folha de Pagamento, Efetivos, Temporários, Terceirizados, Faturamento, Contas a Pagar e Receber, Contabilidade , Sped Contabil, Pis-Cofins, Fcont. Controle de Ativo, Compras, Estoque.
Portal na Web, Cadastramento de Funcionários, Digitação de Movimento de Folha, Holerite de Pagamento, Recibos de Benefícios, Emissão da Folha de Ponto, Rescisão, Férias, etc.

GESTÃO E MONITORAMENTO DE FROTA

- ✓ Grade de Alertas.
- ✓ Relatórios Dinâmicos.
- ✓ Histórico de Engate.
- ✓ Ociosidade das Frotas.
- ✓ Controle de Temperatura.
- ✓ Gerenciador de Velocidade.
- ✓ Comportamento de Direção.
- ✓ Status de Ignição e Local.
- ✓ Controle de Paradas - Tempos.
- ✓ Área de Risco / Restrita.
- ✓ Análise Operacional.
- ✓ Histórico de Posição / Rota.
- ✓ Cerca por Raio.
- ✓ Mapas Digitalizados e Fotos do Local.
- ✓ Cerca por Rota.
- ✓ Criação de Pontos de Referência por Cliente.

BENEFÍCIOS

- ✓ Bloqueio e desbloqueio do veículo a distância.
- ✓ Hodômetro.
- ✓ Gasto de combustível.
- ✓ Visualização via internet e celular com acesso ilimitado.
- ✓ Alerta de velocidade.
- ✓ Histórico do rastreamento de até 180 dias.
- ✓ Equipe de pronta resposta.
- ✓ Posicionamento de 1/1 minuto.
- ✓ Alerta uso indevido.
- ✓ Alerta desvio de rota.
- ✓ Controle de horas trabalhadas.

Opcional: ibutton (Identificador de Motorista)

Tecnologia a seu serviço.
Porque a sua frota merece ser bem tratada.

(11) 5525-0670 | www.gi.com.br

www.fordcaminhoes.com.br

FACEBOOK.COM/JWTBRASIL

Respeite os limites de velocidade.

Operação FINAME PSI, taxa fixa de 0,49% ao mês = 6,0% ao ano, para planos de até 72 meses e 3 ou 6 meses de carência. Entrada de 10% para micro, pequena e média Empresa com faturamento anual inferior a R$ 90 milhões e entrada de 20% para média-grande e grande empresa com faturamento anual superior a R$ 90 milhões. Operação BNDES Finame na Sistemática

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

0800-703 FORD
3673

11 4174 3925 CENTRAL DE NEGÓCIOS

Ford
CAMINHÕES

Convencional. As condições estão sujeitas a alteração por parte da autoridade monetária, BACEN e BNDES. Promoção válida em todo o território nacional, para a linha Cargo, zero km, até 31/8/2014 ou enquanto durarem os estoques. As condições financeiras estão sujeitas a análise e aprovação de crédito pela financeira. Contrato de FINAME operacionalizado pelo Banco Bradesco S/A.

A Destak premia a qualidade

Promovido anualmente para selecionar os melhores fornecedores da Veloce Logística, o 4º. Prêmio DESTAQ, entregue no início de agosto, elegeu como as melhores transportadoras a serviço da empresa a Fior & Fior, na categoria Empresa Internacional e como Premio Destaq 2014, a Job Express Transportes, na categoria Transporte Nacional 1 (até mil viagens), a Big Log Transportes, na categoria Transporte Nacional 2 (até 3 mil viagens) e a Axon Transportes, na categoria Transporte Nacional 3 (acima de 3 mil viagens).

Pegando pesado

A Locar Guindastes e Transportes Intermodais investiu R$ 10 milhões na aquisição de nove guindastes, do tipo Truck Crane, da fabricane Zoomlion, modelo ZMC 75, com capacidade de 75 toneladas. Os novos equipamentos contam com quatro eixos direcionáveis, facilitando manobras dentro das obras. Os novos guindastes irão integrar a frota da empresa, que atualmente possui 350 guindastes, distribuídos na central e mais 15 filiais no país.

Novo Firestone off-road

A Bridgestone, fabricante de pneus e detentora da marca Firestone, lançou o modelo Destination M/T, para o segmento off-road e caminhonetes e jipes. De acordo com o fabricante, o Destination M/T tem design agressivo entre o ombro e a lateral que auxilia a tração. "No Brasil, a frota de caminhonetes e jipes cresce a cada ano. Queremos reforçar a presença da marca nesse segmento", complemen 235/75R15 e 215/80R16.

HD 78 de prontidão

A Hyundai CAOA reforça sua participação em processos de licitação federal e acaba de entregar um lote de 16 caminhões HD 78 ao Exército Brasileiro, no Rio de Janeiro. É a primeira vez que a montadora fecha contrato com a instituição militar. O HD 78 é produzido em Anápolis, GO, na fábrica da CAOA Montadora, desde 2011 e tem peso bruto total de 7,8 toneladas.

Siga pela estrada dos melhores resultados.

A Scania compreende os seus negócios de forma integral, oferecendo as melhores soluções para a expansão das suas atividades. Com conforto, economia de combustível e maior desempenho, os Caminhões Rodoviários Scania entregam os melhores resultados, por todas as estradas do Brasil.

Faz diferença ser Scania.

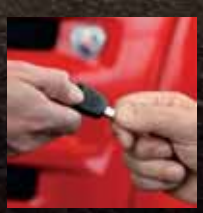
IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Respeite os limites de velocidade.

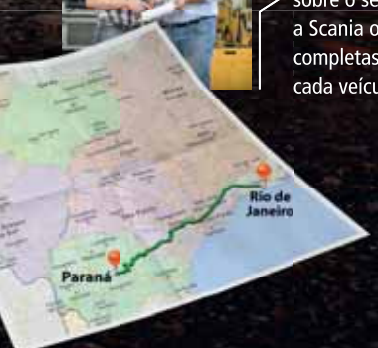
RINO COM

Programas de Manutenção.
Para assegurar o melhor retorno sobre o seu investimento, a Scania oferece soluções completas de manutenção para cada veículo e operação.

Scania Ecocruise.
Piloto automático inteligente que utiliza o peso do caminhão a favor da economia de combustível.



Scania Banco.
Com você a cada conquista. Faça o financiamento e o seguro de seus veículos com a garantia de uma marca de confiança.



facebook.com/ScaniaBrasil

app/ScaniaBR

SCANIA

Utilíssimo mais verde

Uma das pioneiras na prática de ações ambientais, a transportadora carioca Utilíssimo acaba de ser agraciada com o prêmio "Conceito Verde 2014", entregue no final de julho pelo Sindicarga (sindicato das empresas de transporte rodoviário do Rio de Janeiro). Com alguns investimentos realizados em pequenas medidas mais sustentáveis, que começaram a ser introduzidas em 2006, a empresa vem conseguindo importantes resultados: "Uma das maiores preocupações dos empresários do nosso setor é de reduzir custos. Com a implantação de placas de captação de energia solar e a instalação de torneiras com controle eletrônico, nosso custo com luz e energia já caiu pela metade", estima Baldomero Taques Neto, diretor da empresa. Além da economia financeira, a transportadora também já atraiu novos clientes, mais alinhados ao cuidado ambiental, destacou o executivo.

Aplicativo para colheita

De acordo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a safra de grãos em 2014 deve chegar a 192,3 milhões de toneladas. Para dar conta do recado, as transportadoras passaram a recorrer a aplicativos na hora de encontrar caminhoneiros para escoar a produção. Uma dessas opções é o SontraCargo, desenvolvido para aproximar transportadoras e caminhoneiros autônomos em busca de frete. Com o início das colheitas de soja, feijão e milho, a demanda por caminhoneiros via SontraCargo já cresceu 12% em todo país. Hoje mais de 500 mil transportadoras publicam gratuitamente suas cargas no dispositivo e cerca de 10 mil caminhoneiros localizam os fretes que melhores de adequam ao tipo de caminhão, origem e destino.

Elétricos só na Europa

Oito caminhões Canter E-Cell com motorização elétrica por bateria, tecnologia desenvolvida pela Daimler Trucks no Japão, entraram em fase de testes na Europa. As unidades foram fabricadas em Portugal e serão testadas por clientes durante um ano. Responsáveis pela propulsão, quatro conjuntos de baterias ficam em cada lado do quadro de chassi do caminhão, acomodados em duas caixas encapsuladas. São baterias de lítio-íon que permitem uma autonomia de mais de 100 km. A recarga das baterias em 230 volts dura cerca de sete horas, enquanto a recarga rápida leva somente uma hora. Mas por enquanto, só na Europa.

IVECO

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Imagens meramente ilustrativas.

CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE **0800 702 3443**

Leo Burnett Tailor Made

SERVIÇOS DE CONFIANÇA? PASSA LÁ.
MÃO DE OBRA DE CONFIANÇA? PASSA LÁ.
SÓ CONFIANÇA? PASSA LÁ.

Para tudo o que você precisar, o melhor lugar para levar o seu caminhão é a uma Concessionária Iveco. São mais de 100 espalhadas por todo o Brasil com equipes de profissionais qualificados, peças genuínas, serviço rápido e eficiente. Tem sempre uma Concessionária Iveco no seu caminho.

Precisou, passa lá.

CONCESSIONÁRIAS

IVECO

WWW.IVECO.COM.BR/POSVENDA

Volvo chega a Tubarão

O Grupo Dicave, da rede de concessionários Volvo, acaba de inaugurar uma concessionária de caminhões e ônibus da marca em Tubarão, Santa Catarina, e o estado passa a contar agora com doze concessionárias Volvo. A região um importante polo econômico e se destaca pela indústria cerâmica, de plásticos e embalagens, e pelo agronegócio, especialmente no cultivo de arroz, suinocultura e produção de leite e derivados. A nova casa está instalada em um terreno de 13,6 mil e conta com 15 boxes para atendimento mecânico, e mais quatro na central de Pit Stop para troca rápida de óleo e filtros.

Santos Brasil, amplia frota

A Santos Brasil, que opera na prestação de serviços portuários e logísticos na América do Sul, adquiriu 21 caminhões novos para atuação na Baixada Santista, capital paulista e em São Bernardo do Campo. Com o incremento, a frota da companhia atinge um total de 145 caminhões para operações logísticas na região. A compra dos veículos reforça a oferta das operações de logística 'porto à porta'. A opção foi por veículos Volkswagen: 14 modelos Constellation 19.330 e sete Constellation 25.930.

VM Estradeiro especial

Para celebrar a vocação rodoviária dos caminhões VM 6x2 e 8x2, a Volvo do Brasil lança a série especial VM Estradeiro. A série tem atributos únicos: Adesivos especiais, pintura nas cores Prata Steel Metálico ou Branco Estradeiro, com faixas e grafismo exclusivos; espelhos retrovisores externos e convexos com acionamento elétrico, para-sol externo e faróis de neblina; bancos de couro, e outros detalhes únicos. Com opções de motores de 270cv ou de 300cv, o VM Estradeiro pode sair de fábrica com a renomada caixa de câmbio I-Shift, de 12 marchas ou com uma transmissão de nove marchas. A série especial possui ainda dois tanques de combustível com capacidade total para 560 litros.

ERRATA

Na edição passada da **Frota& Cia**, na matéria especial sobre veículos utilitários de carga, publicamos equivocadamente uma foto do Renault Master antiga, quando a correta é esta versão 2014 do Master Chassi Cabine.

COM MAIS DE 1 TRILHÃO DE QUILÔMETROS RODADOS, SHELL RIMULA NUNCA DEIXA O MOTORISTA SOZINHO.

Há mais de 100 anos no Brasil, Shell Rimula sempre trouxe as melhores e mais completas soluções para o segmento de linha pesada, com produtos de avançada tecnologia para atender às necessidades dos caminhoneiros em todo o território nacional. Um dos destaques da linha é o Shell Rimula RT4 X, líder* em aprovações entre as principais montadoras. Shell Rimula RT4 X oferece tripla proteção: até 30%** maior proteção antidesgaste, até 50%** maior proteção anticorrosão e até 50%** melhor limpeza. Para manter o alto desempenho do seu caminhão na estrada e reduzir os seus gastos, escolha Shell Rimula, que protege o motor mesmo nas condições mais difíceis.

Shell RIMULA

TRABALHA TÃO PESADO QUANTO VOCÊ.

*Em comparação com os lubrificantes API CI-4 disponíveis no mercado. **% Relativa aos limites das especificações API e ACEA em testes para diversos motores.
O descarte inadequado da embalagem e do óleo usado pode gerar resíduos sólidos e poluir a água e o solo. Entregue-os em um posto de serviço ou ponto de coleta Autorizado, conforme Resolução CONAMA nº 362/2005. Esta ação ajuda a proteger o meio ambiente.

Um recorde no Banco Mercedes

Entre janeiro e junho de 2014, o desempenho do Banco Mercedes-Benz registrou R$ 2,1 bilhões em novos negócios -- o melhor primeiro semestre da história da instituição. Quando comparado com o volume anotado nos seis primeiros meses de 2013 – R$ 1,6 bilhão –, o incremento é de 31,3%. No setor de caminhões, o Banco liberou R$ 1,1 bilhão até junho, 45% a mais aos R$ 766 milhões no mesmo intervalo de 2013. O mercado de vans teve a maior alta do segmento de veículos comerciais, com R$ 119 milhões financiados, contra R$ 62 milhões do primeiro semestre de 2013 (+92%). Em ônibus, a instituição observou estabilidade, com R$ 317 milhões contra R$ 314 milhões do ano anterior.

Sustentabilidade exemplar

Com uma frota de 13,5 mil caminhões de distribuição, a Confenar (Confederação Nacional das Revendas Ambev e das Empresas de Logística da Distribuição) promove, frequentemente, entre as 142 revendas afiliadas, ações de sustentabilidade, entre as quais iniciativas como o Carbon Free, por meio do plantio de árvores nativas, assim como o Selo de Sustentabilidade, através da avaliação de atitudes da Rede pelo Comitê de Sustentabilidade da Confederação, que sugere adequações e fornece assessoria para garantir o êxito na implantação dos projetos pelas revendas.

MAN leva EGR para Uruguai

O mercado uruguaio passou a receber caminhões dotados de tecnologia EGR, euro 5, da MAN Latin America. A partir deste semestre, os veículos equipados com motor MAN D08 anteciparão as normas de emissões de poluentes euro 5 no país, vigentes somente a partir de 2016. Começando pelos modelos de caminhões Volkswagen Worker de 13 a 23 toneladas e Volkswagen Constellation de 13 a 31 toneladas, produzidos em Resende (RJ)

Férias da Transit

A Ford anunciou a suspensão, pelo menos até o final deste ano, a importação dos veículos utilitários Transit, que vinham da Turquia. De acordo com Guy Rodriguez, diretor de Operações de Caminhões da América do Sul, a medida será mantida enquanto perdurarem a retração comercial do mercado – as vendas do utilitário encolheram no primeiro semestre – e os entraves financeiros, por culpa da alta cotação do dólar. "Analisamos detalhadamente o custo de trazer a nova versão da Transit – que está totalmente renovada e já é comercializada na Europa e chegamos à conclusão que este não é um momento favorável", concluiu. Enquanto isso, a Ford irá trabalhar comercialmente as unidades do veículo que ainda mantém em estoque nas concessionárias, aproximadamente 150 carros.

LIFAN FOISON 1.3L

O SEU NOVO AJUDANTE GERAL.

CONDIÇÕES ESPECIAIS CNPJ

CADASTRE-SE EM NOSSO SITE PARA OBTER CONDIÇÕES ESPECIAIS.

A PARTIR DE

R$ 34.990

FRETE INCLUSO

Respeite os limites de velocidade.

Capacidade de carga para 800 kg

*Volume 6,5m³

Motor 1.3L 16v

Multifuncional

GARANTIA LIFAN MOTORS 2 ANOS

ASSISTÊNCIA LIFAN MOTORS 24 HORAS

REVISÃO LIFAN MOTORS PREÇO FIXO

AR CONDICIONADO

DIREÇÃO ELÉTRICA

AIRBAG DUPLO

FREIOS ABS

LIFAN MOTORS
Chegou a sua vez.

www.lifanmotors.com.br

Lifan Foison modelo 2014 com todos os itens de série informados neste anúncio. Ar-condicionado e direção elétrica não inclusos, disponíveis como itens opcionais. Garantia de 2 anos ou 40 mil quilômetros, o que ocorrer primeiro. Consultar exclusões conforme Manual de Garantia e Manutenção do Veículo. Capacidade de carga máxima igual a 800 kg. Preço sugerido ao público a partir de R$ 34.990,00 com frete incluso, preço para condição de pagamento à vista e sujeito a alteração sem prévio aviso. Tarifa de gravame, licenciamento, IPVA e emplacamento não inclusos. Para assistência técnica, preços e condições de pagamento, consulte nossa rede de concessionárias no www.lifanmotors.com.br ou pelo telefone 11 2811-8517. *Volumes e medidas aproximados e somente válidos após a instalação do baú, vendido separadamente. Imagens meramente ilustrativas.

Mais tempo ao volante

O Plenário da Câmara dos Deputados aprovou no início de julho as emendas do Senado ao Projeto de Lei 4246/12, que aumenta o tempo máximo ao volante do motorista profissional de 4 para 5,5 horas contínuas e altera a forma de aproveitamento do descanso obrigatório, além de outros detalhes no regulamento da profissão. Os deputados ainda precisam analisar os destaques apresentados, que podem incluir novamente ou retirar emendas. Essa votação ocorrerá na próxima sessão deliberativa da Câmara, ainda sem data marcada. A proposta aprovada pela Câmara é um substitutivo do deputado Jovair Arantes para os projetos de lei 4246/12, do deputado Jerônimo Goergen (PP-RS), e 5943/13, da comissão especial que analisou o tema.

O preço do descaso

Estradas precárias, portos ineficientes, entre outros problemas geram uma conta cara para a economia brasileira. Segundo o presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, o custo logístico brasileiro equivale a aproximadamente a 11,5% do PIB nacional, ou seja, algo em torno de US$ 500 bilhões. Hoje, esse gasto representa o dobro do registrado nos Estados Unidos, o triplo da Europa e o quádruplo da China. O integrante da AEB diz que seria admissível suportar, no máximo, um custo logístico de até 5% do PIB. Castro lamenta que são recursos que não implicam benefícios para a sociedade e acrescenta que o Brasil investe muito pouco em infraestrutura para diminuir os impactos desse cenário. O presidente da AEB enfatiza que esse é um dos principais entraves para a exportação, principalmente quanto a produtos manufaturados.

Scania desenvolve caminhão para aeroportos

Diante da retração nos licenciamentos de pesados no País, motivada pelo enfraquecimento da economia, a Scania aproveita a expertise com produtos customizados para fechar novos negócios. A empresa acaba de entregar um primeiro lote de 33 caminhões de combate a incêndio aeroportuário, modelos P 440 4x4, desenvolvidos em parceria com a Lavrita Engenharia, para a Secretaria de Aviação Civil. Outros 31 deles, que ainda estão sendo montados com 85% de peças nacionais, vão ser fornecidos até o fim do ano. Mais caminhões estão sendo negociados com a Secretaria e deverão chegar ao total de 80 unidades. Cada um deles custou cerca de R$ 1,6 milhão.

TODOS OS FERIDOS EM ACIDENTE DE TRÂNSITO PODEM CONTAR COM O SEGURO DPVAT. É SIMPLES, RÁPIDO E NÃO PRECISA DE INTERMEDIÁRIO.

ACESSE: DPVATSEGURODOTRANSITO.COM.BR
SAC DPVAT: 0800 022 12 04

Sem as mãos no volante

Em prévia da IAA 2014, Mercedes-Benz mostra caminhão do futuro que trafega de forma autônoma, sem a interferência do motorista. Uma imagem de ficção que pode virar realidade no prazo de dez anos

por José Augusto Ferraz, de Magdeburgo, Alemanha

O que até pouco tempo parecia ficção – a imagem de um caminhão trafegando pelas rodovias de forma independente, sem a condução de um motorista – começa a se tornar realidade. A Daimler AG, responsável pela marca Mercedes-Benz, antecipou para a imprensa mundial uma das principais novidades que irá apresentar no Salão Internacional de Veículos Comerciais - IAA 2014 – que acontece entre 25 de setembro e 2 de outubro em Hanover, na Alemanha. É um protótipo do caminhão do futuro, um veículo concebido para operações de longa distância que poderá ser conduzido com total segurança e o máximo de eficiência, mas de maneira independente, dispensando a necessidade de um condutor. Nas contas do fabricante, no prazo de dez anos a condução autônoma será uma realidade nas estradas da Europa e países mais desenvolvidos.

O "Future Truck 2025" utiliza de forma intensiva todos os recursos tecnológicos de ponta incorporados aos caminhões, como o controle preditivo do trem de força, o assistente ativo de freios e o sistema de aviso por fadiga, entre outros. Tudo isso combinado com um conjunto de sensores e câmaras interconectados em rede, que reconhecem objetos parados e em movimento. Com o auxilio do GPS, da internet e dos mapas digitais, o caminhão também pode detectar perfeitamente e a qualquer momento o traçado da estrada e a topografia da rota. Essa carga volumosa de informações é enviada para um computador central de alta capacidade, possibilitando a tomada de decisões em relação à direção correta e segura do veículo. A conectividade é a base desse avanço tecnológico. Na visão da Daimler Trucks, o diálogo entre todas as partes envolvidas é um requisito fundamental para o sucesso e a segurança da condução autônoma.

"Hoje, estamos definindo o caminhão das próximas décadas", explica Wolfang Bernhard, membro do conselho de administração da Daimler AG. "Um veículo que combina anos de investimento da Mercedes-Benz em tecnologia veicular com os mais modernos recursos da conectividade, para proporcionar uma condução autônoma segura e eficiente", completa.

A síntese da afirmação e dessa vasta combinação de recursos aparece na forma do caminhão Mercedes-Benz Actros 1845, equipado com motor de 449 cv de potência, torque de 2.200 Nm e caixa de transmissão automatizada Mercedes PowerShift 3 de 12 marchas. Acoplado ao veículo, a empresa associou um semirreboque de última geração, batizado de "Aerodynamics Trailer", o mesmo que foi apresentando na IAA 2012.

↘ PRECISÃO

Diferente dos veículos de série, o caminhão do futuro da Mercedes-Benz conta com câmeras e sensores de última geração, que informam

Para Wolfang Bernhard, apresentação mostra o caminhão das próximas décadas

com extrema precisão tudo o que ocorre ao redor do veículo. Na parte dianteira inferior, um sensor de radar com ângulo de abertura de 130 graus explora a região de curta distância, até o limite de 70 metros. Um outro, de maior alcance e ângulo de abertura de 18 graus, cobre um raio de até 250 metros. Ambos operam em conjunto com os equipamentos já disponíveis no Actros, como o sistema de controle de proximidade e o servofreio de emergência.

Além destes, uma câmera estereoscópica localizada no painel de instrumentos, atrás do parabrisa, também varre a área à frente do veículo. O equipamento tem um alcance de 100 metros e cobre uma área de 45 graus na horizontal e 27 graus na vertical. A câmera consegue identificar uma ou duas pistas da estrada, além de pedestres, obstáculos estáticos ou em movimento, outros objetos dentro da área monitorada e as características da via. O dispositivo reconhece tudo o que se distingue do fundo, para que possa calcular com precisão o espaço livre disponível. O equipamento registra também as informações dos sinais de trânsito.

Junto com a detecção de objetos e do espaço livre, o reconhecimento da pista é essencial para a orientação do veículo na condução autônoma. Para monitorar as áreas da estrada à esquerda e à direita do caminhão são utilizados sensores de radar instalados nas laterais. Eles são montados em ambos os lados à frente do eixo traseiro da unidade de tração. Seu alcance é de 60 metros e os sensores cobrem um raio de 170 graus.

↘ PILOTO RODOVIÁRIO

Mas, é na estrada, com o veículo em movimento, que tudo isso mostra a sua real finalidade. Assim que o "Mercedes-Benz Future Truck 2025" atinge a velocidade de 80 km/h, o sistema oferece ao motorista a opção "Highway Pilot" (piloto rodoviário). Ao ativar esta função o veículo muda para o modo autônomo, permitindo ao condutor se ocupar de outras tarefas. Conforme a situação do tráfego, o caminhão se afasta com total

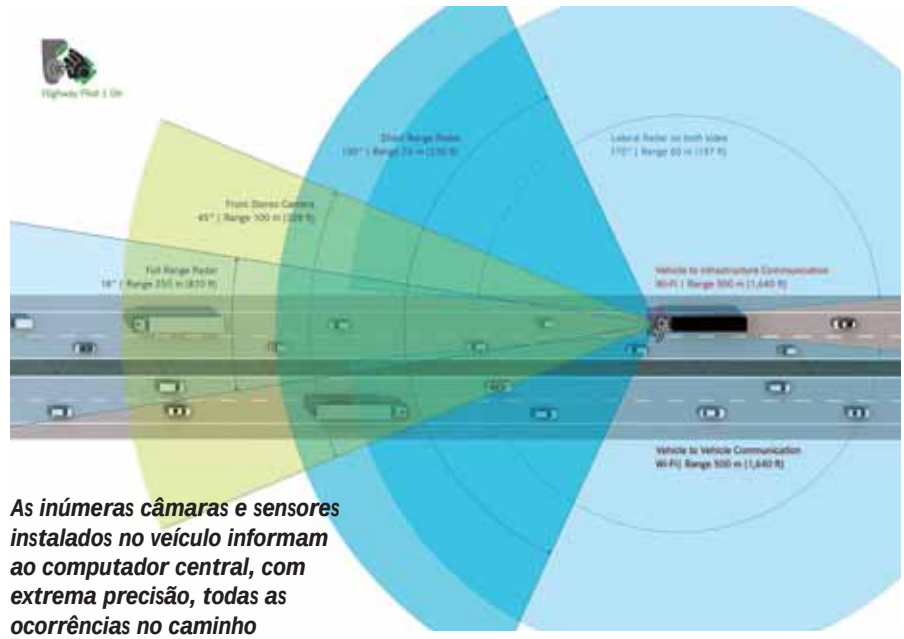
Responsabilidade com ressalva

A possibilidade um veículo ser conduzido de forma autônoma, em consonância com as leis de trânsito de 72 países signatários da Convenção de Viena, começou a se tornar realidade a partir de abril de 2014. Tudo por conta de uma importante alteração no Artigo 8º da Convenção das Nações Unidas para a Circulação Rodoviária, que obrigava o condutor de um veículo a ter controle do mesmo a todo o momento. Em reconhecimento aos avanços tecnológicos de empresas como a Toyota, Volvo, Mercedes-Benz e até mesmo o Google, a norma legal passou a admitir a possibilidade do próprio veículo assumir essa responsabilidade. Desde que, vale ressalvar, o condutor esteja presente no veículo e seja capaz de assumir o controle do volante a qualquer momento. A decisão foi prontamente apoiada por vários países europeus, incluindo França, Alemanha, Itália, Bélgica e Áustria, principais interessados em vencer a corrida pelo desenvolvimento de veículos autônomos, frente ao principal rival: os Estados Unidos. "Até o final dessa década toda essa legislação estará consolidada, abrindo caminho para o pleno uso da condução autônoma", garante Stefan Buchner, da Mercedes-Benz Trucks.

A conectividade com os diversos elementos da estrada permite ao caminhão do futuro identificar placas de trânsito, veículos em movimento, postos de abastecimento e parada, pedágios e obstáculos na pista

independência de outros veículos. Se existir um veículo à frente, este pode se orientar automaticamente por sua velocidade e manter uma distância segura. Graças ao GPS, o "caminhão do futuro" reconhece as curvas da estrada, além das situações de risco, como veículos parados na pista, animais e avisos de advertência. Se acusar uma emergência, avisos sonoros e mensagens no painel alertam o motorista para assumir novamente o volante.

Não sem motivo, a exibição pela primeira vez do "Mercedes-Benz Future Truck 2025", em uma estrada próxima de Magdeburgo, na Alemanha, para uma seleta plateia de jornalistas vindos de todas as partes do mundo, causou admiração e espanto. A visão de um caminhão circulando junto ao lado de outros veículos de forma autônoma, em situações diversas de tráfego e sem a ingerência do motorista, revela que a ficção deu lugar à realidade. E, num futuro breve, automóveis e veículos de carga não precisarão mais depender de motoristas para sua condução. É certo que existe ainda um longo caminho a percorrer, até que as pessoas e as leis de trânsito estejam preparadas para essa nova realidade. Basta lembrar que, só recentemente, a legislação europeia passou admitir que um veículo pudesse ser conduzido de forma autônoma, mas sob certas condições *(ver quadro)*.



As inúmeras câmaras e sensores instalados no veículo informam ao computador central, com extrema precisão, todas as ocorrências no caminho

Em defesa da tecnologia, a Daimler AG argumenta que a condução autônoma traz benefícios tanto para a transportadora quanto para o motorista. Para a empresa, a novidade vai proporcionar mais segurança no transporte, além da redução do consumo de combustível e da emissão de gases, por conta do uso mais racional do caminhão. No aspecto da segurança, os números falam por si. Uma estudo produzido na Europa, apontou que os caminhões equipados com sistemas de assistência tiveram uma participação três vezes menor em acidentes de trânsito, em comparação aos veículos sem tais recursos. Também é oportuno lembrar que os aviões e navios já operam com sistemas autônomos de condução, na maior parte do percurso.

Em adição a isso, a condução autônoma possibilita ao motorista deixar de ser o operador de uma máquina para se converter-se num gestor qualificado. Para esse condutor, o maior tempo livre na cabine poderá ser usado para outras tarefas produtivas, em benefício de sua saúde, física e mental.

A iniciativa tem o endosso de Klaus Ruff, assessor de gerência da Área de Prevenção da Associação Alemã Profissional de Transporte e Tráfego (BG Verkehr). Ao seu ver, a novidade vai acarretar mudanças profundas na profissão de motorista de caminhão. "A condução autônoma vai possibilitar a esse profissional a execução de tarefas mais variadas e menos desgastantes, o que tornará mais atraente a atividade", garante o especialista.

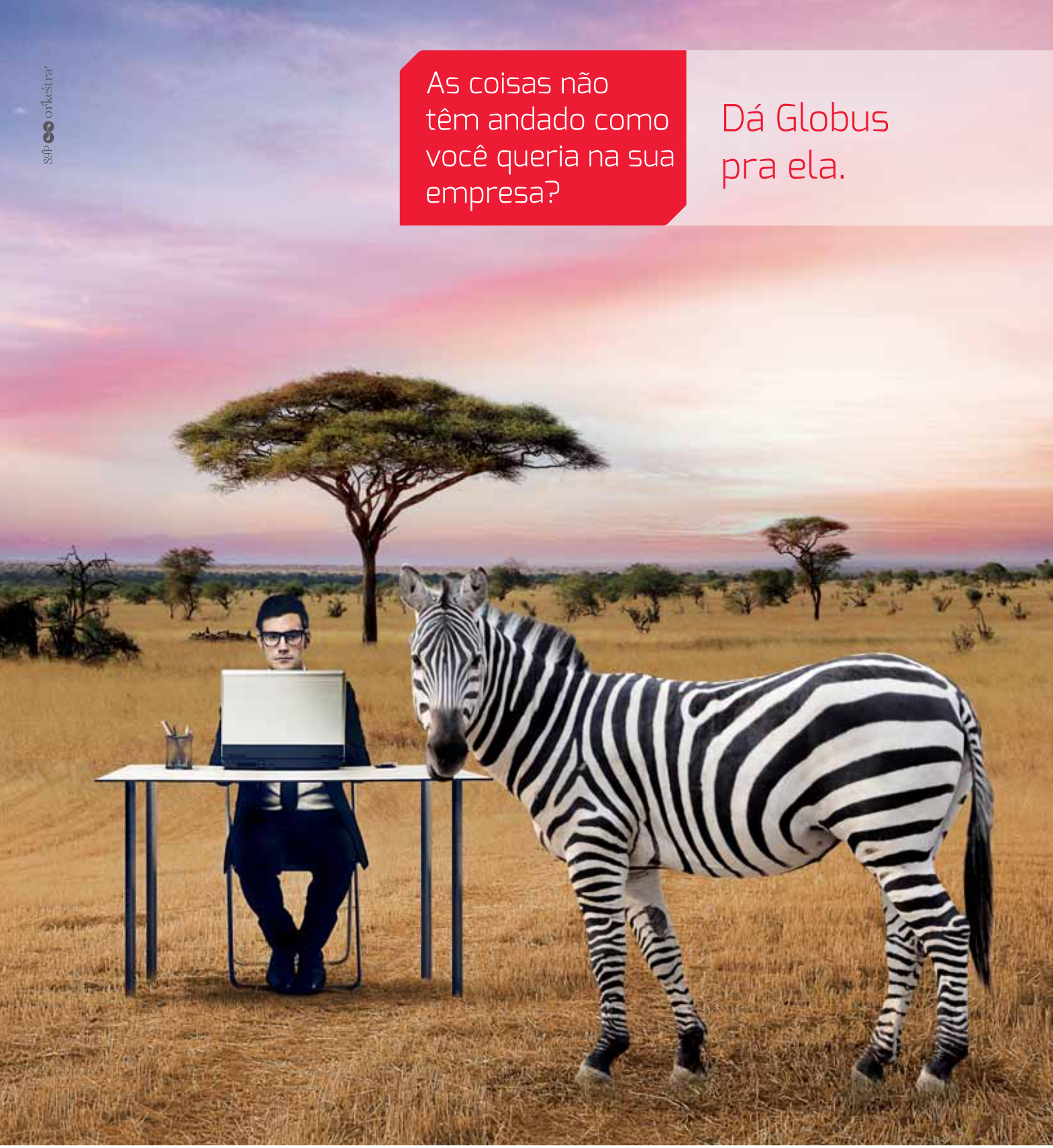
Condução autônoma libera o motorista para outras atividades produtivas

O jornalista José Augusto Ferraz viajou para a Alemanha, a convite da Mercedes-Benz.

sgp orkestra

As coisas não têm andado como você queria na sua empresa?

Dá Globus pra ela.



A BgmRodotec é líder no desenvolvimento de software de gestão para o setor de transporte rodoviário de cargas e passageiros. E faz um diagnóstico prévio das necessidades do seu negócio, buscando soluções simples e eficientes para uma gestão 100% integrada.

Acerte o passo. Conheça o Globus, o software que oferece todos os recursos tecnológicos para garantir tomadas de decisão 100% seguras.

TANTO FAZ O TAMANHO DA SUA EMPRESA OU DO SEU PROBLEMA. A BGMRODOTEC TEM A SOLUÇÃO NA MEDIDA CERTA.

www.bgmrodotec.com.br • ATENDIMENTO EM TODO O BRASIL 0800 200 2525

BgmRodotec
globus

Fins que justificam novos meios

Mesmo em minoria no mercado brasileiro, transportadores de carga que investem em soluções sustentáveis revelam que não apenas melhoram a sua imagem comercial como despertam o interesse de novos clientes

por Sonia Crespo

Sobrevivendo com margens de lucro apertadas, a grande maioria dos transportadores rodoviários de carga brasileiros não se animam a investir em soluções de caráter ambiental ou sustentável. Apenas um pequeno grupo desses empresários adere à causa, geralmente porque são estimulados – ou até mesmo forçados – pelos donos da carga a formatar suas operações com bases mais ecológicas. Mas, surpreendentemente, ao adotarem esses procedimentos, descobriram uma nova ferramenta para impulsionar seus negócios.

"Alguns embarcadores – principalmente os que têm metas de CO2 a cumprir – estão puxando essa consciência ambiental e sustentável nos transportadores de carga", avalia a gerente de bens de consumo e especialista em Sustentabilidade do ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain, Gisela Mangabeira de Sousa. É na pequena parcela de empresas de transporte, "mais madura" e com elevado grau de avanço operacional, que Gisela Mangabeira vislumbra a preocupação em atender as exigentes demandas dos novos tempos e o exemplo para toda a categoria. "Além disso, são empresas que mobilizam boa parte da frota terceirizada", acrescenta, citando exemplos como Coopercarga, [illegible] Veloce e a JSL Logística, entre outr[illegible]

No caso da Coopercarga, as propostas ambientais adotadas pela companhia fazem parte de uma estratégia com visão futura, segundo explica o presidente Osni Ronan. Ele diz que a mão-de-obra qualificada e bem preparada é um importante avanço para vislumbrar resultados nesse sentido. Também é preciso preservar a frota rejuvenescida, "com média de cinco anos", estima.

Mas fundamental é apostar em novas tecnologias de baixas emissões desenvolvidas para o setor, como vem fazendo a transportadora. "Hoje temos dois importantes projetos em andamento: um deles é a parceria com a Natura e a Scania, na qual usamos dois caminhões movidos a etanol nas operações da fabricante, onde constatamos uma redução de 90% nas emissões de CO2. O outro é o caminhão a GNV da Volkswagen, que estamos utilizando, para a Ambev, na distribuição de bebidas dentro da cidade do Rio de Janeiro, que expele 20% menos de CO2, tem baixa emissão de ruídos (adequado para operar em centros urbanos) e registra economia de 10% nos custos operacionais, se comparado à uma versão convencional, a diesel", conta Ronan.

Ronan, da Coopercarga: mão de obra qualificada é importante avanço nesse sentido

Nessa mesma "vibe" ecológica, a Coopercarga investiu numa versão de implemento rodoviário double decker frigorificado, da Labor, atualmente em operação para a Danone. "Neste caso estamos falando de 31% a menos de emissão de CO2 por quilo transportado", reforça.

As soluções alinhadas com uma concepção sustentável de trabalho têm um custo acima do padrão, admite o dirigente. "Mas estão sendo cotados por vários clientes, que já enxergam as vantagens da imagem para

seus negócios", admite, revelando que o segredo para que esse custo se torne um benefício é equalizar as despesas na produtividade.

↘ TERCEIRIZAÇÃO VERDE

Para um operador logístico que não tem frota própria de caminhões – apenas de implementos rodoviários, a tarefa de conscientização ambiental pode ser longa e árdua. No caso da Veloce, foi curta e eficiente. Com um Sistema de Gestão de Sustentabilidade – denominado apenas de SGS – transformou a companhia em um dos operadores logísticos com a consciência mais verde do mercado. "Começamos com os primeiros certificados ISO. Depois partimos para o inventário de emissões (este é o quarto ano). Com estas ferramentas em mãos, adotamos um programa que controla todas as ações operacionais das frotas", conta o diretor-presidente da Veloce, Paulo Guedes.

Em quatro anos, a idade média da frota nacional que opera na Veloce saiu de 11 anos para 8 anos. Já a frota internacional reduziu sua idade de 3,8 anos para 3 anos. No período, embora o volume transportado tenha aumentado 40,6%, a quilometragem percorrida só se ampliou em 30,2% e as emissões de CO2 aumentaram 22,8%. "No conjunto, isso significou uma redução de 12,6% de emissões de gases de efeito estufa", resume Guedes, destacando que toda

Thiele, da JSL: em 2013 grupo investiu R$ 4,1 milhões em ações voltadas à proteção ambiental

Guedes, da Veloce: ações ambientais também miram resultados operacionais e economia de custos, sustentáculos do negócio

a frota passará por inspeção para receber um selo verde emitido pela própria Veloce. "Nossa preocupação com essas metas está ligada não apenas à consciência de nossa equipe, mas também a resultados operacionais e a economia de custos, sustentáculo para conquistar novos clientes", revela Guedes, evidenciando que a maior clientela da Veloce atualmente é do setor automotivo – um segmento preocupado, há anos, em buscar fornecedores e prestadores de serviços que poluam menos. "Todas as montadoras de veículos já adotaram essa postura e mais de 80% dos fabricantes de autopartes estão no mesmo caminho", constata.

↘ COMPETITIVIDADE EM JOGO

Já na JSL, as operações ao longo de 2013 foram marcadas pelo fortalecimento das ações com enfoque da logística sustentável, conta Adriano Thiele, diretor Executivo de Operações e Serviços. "O comprometimento da Companhia em se desenvolver, com base na gestão dos aspectos econômicos, sociais e ambientais, envolve soluções voltadas para otimização de rotas, menor consumo de combustível, controle de emissões, eficiência no uso da água, descarte adequado de resíduos e maior segurança para as pessoas e para as cargas, entre outros, a fim de ter maior competitividade", enumera o dirigente. Apenas em 2013, a JSL Logística e a JSL Concessionárias investiram R$ 4,1 milhões em ações voltadas à proteção ambiental que abrangem diferentes aspectos, como por exemplo a conscientização dos colaboradores sobre a importância ambiental e da condução econômica e a instalação de equipamentos de reuso de água em filiais da Companhia, entre outros.

Telemetria como aliada

Mesmo concordando com a forte influência do embarcador sobre o transportador na hora de implementar ferramentas operacionais mais sustentáveis, Baldomero Taques Neto (foto), Vice-Presidente do Sindicarga (sindicato das empresas de transporte do Rio de Janeiro) e Diretor Executivo do Conselho da NTC (associação nacional das empresas de transporte),lembra que ações como a implantação de sistemas de Telemetria, por exemplo, que permitem realizar uma operação de transporte mais enxuta, eficiente e segura, vêm crescendo paulatinamente dentro do setor, nos últimos anos. "Todos os empresários e sindicatos de transporte reconhecem a importância dos recursos ecológicos dentro do setor. Além disso, o assunto confere uma roupagem mais limpa à uma atividade historicamente rotulada de poluente", analisa.

Melhorando o que está bom

Trabalho árduo e ao mesmo tempo instigante, a busca da eficiência máxima dos motores combinada com os possíveis combustíveis alternativos é hoje prioridade nas pranchetas dos centros de engenharia das montadoras de caminhões

por Sônia Crespo e Valeria Bursztein

Per Olov Svedlund: cooperação com clientes como a White Martins, para reduzir emissões

Leveza, reciclabilidade, previsibilidade, eficiência, durabilidade. Estes são apenas alguns dos conceitos que vêm norteando as linhas de pesquisa e desenvolvimento da indústria automotiva voltada para o segmento de caminhões. De maneira geral, os engenheiros automotivos estão debruçados em suas pranchetas tentando definir a variável que garanta a tão almejada sustentabilidade ao veículo na frágil relação entre custo e retorno de investimento e à sua relação com a sociedade e com o meio ambiente. A questão não é menor já que é desta equação que depende o futuro da indústria.

As linhas de pesquisa hoje tangenciam o combustível e suas variações. A Iveco, por exemplo, investiga a aplicação do etanol em veículos pesados. Em 2011, a montadora montou um protótipo em um Tracker, off-road de capacidade combinada de 54 toneladas, que utilizava um motor de nove litros capaz de funcionar com dois combustíveis simultaneamente, um deles o etanol. Além do sistema de injeção para diesel, foi adicionado outro sistema de injeção indireta para etanol a baixa pressão, desta forma o motor conseguiu funcionar com até 40% de etanol. "Esse sistema tem um potencial de chegar a uma taxa de substituição de 50%. Já rodamos 80 mil km em uma usina da Raízen, em Barra Bonita (SP), na aplicação real do cliente. A parceria foi feita em 2011 entre a FPT, Iveco e a Cosan, hoje Raízen, e a Bosch, que forneceu o sistema injeção e controle do motor. O caminhão apresentou a mesma curva de torque e de potência do caminhão diesel", conta conta o engenheiro sênior de Produto – Gestor de Inovação da Iveco Latin America, Fabio Nicora.

↘ EXTREMA

O presidente da Scania Latin America, Per Olov Svedlund, orgulha-se em dizer que a Scania é a única empresa de veículos pesados a figurar entre as 100 companhias mais sustentáveis do mundo. "Trabalhamos no mundo inteiro em cooperação com nossos clientes para reduzir as emissões de CO2 e aumentar a eficiência das operações. Temos de transformar produtos, serviços e operações, mudar o comportamento da cadeia de valor e fazer alterações na política e infraestrutura. Há muita coisa que podemos fazer", afirma Svedlund.

Entre as iniciativas da montadora está o P 270, caminhão a etanol. "Temos hoje um cliente, a Natura, testando dois caminhões a etanol. Trata-se de um transportador que tem grande preocupação com o meio ambiente e por meio de sua parceira logística, a Coopercarga, está testando dois caminhões desde o segundo semestre do ano passado até o fim deste ano", conta o executivo.

Outras iniciativas em termos de desenvolvimento tecnológico da

Volvo FM 460 diesel gás: amortização em cinco anos

montadora permitiram ganhar mais eficiência no consumo de energia. Em junho de 2013 a Scania lançou a linha Streamline que, de acordo com a montadora, são 15% mais econômicos do que a geração Euro 3 e 4% sobre a atual geração Euro 5.

Na linha 2014, a montadora investiu na caixa de câmbio automatizada Opticruise de série também para toda a linha semipesada, que promete economia de combustível para os caminhões que atuam no segmento de distribuição. A caixa traz a função econômica e novo sistema de lubrificação do câmbio. O Freio auxiliar Scania Retarder com mais potência de frenagem e o sistema Ecocruise, que ajuda o condutor a receber o melhor desempenho do caminhão tanto na subida quanto na descida, são tecnologias incorporadas aos veículos com o objetivo de aumentar o controle sobre o consumo de combustível e sobre as emissões de gases poluentes."O apelo pela sustentabilidade aumentará e a boa noticia é que o mercado terá alternativas de combustíveis em uma escala mais comercial", avalia Svedlund.

↘ O FUTURO A GÁS

Há pouco mais de um ano, a Volvo mostrou para o país sua aposta em veículo de carga com características sustentáveis para o Brasil. Um caminhão FM 460 cv importado da Suécia, sob a administração da fabricante White Martins, realizava rotineiras viagens de mais de 400 km, no interior paulista, abastecido com gás GNV e diesel. As perspectivas iniciais eram de oficializar a importação do veículo e, mais adiante, iniciar a produção local do caminhão. Treze meses depois, ainda que o projeto não tenha evoluído comercialmente, a proposta da Volvo inicia uma fase mais sólida, tendo em vista o fortalecimento das aplicações do gás natural como combustível alternativo pelo mundo afora, assim como o interesse e otimismo de transportadores brasileiros pelo veículo. "Continuamos com o plano de vender e de fabricar o caminhão no Brasil", anuncia Alberto Neumann, gerente de estratégia de produto da Volvo. Hoje, o prazo de amortização do investimento de um veículo com essas características seria, em média, de cinco anos, calcula.

O executivo acredita que a tecnologia alternativa com o gás natural poderá ser, a médio e longo prazo, um dos substitutos para o óleo diesel, pela disponibilidade de suas reservas naturais no mundo: Os Estados Unidos tem apresentado diversos trabalhos realizados com o Xisto, a Rússia e a China dispõem de inúmeras reservas de gás natural e o Brasil já anunciou a viabilidade de exploração do componente na faixa do Pré-Sal. "Esse disponibilidade multicontinental fez baixar muito o custo do produto, o que torna a opção ainda mais atraente e possibilita manter um preço competitivo a nível global", comenta.

Neumann adverte que é essencial que o gás para tal aplicação possua uma qualidade mínima necessária: "Quanto maior o teor de metano, melhor", detalha.

↘ NOVOS EIXOS

A tecnologia Blue Tec 5, exclusividade dos todos os motores pesados Euro 5 da Mercedes-Benz, alcançou alguns avanços interessantes em produtividade, como a economia média de 6% em combustível e a redução de até 125% nos intervalos de troca de óleo. "É um resultado importante do ponto de vista econômico, se considerarmos que o óleo reco-

Caminhão a gás

Uma das iniciativas da MAN Latin America foi uma versão de caminhão 100% movido a gás natural. A versão foi adotada na operação da Ambev durante a Copa do Mundo no Rio de Janeiro, sob a responsabilidade da transportadora Coopercarga e com combustível da Gás Natural Fenosa (Ceg).

Segundo a montadora, a tecnologia deverá ser levada para outros locais do país dentro de um ano. O veículo permite reduzir em 20% a emissão de CO2, além de diminuir os níveis de emissão sonora obtida com a nova motorização. A autonomia é de cerca de 200 km e o sistema de armazenagem de gás natural não altera a capacidade de carga útil sendo a mesma da versão a diesel, de até 10 pallets de 1.250 quilos, equivalente a cerca de 9.400 garrafas.

mendado ainda é a versão mineral, mais acessível", comenta Cláudio Gasparetti, gerente de Marketing Caminhões da Mercedes-Benz.

Gasparetti destaca algumas novidades sustentáveis que a montadora está introduzindo em seus veículos, como uma nova versão de eixos nos modelos da Linha Atego: "Ao invés de fundidos, são eixos estampados, que tem entre 70 e 100 quilos de aço a menos que a versão convencional. O processo de fabricação o torna mais limpo", relata o dirigente, apontando o recém-lançado Atego 2430 como estreante do componente. "No momento, apenas o modelo está saindo de linha com esta melhoria, mas já estamos estudando sua aplicação para toda a linha de caminhões médios e semipesados", adianta.

Em questão de recursos que gerem ganhos ambientais, Gasparetti faz questão de manter o foco no novo Atego 2430: "Nele introduzimos o câmbio semiautomatizado, que exige menos paradas para manutenção, menos consumo de óleo e de combustível, reduz o desgaste da embreagem e condiciona o veículo a ter maior ganho de produtividade", enumera.

Um programa totalmente sintonizado com a preservação do meio-ambiente e dos recursos disponíveis na natureza é o RENOV, que há 14 anos remanufatura motores da marca. Gasparetti detalha como é o processo: "Se aproveita 70% do peso da carcaça e apenas 30% vai para a reciclagem. O tempo de mão de obra para a substituição dos componentes necessários também é menor", relata, acrescentando que em 10 anos o RENOV já remanufaturou 30 mil propulsores, o que representou o reaproveitamento de 9 mil toneladas de material.

Para as futuras gerações de caminhões, a Mercedes-Benz mantém sua apostas nos dois projetos de motores bicombustíveis, que permitem a combinação de diesel com biodiesel ou cana-de-açúcar. "Temos a tecnologia pronta. Para acionar as demandas comerciais acreditamos que hoje seja necessário intensificar a produção desses combustíveis alternativos, ainda bastante escassos no mercado", avalia Gasparetti.

Cláudio Gasparetti: foco no Atego 2430 com cambio automatizado

O pioneiro Ecoproject

Mesmo sem apresentar novidades recentes notadamente sustentáveis na fabricação de seus caminhões, a Ford guarda consigo um pouco de pioneirismo na introdução de ações ecológicas na produção de seus veículos. Há seis anos, quando apenas as montadoras suecas promoviam o uso de componentes ambientalmente corretos nos caminhões, a Ford apresentava a tecnologia Ecoproject, que misturava fibra de sisal e polipropileno na confecção de peças plásticas para os veículos, entre elas o painel de Sisal da Linha Cargo, patente exclusiva da Ford, mais leve e resistente que a versão convencional.

O projeto, que foi posto em prática a partir de 2011 e vem dando muito certo, reduziu a dependência de materiais que causam impacto negativo ao meio ambiente e, ao mesmo tempo, incentiva o uso de matérias primas vegetais, originadas em regiões de baixa geração de renda.

↘ A TODO VAPOR

Com as obras da fábrica de caminhões, em Guaíba (RS), a todo vapor, a fabricante chinesa Foton Aumark espera entrar na disputa por uma fatia desse segmento de mercado no Brasil até 2016. Enquanto isso, alguns caminhões da marca na faixa entre 3,5 e 10 toneladas importados do país asiático vão desembarcando no porto de Guaíba, para serem comercializados no país pela Foton, que já tem revendas e representantes em todos os estados. A meta é comercializar 700 unidades até o final de 2014. Segundo Antonio Dadalti, membro do conselho da presidência da marca no Brasil, são veículos com padrão convencional, que tem as especificidades de emissões exigidas pela Lei do Conama (P7), e só.

O lado bom dessa "invasão chinesa", segundo Dadalti, é que eles trazem consigo a possibilidade de importar tecnologias sustentáveis que hoje estão sendo desenvolvidas na matriz da Beiji Foton. "Com a chegada da Foton ao país, o intercâmbio com a China será mais rápido: temos produtos com tecnologias híbrido-elétricas para comerciais leves e ônibus em avançado estágio de desenvolvimento, que podem perfeitamente adequar-se ao nosso país", garante o executivo. Mas isso por enquanto é para o futuro, claro. Por hora Dadalti diz que a principal preocupação da montadora é concluir sua planta gaúcha e iniciar o quanto antes a produção de caminhões. É uma planta que adotará diversos recursos sustentáveis, adianta, como o reaproveitamento da água de chuva para a produção e o trata-

Líder no mercado de encomendas em todo o país.

Automação
Mais agilidade sem extravios.

Gerenciamento de Risco
Segurança para a encomenda.

Tracking
Maior tecnologia embarcada.

Frota
A mais jovem do Brasil com 2,5 anos de média.

Filiais
Modernos terminais em todo o Brasil.

Todo Brasil em suas mãos.

BRASPRESS
A sua transportadora de encomendas em todo o Brasil
www.braspress.com.br

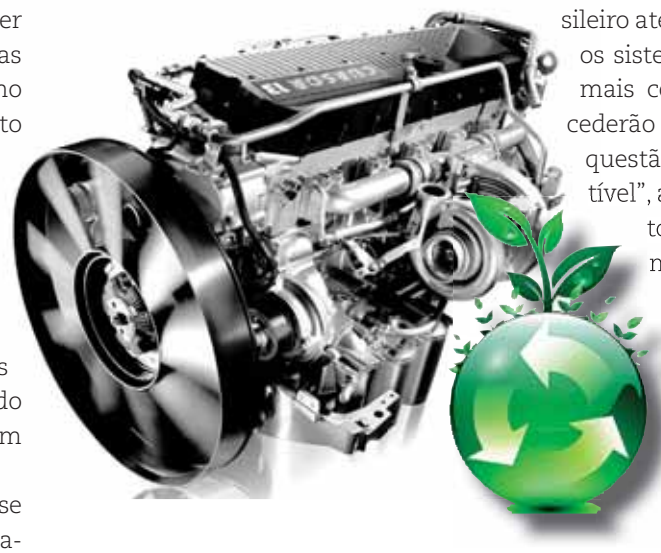
Menos será mais

Enquanto o Euro 6 não chega, fabricantes de propulsores desenvolvem novas soluções para as atuais versões P7, que levam em conta o tamanho e uma gama de componentes mais eficientes

por Sonia Crespo e Valeria Bursztein

Preparados para captar as determinações da norma Euro 6 (P8), que chegarão ao Brasil nos próximos anos, fabricantes de motores a diesel aprimoram seus produtos reduzindo peso, tamanho e componentes, além de investirem no desenvolvimento de versões mais limpas, movidas a combustíveis naturais e menos poluentes. "Soluções já existem e estão prontas para serem produzidas a qualquer hora, desde que haja demanda de mercado", diz o diretor da área de desenvolvimento da fabricante de motores FPT – Fiat Power Train, Helton Lage, destacando que a principal diretriz sustentável da fabricante é conceber máquinas cada vez mais otimizadas em custo operacional e em consumo de combustível. No que diz respeito ao viés ambiental dos produtos, a marca revela que já produz motores menos poluentes a gás (GNV) para ônibus e caminhões, que atualmente seguem para mercados latino-americanos, apenas. Algumas unidades de caminhões da Iveco testam a performance do motor a gás aqui no Brasil, ainda sem relatórios oficiais.

Elton Lage, da FPT: tecnologias como o motor a etanol e etanol/diesel exigem a produção em escala de combustíveis alternativos



Outras duas tecnologias em fase conceitual, como a versão 100% etanol e a bifuel etanol/diesel – ambas para propulsores de caminhões ou de tratores, também estão sendo testadas em cinco caminhões de empresas de transporte de cana de açúcar no interior do estado de São Paulo. "A viabilização comercial dessas tecnologias também exige o desenvolvimento e a produção em escala dos combustíveis alternativos", lembra Lage.

O executivo lembra que nos lançamentos mais recentes da FPT na linha Euro 5, como o motor Cursor 13, do novo Stralis, e nas versões NEF 4 e 5, o principal foco de desenvolvimento se concentrou em alcançar novas margens de eficiência energética e melhorar as relações de transmissão, que permitiram chegam a índices de até 9% de economia de combustível, em algumas aplicações.

↘ TÃO LONGE, TÃO PERTO

É bom o transportador ir preparando seu bolso para a próxima geração de motores Euro 6, que integrará os dois sistemas de pós tratamento SCR e EGR, terá um preço salgado e provavelmente será introduzida no mercado brasileiro até 2020. "Além de conjuntos, os sistemas terão funcionamento mais complexo, porém não concederão melhores resultados em questão de economia de combustível", adianta Adriano Richi, diretor de engenharia da Cummins South America. Neste momento, a Cummins desenvolve uma plataforma global do motor Euro 6 ISF 3.8 L, para alguns países – entre eles o Brasil.

"Quando olhamos para a frente, vemos que a combinação de resultados e redução de emissões dependerá da eficiência energética alcançada pelos motores", opina o executivo, salientando a importância de uma evolução conjunta de todos os componentes do power

train. Richi conta que a Cummins mantém uma parceria de pesquisas com o Departamento de Energia dos EUA, que estuda desde refinos de câmara de combustão à hibridização gradual."Desde 2007 até hoje, o ganho de eficiência dos propulsores da Cummins aumentou em torno de 15% -- incluindo aqui a passagem para o Euro 5",relata Richi.

Até 2020, a Cummins continuará trabalhando neste viés de aproveitamento energético do motor. "Para a linha de motores Euro 5 lançamos recentemente uma nova família de turbos, que apresenta ganho médio de 3% de rendimento no turbo e de 1% em eficiência térmica do motor", pontua Richi, adiantando que estes componentes já foram introduzidos nas linhas de propulsores de 4.5 litros e 6.7 litros, para o segmento de caminhões entre 13 a 24 toneladas das atuais clientes da marca – Ford, MAN, Mercedes-Benz, Foton e Agrale. "Ainda em 2014 introduziremos os turbos para a linha de motores pesados e extrapesados", avisa.

Adriano Richi, da Cummins: ganho de 1% em eficiência térmica dos motores, com nova família de turbos

↘ COMBUSTÃO SUAVE

Desde a adoção da tecnologia Euro V, a MWM International vem incorporando aperfeiçoamentos tecnológicos para minimizar o impacto das emissões de gases poluentes na atmosfera. Adotou, por exemplo, para os motores médios e pesados o sistema de pós-tratamento de gases

Você entende do seu negócio.
Nós, da proteção da sua carga!

Com 18 anos de experiência no segmento de seguros de transportes, a Gera Corretora oferece coberturas que atendem às necessidades específicas do seu negócio e às características das suas mercadorias. Sempre garantindo o seu patrimônio e a carga de seus clientes.

- Parcerias com seguradoras focadas em seguros de transportes.
- Assistência 24 horas na estrada, gratuita, no caso de ocorrência de sinistro.
- Coberturas customizadas.
- Possibilidade de redução nos custos, conforme performance.
- Parcerias estratégicas com empresa de Gerenciamento de Riscos, com sugestões de medidas de prevenção de perdas e redução de sinistros.

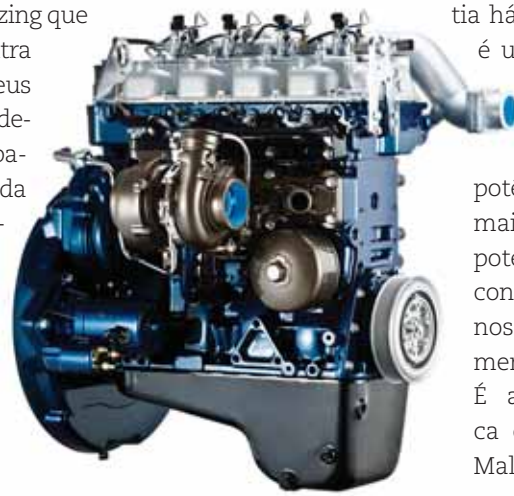
Contate um representante Gera Seguros pelo telefone 11 3959.6241 ou pelo e-mail comercial@geraseguros.com.br

Rua Reims, 537 I Casa Verde I São Paulo I www.geraseguros.com.br

GerA SEGUROS

SCR (Selective Catalytic Reduction), e para as versões menores, como motores de 3.2 litros para veículos comercias leves, a tecnologia de recirculação de gás, com o reaproveitamento do gás queimado em uma segunda combustão, reduzindo a emissão, sem comprometimento de eficiência ou da durabilidade.

A empresa vem investindo também na utilização do biodiesel como uma alternativa importante por contar com a vantagem de combustão menos agressiva ao meio ambiente. Mas é no downsizing que a MWM concentra grande parte de seus esforços. "Temos o desafio agora de trabalhar o tratamento da energia que é gerada por esse motor menor", conta o gerente de divisão de engenharia de motores da MWM International, Cristian Prates Malevic.



Segundo ele, o desafio é trabalhar com compartimentos cada vez menores para adequar radiadores capazes de trocar calor para a refrigeração dos motores. "Hoje em dia, os fabricantes de sistemas de arrefecimento desenvolvem novas tecnologias para aumentar a eficiência das trocas térmicas para que se consiga dissipar esse calor mesmo em um compartimento pequeno. Mas de maneira geral, a tecnologia hoje nos permite uma relação cavalo x litro muito maior do que existia há cinco anos, e é uma tendência que faz sentido na relação peso x potência. Motores mais leves, mais potentes, que consomem menos e que emitem menos poluentes. É a nossa busca contínua", diz Malevic.

Cristian Malevic: aposta nos sistemas híbridos, em operações urbanas

Na visão do executivo, o desenvolvimento tecnológico é crucial e não há volta neste caminho de encontrar equações mais positivas entre consumo e potência. "Entretanto, outra discussão imensamente importante é a da renovação da frota. Em termos de custo e benefício é muito mais importante reduzir a idade média da frota nacional e trazer essa frota para o nível de tecnologia que já se tem do que trabalhar com um custo de desenvolvimento cada vez mais alto para o produto", afirma. Malevic diz que a maior meta da empresa em termos de sustentabilidade e preservação do meio ambiente é contribuir para que "sejam criadas políticas que acelerem a renovação de frota e retirem de circulação veículos muito antigos no mercado brasileiro e na América do Sul".

Para o futuro, o executivo da MWM International acredita na utilização cada vez mais maciça do gás natural e da hibridização no caso da aplicação em grandes centros urbanos e, no caso do transporte rodoviário, um aporte maior da eletrônica. "Acredito que a tecnologia em termos de consumo de combustível deve estar ligada a estratégias eletrônicas, por exemplo, motores que permitem desligar cilindros, somada a uma tecnologia de pós-tratamento que deve se desenvolver muito nos próximos anos", finaliza.

FPT terá Euro 6 sem EGR

Em estudos para as futuras demandas de adequação legal, as versões de motores Euro 6 da FPT terão um diferencial em relação à maioria de propulsores que surgirão no mercado: não apresentarão a combinação dos sistemas de pós-tratamento SCR+EGR, mas apenas o atual sistema SCR com algumas adaptações na geometria dos catalisadores. "O sistema já está sendo industrializado na Europa e registra redução de 95% no índice de emissões de partículas NOX%", garante o diretor Helton Lage. A nova tecnologia não exige necessariamente a reconstrução do propulsor, diz o executivo, apenas algumas otimizações. Lage defende ainda que como a opção pela exclusividade pelo sistema SCR, que trabalha de forma mais limpa, os motores Euro 6 da FPT terão maiores intervalos entre as manutenções.

dmc

RECAPAGEM GOODYEAR

MAIS VIDA PARA O SEU PNEU.

- menor custo por quilômetro rodado
- garantia independente da quantidade de recapagens*
- amplo portfólio de bandas pré-curadas para todos os estágios da carcaça
- melhor assistência técnica do segmento

* A Goodyear do Brasil garante recapagem para caminhões e ônibus em todos os estágios dos seus pneus, quando reformados com material Goodyear (banda pré-curada, borracha de ligação e borracha de reparação), em um Recapador Oficial, contra anormalidades de fabricação apresentadas nos pneus ou nos materiais utilizados em sua reforma, devidamente constatadas por técnicos Goodyear ou por técnicos credenciados de sua rede de recapadores.

Cinto de segurança salva vidas

GOODYEAR

QUILÔMETROS DE HISTÓRIAS

Câmbio de atitude

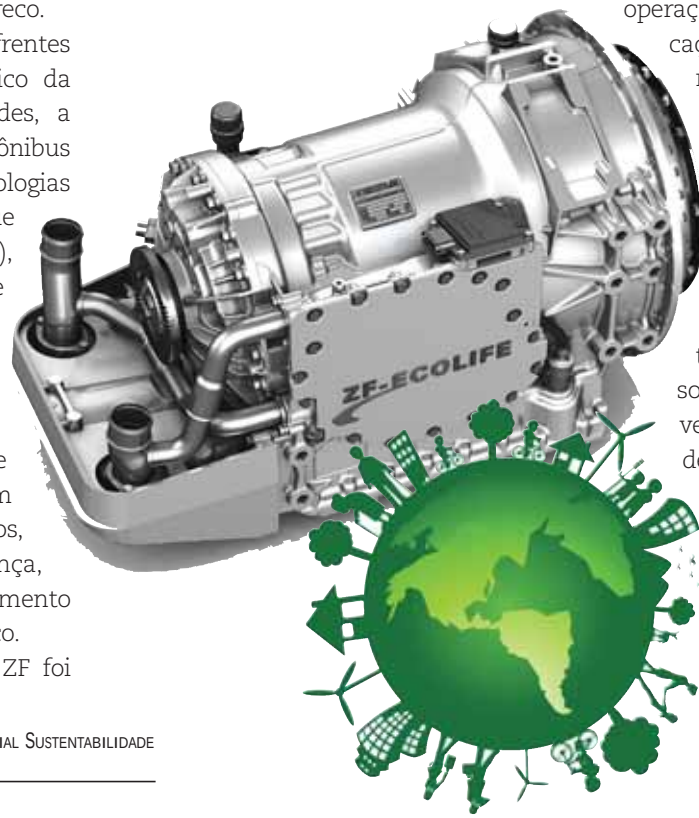
O incentivo permanente à manutenção preventiva e a consolidação das versões automáticas ampliam a capacidade sustentável das novas transmissões no mercado brasileiro

por Valeria Bursztein

Quando se fala em sustentabilidade com os fabricantes de transmissões parece haver unanimidade: quanto maior a automação melhor a resposta do motor em termos de desempenho e durabilidade. A relação de consequência resulta em eficiência energética e em redução de custos, fazendo o processo econômico e ambientalmente sustentável.

"Sustentabilidade e eficiência são critérios determinantes na análise das empresas. Conforto, segurança e economia são mandatórios em seus processos, e com base nestas necessidades é que a ZF desenvolve suas soluções", diz o gerente de Desenvolvimento de Negócios de Sistemas de Transmissão da ZF, Alexandre Marreco. A Ecolife é um exemplo das frentes de desenvolvimento tecnológico da empresa. Com seis velocidades, a transmissão automática para ônibus urbano tem incorporadas tecnologias como o retardador primário (que freia o veículo em até 6 km/h), o Topodyn Life (software que reconhece a topografia para mudanças de marchas) e um intervalo maior para trocas de óleo. "Tais tecnologias levam ao menor consumo de combustível do mercado, além de redução no consumo de freios, pneus, maior conforto e segurança, itens essenciais para o atendimento deste mercado", explica Marreco.

Alexandre Marreco: eliminação de 19 toneladas na emissão de pó de freios, com o uso da transmissão Ecolife



A transmissão Ecolife da ZF foi testada em uma frota de 1.800 ônibus e teve comprovada a redução na emissão do pó de freios em 19 toneladas, que deixaram de ser emitidas por ano. "Outros benefícios são a menor emissão de poluentes pelo menor consumo de combustível, o maior intervalo de troca de óleo, reduzindo perdas e poluentes, e o menor nível de ruído, ou seja, menos poluição sonora", elenca o executivo da ZF.

As novas tecnologias empregadas propiciam vantagens também para o equipamento, como a redução em 6% do consumo de combustível na comparação com transmissões da geração anterior. "Frente a outras transmissões automáticas, com menos marchas, por exemplo, o benefício pode ser superior a 10%, dependendo da operação. Desenvolvida para aplicações em ônibus urbanos e rodoviários, a durabilidade da ZF-Ecolife também foi estendida, reduzindo os tempos de paradas e os custos de manutenção", argumenta.

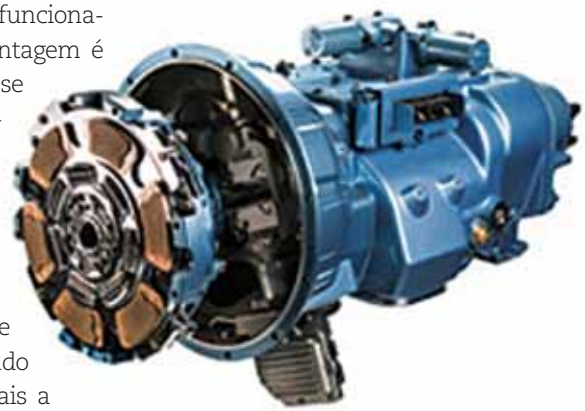
Entre as frentes de pesquisa e desenvolvimento, a ZF se aprofunda nas soluções com um foco cada vez maior na sustentabilidade. "Um dos nossos projetos, que será apresentado na IAA 2014, será um eixo elétrico para ônibus de piso baixo. O AVE130 gera benefícios diretos na redução de emissão de poluen-

tes, por seu funcionamento elétrico, e reduz o nível de ruídos", antecipa.

↘ MAIS ENERGIA

No campo das transmissões, a Eaton vem se dedicando a desenvolver a automação visando uma melhor relação entre motor e transmissão. O diretor de marketing e vendas da Eaton na América do Sul, Ricardo Dantas, explica que programa-se a transmissão para que as trocas de marchas estejam sempre vinculadas à curva máxima de torque do motor em questão, buscando a otimização do consumo de combustível e o ótimo funcionamento do motor. "Outra vantagem é que, praticamente, elimina-se da equação o fator motorista. Isso gera eficiência e sustentabilidade uma vez que se controla o consumo. As transmissões automatizadas vieram para ficar porque no caso de ônibus e de caminhões, estamos falando em bens de capital, nos quais a eficiência conta muito", avalia.

Ricardo Dantas: transmissões de 9 velocidades reduzem consumo de combustíve



Outra forma de reduzir o consumo de combustível, segundo o executivo, considerando agora as transmissões mecânicas, são as transmissões de nove velocidades que a Eaton oferece. "A diferença com a transmissão de seis velocidades é que se dispõe de mais marchas, sendo possível trabalhar com rotações mais baixas, preservando-se o motor, mas neste caso não se elimina a questão do mau motorista", explica o executivo.

↘ CICLO AUMENTADO

O norte da Voith em termos de transmissões está na busca pela eficiência e o aumento do ciclo de vida. "São os dois pilares do desenvolvimento dos produtos para o mercado", confirma o diretor de veículos comerciais da Voith, Rogério Pires. O executivo cita a transmissão automática para veículos urbanos, aplicação na qual os benefícios da eficiência energética são mais visíveis. "Buscamos, por meio das transmissões automáticas, diminuir o consumo de combustível, com um impacto direto na emissão de poluentes, e também influenciar a questão de material particulado, uma vez que na transmissão automática temos o retarder integrado, favorecendo o menor desgaste dos freios", explica.

Pires, da Voith: incentivo à manutenção preventiva

Pires conta que, além do desenvolvimento de tecnologia, a empresa investe em serviços de manutenção preventiva. "Uma transmissão automática Voith está sujeita a um programa de cuidado da transmissão durante todo do seu ciclo de vida, ou seja, trabalhamos a base de recondicionamento e aproveitamento de materiais. Temos um plano de manutenção com os usuários acordado para que tudo isto funcione", detalha Pires. De acordo com o executivo, as empresas de transporte urbano têm adotado a estratégia de manutenção preventiva e, especialmente este argumento da sustentabilidade, considerando o impacto positivo no custo e também em busca de uma melhoria de imagem junto á sociedade.

Foco na frenagem

No universo de caminhões, sempre se buscou ganhar a eficiência operacional com o aumento da potência do motor. Mas, qualquer ganho de potência tem uma relação direta com a questão do consumo energético, o que pode inviabilizar o benefício, explica Rogério Pires, da Voith. Por essa razão, a empresa tenta traçar uma outra abordagem para a questão. "Estamos focando a eficiência no aumento de capacidade de frenagem. Quando isso ocorre é possível alcançar uma velocidade de maior em trechos de descida, sem comprometer a segurança. Da mesma forma que nos trechos planos você pode ter uma velocidade pouco menor, mas com menor consumo de combustível. Mesmo que haja um aumento no valor do veículo, em função do componente, sua amortização é bastante rápida", garante o diretor.

movimat

29ª Feira Internacional de Intralogística

16 a 18 DE SETEMBRO DE 2014

Local: Expo Center Norte | São Paulo-SP
Horário: Terça a Quinta: das 14h às 20h

Movimat apresenta todos os equipamentos de movimentação e sistemas de automação para o fornecimento, produção e distribuição de materiais.
Quer seja a otimização de custos e processos, segurança ou desenvolvimento sustentável, todas suas inovações serão reconhecidas na Movimat.
Um evento inovador com conteúdo pragmático, a Movimat é totalmente voltada para as necessidades dos profissionais de produção e distribuição.

NÃO PERCA A OPORTUNIDADE DE SE MANTER ATUALIZADO NO MERCADO. PARTICIPE!
FAÇA SEU PRÉ-CREDENCIAMENTO NO SITE E AGILIZE A SUA ENTRADA!

EVENTOS SIMULTÂNEOS:

XVIII CONFERÊNCIA NACIONAL DE LOGÍSTICA

Transporte & Logística Brasil

VUC EXPO

www.expomovimat.com.br

PARCEIROS:

APOIO:

IMAM

LOCAL:

EXPO CENTER NORTE

ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO:

Reed Exhibitions Alcantara Machado

Ônibus
Frota&Cia
ANO XIII | Ed. 137 | Agosto de 2014

CONFLITO DE INTERESSES

A oferta de novos modelos de chassis de ônibus mais ecológicos e sustentáveis esbarra na resistência atual do mercado, que ainda busca superar os profundos problemas de mobilidade e reduzir os custos do transporte

EDITORIAL

Escorregador sem fim

O primeiro semestre de 2014 terminou e com ele as expectativas, mantidas por praticamente todas as montadoras, de estabilizar o mercado de chassis de ônibus, ora por uma possível repentina compra de versões rodoviárias de fretamento para atender as demandas da Copa do Mundo – que não aconteceram, ora pela tradicional corrida por renovações e ampliações de frota do segmento urbano, antes das eleições – que até aconteceram, mas não traduziram volumes à altura do imaginado.

De acordo com a Anfavea, que reúne os maiores fabricantes do setor, entre janeiro e junho de 2014, a queda nos licenciamentos de ônibus foi de 13,9%, em relação ao mesmo período do ano anterior. É um resultado preocupante, mas o que assusta ainda mais é a curva descendente em todos os indicadores, como a retração de 20,5% entre os comparativos dos meses de junho de 2013 e 2014 e a queda de 12,4% nos licenciamentos de junho em relação à maio deste ano. Quanto ao tamanho do tombo, podemos dizer que o segmento que "caiu em pé" foi o Urbano, que teve retração de 2,2% nos licenciamentos. Os segmentos de Micro-ônibus e Escolar tiveram retração maior, de 13% e 18%, respectivamente. Já o mercado de chassis rodoviários foi o mais contundido comercialmente. Refletindo a inércia do setor, que há dois anos aguarda as decisões governamentais quanto às licitações – agora denominadas de autorizações – para operar as linhas interestaduais de transporte de passageiros, as vendas para o segmento caíram 26%.

Com esses índices, os fabricantes de ônibus continuam sem saber exatamente que direção o mercado tomará nos próximos meses. Se no primeiro semestre este mercado licenciou 1,3 mil unidades, dificilmente, pelo andar da carruagem, encerrará o ano com o mesmo resultado alcançado em 2013, de 3 mil unidades licenciadas.

Sonia Crespo

SUMÁRIO

54 **FABRICANTES**
Chinesa BYD escolhe Campinas para instalar planta brasileira

56 **MONTADORAS**
Chassis mais sustentáveis encontram resistência comercial

60 **CARROCERIAS**
Processos produtivos estão menos agressivos ao meio-ambiente

62 **MERCADO**
Vendas retraídas do semestre não assusta a Mercedes-Benz

64 **SEMINÁRIO VOLVO**
Montadora retoma a discussão sobre os benefícios dos BRTs

66 **LICITAÇÕES**
Novas regras para o transporte rodoviário de passageiros

Ônibus Frota&Cia

DIRETORIA
Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO
Diretor de Redação e Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora
Sônia Crespo
sonia.crespo@frotacia.com.br

Redatora
Valeria Bursztein
valeria@frotacia.com.br

ARTE
Editor
Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)

COMERCIAL
Diretora
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO
Gerente
José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO
Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax: (0**11) 3871-1313
E-mail: circulacao@frotacia.com.br
ASSINATURA: R$ 150,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R$ 12,50

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Av. Professor Alfonso Bovero, 430 - Conj. 20
Sumaré - 01254-000 - São Paulo - SP - Brasil
Fone/Fax (0**11) 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia ÔNIBUS é uma publicação da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção de empresas envolvida com o transporte rodoviário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à indústria e ao comércio, de compradores e fornecedores de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sema prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia ÔNIBUS.

Impressão – Melting Color Gráfica e Editora
Tiragem – 13.000 exemplares
Circulação – Agosto de 2014

Parte integrante da revista **FROTA&Cia**
Circula como encarte, junto com a
Edição Nº 177 de agosto de 2014

Dispensada de emissão de documentos fiscais, conforme Regime Especial Processo SF – 908092/2002

Bom para o frotista.
Bom para o passageiro.
Melhor ainda para a mobilidade urbana.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Na cidade somos todos pedestres.

DM9

A linha de chassis de ônibus Mercedes-Benz para sistemas BRT foi desenvolvida para atender às necessidades de qualquer cidade brasileira. Todos os modelos possuem maior intercambiabilidade de peças, reduzindo os custos operacionais e aumentando a disponibilidade da frota. De um chassi para micro-ônibus até um superarticulado, com capacidade para mais de 200 passageiros, a Mercedes-Benz oferece soluções para uma mobilidade urbana eficiente, segura e sustentável sob todos os aspectos. Mercedes-Benz. Tudo isso porque a gente trabalha pensando no coletivo.

www.mercedes-benz.com.br/onibus - CRC: 0800 970 90 90

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

Refresco na Pavunense

A Viação Panuvense, que integra o Consórcio Internorte, no Rio de Janeiro, começou a cumprir a nova exigência municipal que obriga a adoção, até 2016, de equipamentos de ar-condicionado em todos os coletivos que atendem a capital fluminense. A operadora colocou em operação as primeiras 50 unidades climatizadas, fabricadas pela Caio Induscar. São todos do modelo Caio Apache III, montados sobre chassis Mercedes-Benz.

Parceria turística

Para desenvolver novos modelos de turismo rodoviário em São Paulo, a Federação das Empresas de Transporte Rodoviário por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp) firmou parceria com acadêmicos da USP para a elaboração do Projeto de Extensão do Programa Aprender com Cultura e Extensão. “Queremos despertar o interesse da academia nos estudos relativos ao turismo rodoviário, tema que não vem sendo discutido ou estudado há anos”, diz a diretora executiva da Fresp, Regina Rocha. O projeto começa agora em agosto e o relatório final será apresentado em julho de 2015. Ele vai orientar todos os intervenientes na formatação e oferta desses produtos turísticos no estado.

Mais Volvo no Transmilênio

A Volvo Bus Latin America vendeu 155 ônibus para o Transmilênio, o BRT (Bus Rapid Transit) de Bogotá, capital da Colômbia. São 72 articulados e 83 biarticulados a serem integrados à frota local e à capacidade de transporte do Sistema Integrado de Transporte Público da cidade. O montante do negócio foi de U$ 28 milhões. Bogotá investe na ampliação do sistema Transmilênio com a abertura de cinco novas estações de embarque e desembarque e a extensão do sistema para outras cidades da Região Metropolitana.

Tropas em movimento

A Brigada Militar de Caxias do Sul contará com um Volare V5, com capacidade para 13 passageiros, para auxiliar no transporte do efetivo em operações da corporação que exijam reforço policial. O modelo possui configuração interna diferenciada, com espaço para o transporte de equipamentos, e tem largura de 2,04 metros e 5.755 mm de comprimento.

Versatile com selo

Depois de passar por testes virtuais e físicos que verificaram a segurança para passageiros e condutores em casos de tombamento considerando a norma europeia ECE-R66, o Versatile Gold da Comil recebeu o selo E2/R66.Os testes avaliaram diferentes características da estrutura do ônibus, desde pontos de solda até união de peças, além de realizar uma simulação real de capotamento. Agora, o ônibus, que já atende as normas de segurança veicular no Brasil, está também certificado para o mercado internacional, uma vez que o título é reconhecido em todos os continentes.

ABC expande frota

A empresa Auto Viação ABC adquiriu 28 carrocerias Apache Vip da Caio para o transporte de alunos da rede pública da cidade de São Bernardo do Campo, SP. Com capacidade para transportar até 46 passageiros sentados e 01 portador de necessidades físicas, o veículo têm elevador, porta central fole e dianteira pantográfica, com acionamento pneumático para facilitar a acessibilidade. A pintura do ônibus foi customizada com figuras que compõe a sala de aula, como lápis, cadernos, entre outros.

Movida a eletricidade

Maior fabricante de ônibus 100% elétrico do mundo, a BYD escolhe a cidade de Campinas para abrigar sua primeira planta no país

Texto: José Augusto Ferraz

Em janeiro de 2015, uma nova montadora de ônibus elétrico projeta iniciar a produção no país. É a BYD Brasil – integrante da BYD Auto, a maior fabricante de carros elétricos da China e a maior do mundo em ônibus 100% movidos a eletricidade. A holding também atua na área de baterias e novas energias (ver quadro). No Brasil, a BYD escolheu a cidade de Campinas como sede de seu projeto de expansão, voltado para o mercado latinoamericano.

Em sua primeira fase, a subsidiária brasileira irá demandar investimentos da ordem de R$ 250 milhões, incluindo a construção da planta em um terreno de 32 mil m2 - 20 mil m2 dos quais serão de área construída -, localizado no Terminal Intermodal de Cargas da cidade. Além de responder pela fabricação dos ônibus em regime de CKD, com componentes vindo diretamente da China, a unidade também irá produzir baterias de fosfato de ferro. Os planos incluem, ainda, a montagem de painéis solares e um Centro de Pesquisa e Desenvolvimento.

"A planta industrial terá capacidade de produção de 500 a 1000 unidades de ônibus e baterias por ano quando alcançar sua plena operação", explicou o presidente da BYD Brasil, Tyler Li, durante a cerimônia de anúncio, junto à Prefeitura de Campinas. Segundo Li, a iniciativa vai possibilitar a criação de 450 empregos diretos.

Nacionalização

A nacionalização do produto está prevista para uma segunda fase. Em sua visita ao País, o presidente mundial da BYD, Wang Chuanfu, afirmou que espera produzir os primeiros chassis de ônibus elétricos, já equipados com componentes nacionais, no primeiro semestre de 2016. Para tanto, Wang não esconde a necessidade de uma segunda unidade fabril, em local a ser definido, com capacidade para produzir até 4.000 chassis por ano.

Para tornar compatível o preço de seus ônibus elétricos com os modelos à diesel, a empresa informou que irá adotar a mesma prática de outros fabricantes. As baterias elétricas, que representam o maior custo do veículo, serão de propriedade da BYD e o operador irá pagar um valor mensal pelo seu uso, vinculado a um contrato de leasing.

Sobre a BYD

Com onze parques industriais na China e 180 mil colaboradores, a BYD é uma empresa especializada na fabricação de veículos elétricos e baterias recarregáveis. Fora do país, a empresa conta com fábricas e escritórios nos Estados Unidos, Europa, Japão, Coréia do Sul, Índia, Taiwan, Hong Kong e São Paulo. Na área de novas energias, a BYD desenvolve produtos sustentáveis e inovadores, como painéis fotovoltaicos, sistemas de armazenagem de energia, veículos híbridos e elétricos, lâmpadas e componentes de LED, entre outros. A companhia também é uma das maiores produtoras mundiais de painéis solares, LED e sistemas de armazenamento de energia. E a segunda maior produtora de componentes eletrônicos para celulares, tablets e computadores portáteis do mundo. Sozinha, detém 20% do mercado mundial de baterias para estes equipamentos.

Irizar
lighting the road
125
years
Apostamos por um mundo melhor
www.irizar.com.br

Impasse verde

Indústria mantém compromisso com a evolução da tecnologia para ônibus, mas esbarra na resistência do mercado a preços e na falta de infraestrutura para acomodar esses novos modelos

Texto: Sonia Crespo e Valeria Bursztein

É cada vez mais raro perceber no horizonte das grandes cidades aquele rastro de fumaça preta a acompanhar os ônibus dedicados ao transporte coletivo urbano. Legislações mais rígidas, a força da opinião pública, a pressão por custos operacionais mais amigáveis, e porque não, o bom senso coletivo criaram um ciclo positivo de evolução tecnológica na cadeia automotiva e acelerou a adoção pelo segmento de ônibus de opções menos poluentes e mais sustentáveis.

Ônibus Scania Euro 6 a gás: aprovado em condições extremas, a 2.600 m acima do nível do mar

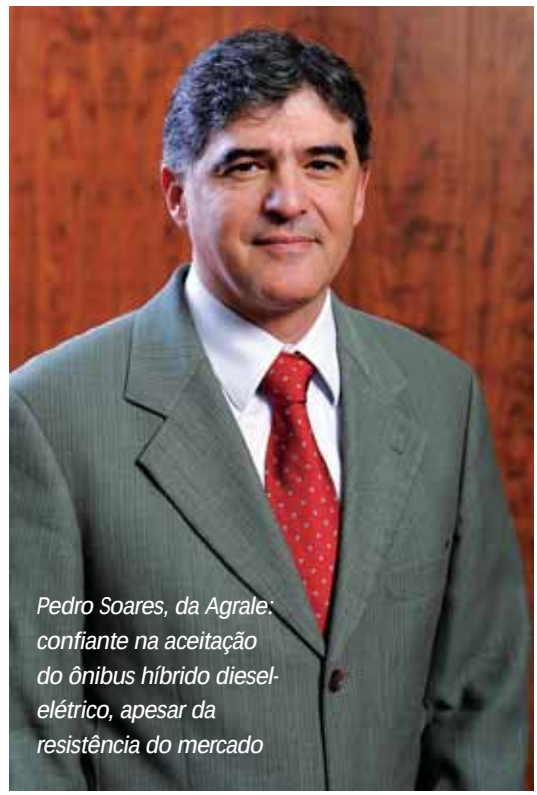
Vários são os exemplos que atestam o comprometimento da indústria nesse sentido. Além do desenvolvimento do chassi a etanol com linhas para ônibus de motores traseiros e dianteiros, a Scania lançou este ano na Colômbia o primeiro ônibus Euro 6 a gás para sistemas de transportes urbanos da América Latina. Em parceria com a Universidade Nacional da Colômbia e Transmilênio, o sistema de transporte público metropolitano de Bogotá, a Scania realizou testes que mediram a capacidade de arranque em pistas íngremes, consumo de combustível e emissões de poluentes. O veículo também foi avaliado em condições mais extremas da cidade de Bogotá, como altitude, que é cerca de 2.600m acima do nível do mar, baixa pressão atmosférica, tráfego pesado e paradas em grandes ladeiras. A unidade Euro 6 testada em Bogotá é de 15 metros de comprimento, com capacidade para 120 passageiros, dois eixos de direção, conferindo um raio de giro menor e boa manobrabilidade. Além de veículos de 15 metros, a nova linha de motores Euro 6 a gás permite, também, equipar ônibus de 12 metros e articulados.

Na Agrale, a busca por eficiência e sustentabilidade permeia as linhas de pesquisa e desenvolvimento de produtos. O diretor técnico da Agrale, Pedro Soares, conta que já em 2002 a empresa deu início a pesquisas com biodiesel. "Foi um processo que nos permitiu entender os efeitos desse combustível na durabilidade e no desempenho e que culminou na introdução do biodiesel nos nossos produtos, que hoje têm a possibilidade de usar o B7, podendo atender até o b10, sem nenhuma mudança mais crítica".

No processo de desenvolvimento, o desafio da montadora era evitar as consequências de desgaste, manter o desempenho e controlar as emissões. "Os testes provaram que é possível ter uma perfomance similar aos veículos a diesel, mas a questão é que, por ser degradável, o biodiesel sofre a ação da oxidação mais intensamente, exigindo cuidados na eventualidade de estocar veículos abastecidos, por exemplo, para exportação", explica Soares.

A montadora também se aventurou na produção do

primeiro micro-ônibus movido a GNV, no início dos anos 2000, com motorização Cummins. De acordo como diretor técnico da Agrale, o produto foi exaustivamente testado no País, mas a falta de uma política estável de preço de gás natural tornou a opção pouco competitiva em relação ao diesel. "Vendemos uma boa quantidade para o Peru e outros países da América Latina, mas no Brasil o volume de vendas foi inexpressivo". A Agrale ainda tem o projeto e produz menos de uma centena desses modelos por ano, que tem compradores entre os países latino-americanos.



Pedro Soares, da Agrale: confiante na aceitação do ônibus híbrido diesel-elétrico, apesar da resistência do mercado

Resistência

Tendência no segmento do transporte urbano, a Agrale também investe desde 2008 na sua versão de ônibus diesel-elétrico, um híbrido em série, em uma parceria com a Marcopolo e a Siemens. "O ganho no consumo de combustível depende do trajeto do veículo – é preciso ter muito stop and go para se usufruir da regeneração de energia na frenagem, uma das grandes vantagens deste sistema", detalha o diretor técnico da Agrale, Pedro Soares.

Mesmo sendo viável, Soares percebe certa resistência no mercado para a adoção da tecnologia. "Chegamos à conclusão que há quase um empate técnico entre a elevação do custo e a redução de consumo. O retorno sobre o investimentos se dá apenas no longo prazo, ou seja, próximo ao fim da vida útil do veículo. O ganho efetivo é sobre o controle das emissões de poluentes, que dependo da operação pode chegar a 25% a 40% ou até mais, mas esta condição ainda não entra na conta do empresário", avalia o executivo da Agrale.

Na prática, a Agrale não fez negócios com esses produtos, mas a empresa mantém a linha de pesquisa. "O veículo elétrico ainda não esta presente nas nossas vidas porque não se dispõem de material de baterias que permita a autonomia necessária e o rápido abastecimento. Hoje para recarregar um ônibus de 12 metros, com a tecnologia existente, são necessárias de quatro a sete horas para o reabastecimento, com uma autonomia de não mais de 200 km. Mas, entendemos que o ônibus elétrico e o híbrido podem ser o caminho para o futuro", afirma Soares.

O xis da questão

Uma das soluções mais viáveis e pragmáticas em questão de emissões, o ônibus híbrido da Volvo está sendo produzido e comercializado há dois anos no Brasil. No entanto, o modelo só conseguiu vender até agora 35 unidades no mercado local, pois encontra resistência por parte dos governos e prefeituras, não apenas pela questão do preço, mas principalmente pela falta da estrutura viária adequada para receber esses veículos.

"É certo que existe uma enorme resistência a novas tecnologias, mais modernas e sustentáveis, principalmente quando se avalia um possível retorno econômico. Mas a questão do transporte urbano é bem mais grave que isso: hoje, a ação mais sustentável que poderia acontecer no país seria, de maneira geral, conseguir transportar as pessoas adequadamente", opina Luis Carlos Pimenta,

Luis Carlos Pimenta: 267 unidades da versão híbrida, vendidas para a Colômbia

presidente da Volvo Bus Latin America, evidenciando que as deficiências atuais do transporte urbano nacional são maiores que o produto híbrido. "Não adianta colocar um ônibus híbrido em rotas mal desenhadas", exemplifica.

Pimenta lembra que no ano passado, no momento em que as vendas do híbrido para alguns corredores específicos poderiam ter acontecido, houve a "revolução popular" contra o preço da tarifa de ônibus, paralisando as vendas do setor. As compras retornaram lentas, no início de 2014, nitidamente voltadas para as versões mais baratas e convencionais – solução encontrada pelos empresários para contornar o problema. "Este ano certamente não teremos uma renovação doméstica. Acredito que a recuperação do mercado ficará para 2015", prevê.

Enquanto isso, os negócios internacionais com o híbrido crescem animadoramente. "Cidades que têm planejamento para o transporte urbano, como Bogotá, na Colômbia, por exemplo, podem dar um passo à frente e adotar estas versões de veículos", comenta. Desde o início do ano, a Volvo Bus já enviou 267 unidades do ônibus Híbrido para o sistema colombiano e mantém negociação para mais 170 unidades, ainda para 2014.

Pimenta diz que os países da América Latina que dispõe de estruturas viárias para transporte público empenham-se em realizar seminários sobre sustentabilidade: "Em agosto teremos um evento similar em Santiago, no Chile; ainda no segundo semestre, Lima, capital do Peru, sediará o "Seminário Sistemas Sustentáveis". São iniciativas que promovem avanços de caráter ambiental no transporte urbano, e que não vemos acontecer por aqui", lamenta.

Como bom brasileiro, Pimenta não desiste nunca e diz que, mesmo enfrentando essa resistência comercial para o híbrido no Brasil, já tem fechada a venda de 18 unidades do ônibus para a empresa TCB, de Brasília. "Os ônibus circularão na região aeroportuária", diz. Também fechou contrato de testes com duas unidades, que serão entregues em setembro, com a empresa Itajaí Transportes. "Continuaremos promovendo este modelo de ônibus, mas mantendo cautela por conta dos problemas dos sistemas", conclui.

Frota ecológica

Mantendo-se na vanguarda de testes com combustíveis alternativos, a Mercedes-Benz espera, em breve, consolidar comercialmente alguns de projetos de chassis para ônibus. "Todos nossos motores de ônibus já saem de fábrica na versão bicombustível (diesel + diesel de cana)", adianta Edson Brandão, gerente de Marketing Produto Ônibus. Na cidade do Rio de Janeiro, a montadora mantém 3 mil ônibus rodando na versão bicombustível de diesel+20% de biodiesel, e no projeto Ecofrota de São Paulo, a montadora atualmente contabiliza versões bifuel com diesel+biodiesel e diesel+cana de açúcar, além da recém lançada versão híbrida elétrica, desenvolvida em parceria com a Eletra, e o modelo trolei, que rodam em determinados bairros da capital paulista.

Edson Brandão: Mercedes-Benz oferece vasta gama de opções de ônibus movidos a combustíveis alternativos

Monitorados constantemente, esses chassis alternativos geram relatórios de eficiência que não são divulgados pela montadora, mas apontam resultados animadores, em relação às versões de mercado. "Podemos adiantar apenas que os combustíveis sintéticos têm ótimo aproveitamento no motor", diz o dirigente, salientado que o diesel de cana, por exemplo, por se elaborado a partir de enzimas, é mais puro e reduz ainda mais os níveis de emissões. Além destas tecnologias, todas disponíveis, a montadora mantém em fase de projeto uma tecnologia bifuel a diesel e gás. "Neste projeto, podemos adiantar que o índice de nacionalização dos componentes na produção é o maior do mercado", garante.

Brandão também considera a recente oferta de câmbio automatizado para a linha de ônibus rodoviários, como opcional (apenas os chassis 500 RS e 500 RSD saem de linha com o item de série), uma medida alinhada à sustentabilidade, assim como a recente introdução dos novos modelos de transmissão automática, da Voith e da ZF, em toda a linha de chassis urbanos, que concedem respostas inteligentes na dirigibilidade. Brandão antecipa ainda que toda a linha de chassis com motor dianteiro já está sendo montada com os novos eixos em aço estampado, que têm entre 70 kg e 100kg a menos que as antigas versões fundidas.

Impacto reduzido

Fabricantes do setor investem em substituições que permitam a redução de peso dos equipamentos e em processos industriais menos agressivos ao meio ambiente

Texto: Valeria Bursztein

Encontrar a melhor relação entre peso estrutural, segurança e eficiência sem descuidar do impacto ambiental é uma dos desafios para a indústria de carrocerias de ônibus. Entre as encarroçadoras que operam no mercado brasileiro algumas soluções estão em desenvolvimento para aprimorar este frágil equilíbrio.

A Caio Induscar, por exemplo, desenvolve alternativas como a substituição de material metálicos e de fibra por versões em plástico automotivo, opção reciclável que diminui o peso do veículo e por consequência contribui com menor gasto de pneus e de combustível, reduzindo o impacto ambiental. A empresa também investe na preservação dos recursos hídricos *(ver quadro)*.

Como detalha o diretor industrial da Caio/Induscar, o engenheiro Maurício Lourenço da Cunha, "as análises estruturais de novas ligas metálicas e materiais que propiciem diminuir o peso da carroceria, mantendo a resistência e durabilidade, reduzindo o consumo de combustível são uma demanda constante dos clientes. Isto porque, com a gradativa retirada do subsídio que existia no óleo diesel no Brasil, o combustível tornou-se o segundo custo mais importante de uma empresa depois da mão de obra. Então estes trabalhos são contínuos para obter a redução de peso. No caso da adoção do plástico, além da redução de peso é um material 100% reciclável. Da mesma forma com as fibras vegetais".

Na Caio/Induscar, opção pelo plástico reduz peso do veículo, além de ser 100% reciclável, explica Maurício Lourenço da Cunha

O engenheiro explica que a substituição de materiais ainda está restrita, por questões de segurança, aos pontos de acabamento interno, revestimentos de teto, ou seja, pontos que não impactam na segurança do veículo.

Cabines inteligentes

O processo de pintura também foi alvo de pesquisas da Irizar, que investiu

Fábrica da Irizar: adoção de nova tecnologia na pintura diminuiu em 38% o consumo de gás natural

na incorporação de uma tecnologia nas cabines de pintura. A iniciativa permitiu a redução em 38% do consumo de gás natural e otimização do processo, resultando em maior eficiência e evitando, ao mesmo tempo, a emissão mais de 600 toneladas de gases de efeito estufa.

A tecnologia consiste em um sistema de tubulação de ar com um queimador de chama direta produzida pela combustão de gás natural que aquece diretamente o ar da cabine. Pelo sistema, os gases resultantes da combustão da estufa misturam-se com o ar que se deseja aquecer, alcançando desta maneira dois resultados importantes: a melhora na eficácia da etapa de secagem, já que se reduz de maneira importante o consumo de gás natural; e a não geração de suas correspondentes emissões de CO2.

A empresa aposta também na diversificação da matriz energética para combater as emissões de gases poluentes. Recentemente, a encarroçadora apresentou em Donostia, na Espanha, a sua versão de ônibus elétrico para o transporte urbano, fabricado com 100% de tecnologia Irizar. O veículo conta com sistema de baterias sódio-níquel com duração de dez anos no mercado e supercondensadores com a finalidade de aumentar sua vida e reduzir seu peso, aumentando o seu rendimento.

Segundo a empresa, os testes realizados mostraram que a vida do ônibus alcança os doze anos de uso ou 600 mil quilômetros percorridos. "Com estas ações o Grupo Irizar demonstra a solidez de seu compromisso em contribuir com a melhoria do entorno e de luta contra as mudanças climáticas", comentou em nota a empresa.

Mesmo com iniciativas concretas, incorporar integralmente a sustentabilidade como um item na planilha operacional da empresa deve ainda levar um tempo para se concretizar. "É um movimento que vem mais de dentro para fora do que de fora para dentro, seja no mercado de ônibus como no de caminhões. E também é difícil precificar esse desenvolvimento. As pessoas querem a melhoria, mas não querem pagar por isso e não é uma prerrogativa brasileira", admite Maurício Cunha.

Nanotecnologia industrial

A Caio induscar também desenvolve um sistema que utiliza a nanotecnologia para o tratamento de superfícies, preservando os recursos hídricos. "Anteriormente, o tratamento de uma superfície passada por banhos com soda cáustica antes de ser pintada, um processo complexo e com grande utilização de água", conta Maurício Cunha. O processo ainda imprimia grande risco ao entorno e exigia intensa atenção para o momento do descarte de resíduos químicos e tratamento de efluentes. "A nanotecnologia permite fazer o mesmo trabalho que resulta em um material inerte, que pode ser descartado em aterro sanitário. Há também o uso mais eficiente da água. Constatamos economia no processo e o fluxo produtivo é bem melhor", avalia o diretor industrial da Caio/Induscar.

Queda para o alto

A forte queda nas vendas de chassis de ônibus no mercado durante o primeiro semestre teve baixo impacto negativo na Mercedes-Benz, que mantém o ânimo comercial para encerrar 2014

Texto: Sônia Crespo

O mercado nacional não está para ônibus em 2014. Todas as possíveis expectativas de vendas iniciais voltadas para demandas urbanas, de fretamento e até do setor rodoviário minguaram ao longo dos primeiros seis meses deste ano e as vendas no período fecharam com queda de 14%. Pelo andar da carruagem, certamente não recuperarão o tônus até o final do ano. Para Walter Barbosa, diretor de vendas e Marketing de ônibus da Mercedes-Benz – atual líder do segmento, a retração comercial não se concentra em apenas um único segmento e o resultado para este ano deverá ser obscuro, perfazendo uma queda entre 15% e 18%. Mas não na Mercedes-Benz, onde Barbosa pretende segurar esse tombo: "Espero que nossa queda seja de, no máximo, 5%", preconiza, considerando que entre janeiro e junho a retração de vendas de chassis da marca foi de apenas 2,2%. O segredo para tal façanha ele não conta, apenas diz que os produtos da marca estão sendo trabalhados em "diversos segmentos".

Barbosa, outros fatores contribuíram para os ônibus não saíssem das fábricas no primeiro semestre deste ano, como a questão dos feriados da Copa do Mundo, que reduziram os dias úteis e, consequentemente, o potencial das vendas. O executivo ressalta que, de longe, a retração comercial no segmento rodoviário foi a mais avassaladora. "Tivemos uma contenção comercial de 26% de chassis rodoviários no mercado em geral, enquanto o segmento de urbanos só se retraiu 3%, o de micros encolheu 13% e o de ônibus escolares, 18%", compara, revelando discretamente onde foi que a Mercedes-Benz segurou o rojão entre janeiro e junho: "Tivemos uma excelente performance no nicho urbano, perfazendo uma participação de 70% do mercado", avalia.

Bom desempenho nas vendas de chassis urbanos reduziu a queda na produção da Mercedes-Benz, no primeiro semestre do ano

Barbosa diz que as "grandes praças" compraram e renovaram os veículos dos sistemas de transporte. "Por outro lado, 50% das demandas previstas para os ônibus BRT aconteceram". Esse comportamento, no entanto, tende a arrefecer no segundo semestre, em função das eleições.

Mudança de planos

Entre as expectativas comerciais da Mercedes-Benz para a "marola" que pode afetar o setor, no segundo semestre deste ano, está a reviravolta sofrida no processo das licitações de linhas rodoviárias interestaduais. A prometida licitação não saiu do papel não só pela morosidade da ANTT em conduzir o processo mas, também, pela resistência permanente dos empresários de transporte de passageiros que atendem o setor. "No lugar das licitações teremos autorizações para as linhas interestaduais, que deverão ser oficializadas pelo governo federal dentro de um ano e permitirão a volta da normalidade comercial no segmento", torce Barbosa, que estima em 14,2 mil veículos a frota nacional de ônibus rodoviários que atendem as linhas interestaduais e internacionais, cuja idade média beira os 9 anos. "Para operarem dentro das exigências previstas, cerca de 8 mil ônibus deverão ser renovados. Isso gera otimismo", diz.

Por essa razão, Barbosa deixa escapar que uma das principais novidades que serão apresentadas pela marca na próxima Fetransrio, em novembro próximo, é voltada para o segmento rodoviário. Além disso, a nova Lei da Balança aumentou em 1 tonelada a capacidade de carga para o eixo traseiro de chassis rodoviários, o que preconiza outras possíveis novidades a serem apresentadas na feira com reforço estrutural para esses eixos. Valter Barbosa avalia o setor com otimismo para, pelo menos, os próximos 15 anos: "O Brasil é hoje o terceiro mercado de ônibus global e estamos crescendo continuamente", finaliza.

Walter Barbosa: otimismo com o setor, para os próximos 15 anos

A lição do escolar

Walter Barbosa destaca a importância comercial que vêm adquirindo o Programa Federal Caminho da Escola, prestes a completar 6 anos. "As demandas de chassis escolares mudaram o perfil do mercado de ônibus", garante, estimando em 10 mil unidades o volume total – e atípico – desses chassis vendidos no mercado em 2013. Desde o início, em 2008, o programa já colocou em circulação mais de 40 mil ônibus. Para o executivo, o projeto já está comercialmente consolidado: "Daqui a pouco terá início a renovação dessa frota", adverte, animado. A Mercedes-Benz estrou nesse segmento com o modelo 1519, em 2007. "A demanda tende a crescer nos próximos anos", acredita, considerando as possibilidades de criação de um programa semelhante para o setor de ensino privado. "O FNDE está estudando esta proposta", adianta.

Como se mover nas cidades

Iniciativa da Volvo Bus fomenta a discussão em torno dos benefícios da adoção de sistemas BRT, como uma das alternativas mais eficientes para o deslocamento coletivo da população nos grandes centros urbanos

Texto: Valeria Bursztein

Atualmente no Brasil 165 milhões de pessoas vivem em cidades. Até 2030 são esperados 30 milhões de novos moradores urbanos no país. E segundo um estudo realizado pelo Ministério do Meio Ambiente, a frota brasileira de veículos passará de 48 milhões em 2010 para 80 milhões em 2030. Os dados constam do Guia Mobilidade Inteligente, estudo organizado pela Volvo Bus e que faz parte das ações do Programa Mobilidade Volvo (PMV). "A ideia do guia foi criar um material de referência, de leitura mais fácil que os manuais sobre transporte público. Acreditamos que será útil para autoridades, gestores de transporte, empresas operadoras e profissionais interessados em mobilidade para avaliarem quais as melhores alternativas para um transporte público de qualidade em suas cidades", afirma Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

A Volvo Bus já promoveu sete workshops e um seminário reunindo todos os stakeholders para debater propostas que ofereçam mais qualidade e eficiência ao transporte público. Outras 42 cidades – preferencialmente com projetos no PAC da mobilidade – participarão da iniciativa. "Em primeiro lugar a cidade precisa estar interessada em priorizar o coletivo em detrimento do individual. Segundo, a cidade deve ter iniciativas em prol do meio ambiente. Temos 30 anos de experiência no desenvolvimento e construção de 30 sistemas BRT na América Latina. Certamente podemos dar uma contribuição interessante", diz o executivo.

Na década de 80, a Volvo forneceu os primeiros articulados para o sistema de transporte de Curitiba. No início dos anos 90 a empresa desenvolveu, no Brasil, o modelo biarticulado para atender o aumento da demanda do sistema de transporte da cidade.

Hoje, os veículos articulados e biarticulados da marca estão presentes no Transmilênio, em Bogotá, na Colômbia, considerado o BRT com maior capacidade de passageiros do mundo. Também no Metrobus de Goi-

Hoje, os veículos articulados e biarticulados estão presentes em inúmeras cidades da América Latina, como Curitiba, pioneira no sistema BRT

ânia, na RIT de Curitiba, no Transantiago de Santiago do Chile, no TransCarioca do Rio de Janeiro, no Move de Belo Horizonte, no BRT de Recife, além da Guatemala, El Salvador, Quito e Guaiaquil no Equador, Cáli, Bucaramanga e Pereira na Colômbia, entre outras.

Tendência mundial

Pimenta bate na tecla da necessidade de equacionar as modalidades de transporte nos grandes centros urbanos de forma a promover a mobilidade coletiva. "A mobilidade é um atributo da democracia. Este é o momento adequado. É uma tendência mundial", diz. Na visão do executivo da Volvo Bus não a tempo a perder. A diminuição de espaço do transporte público a favor do transporte individual é notória: em 1960, 85% do espaço público era destinado ao transporte coletivo; entre 2000 e 2010 caiu para 50% e, se nada for feito, a projeção é de reduzir para 35% em 2025.

Atualmente, existem 168 cidades com sistemas BRT implantados em 39 países. Soluções como a implementada em Curitiba (PR), no Rio de Janeiro e Bogotá, na Colômbia, por exemplo, são pontos de partida, com benefícios incontestáveis. Em operação há mais de 13 anos, o sistema de Bogotá transporta 48 mil passageiros por hora/sentido e conseguiu reduzir em 32% o tempo da viagem, em 92% o número de mortes no trânsito, em 79% o volume de acidentes e ainda aumentar em 26,7% na velocidade de deslocamento. Além disso, o custo de implantação e de manutenção é sensivelmente inferior a outros modais de transporte. Para se ter uma ideia, o custo de implantação do VLT é quatro vezes superior e o do metro, 20 vezes superior, ou seja, com R$ 5 bilhões é possível construir 10 km de metrô, 50 KM de VLT e 200 km de BRT. "Outro assunto recorrente é a mão de obra que vem ganhando importância na planilha de custos das empresas. Pois com o sistema BRT não lugar para o cobrador. É como pensar na utilidade hoje em dia de uma ascensorista".

Pimenta avisa, entretanto, que BRT é um sistema, não é apenas ônibus. "A arquitetura do sistema deve considerar BRT, alimentadores, vias de acesso e veículos, além da integração entre BRT e as linhas alimentadoras. Não tem nada pior que meio BRT. Se for fazer faça inteiro. E temos que pensar em sistemas de transporte hoje que suportem a demanda daqui a 25 anos, com comboios cada vez maiores, suportados pela eletroeletrônica", avalia.]

Ayrton Amaral: não basta colocar mais ônibus na rua para um modelo de transporte ter qualidade e ser sustentável

Outro executivo da montadora, Ayrton Amaral, especialista em mobilidade urbana da Volvo Bus Latin America, acrescenta: "Para que um modelo de transporte tenha qualidade e seja sustentável, não basta colocar mais ônibus nas ruas, ou trocar ônibus movidos a diesel por outros movidos a combustíveis alternativos. Para ter qualidade, um transporte público precisa ser planejado para que ofereça viagens rápidas, facilidade de acesso, integração, pontualidade e confiabilidade".

O que se configura como BRT (Bus Rapid Transit):

✓ Vias segregadas ou faixas exclusivas na maioria da extensão do sistema troncal e corredores centrais da cidade;
✓ Localização das vias de ônibus no canteiro central, em vez de ao lado das calçadas;
✓ Existência de uma rede integrada de linhas e corredores;
✓ Estações modernas, com conveniências, conforto, segurança e abrigo e que oferecem acesso em nível entre a plataforma e o veículo;
✓ Estações especiais e terminais ara facilitar a integração física entre linhas troncais, serviços alimentandores e outros sistemas de transporte de alta capacidade (se aplicável);
✓ Cobrança e controle de tarifas antes do embarque;
✓ Integração física e tarifária entre linhas corredores e serviços alimentadores;
✓ Entrada no sistema restrita a operadores prescritos, com uma estrutura administrativa e de negócios renovada (sistema fechado);
✓ Distinta identidade de mercado (marca própria).

Mudança abrupta

Da noite para o dia, governo muda regime que regulamentaria o transporte rodoviário de passageiros em linhas interestaduais e internacionais e seu efeito divide as opiniões do mercado

Texto: Valeria Bursztein

O segmento de ônibus ainda está digerindo as mudanças e implicações da Medida Provisória 638/14, sancionada em 18 de junho de 2014 e transformada em Lei nº 12.996/2014, que alterou o regime de operação das empresas de transporte nas linhas interestaduais e internacionais do país de concessão/permissão para o de autorização. O modelo é similar ao que rege o setor aéreo e será capitaneado pela ANTT (agência nacional de transportes terrestres), passando a valer após sua regulamentação, no prazo máximo de um ano.

O presidente do Conselho Deliberativo da ABRATI (Associação Brasileira de Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros), Paulo Porto Lima, vê a mudança com bons olhos, mas pede calma para avaliar as possíveis implicações. "Os benefícios para o setor ainda não são mensuráveis, pois as regras gerais só serão conhecidas após a publicação do novo regulamento", diz.

Associados da Abrati aguardam a publicação do novo regulamento, que irá definir as regras do regime de concessão das linhas rodoviárias

Entretanto, Porto Lima admite que o novo sistema pode melhorar a oferta de serviço e incentivar os processos de ampliação e renovação de frota, paralisados graças à indefinição que regia a relação entre empresas de transporte e governo federal até então. "Deverá haver também um movimento de renovação de frota mais acentuado que o atual, agora que o setor sabe em qual regime jurídico está enquadrado", avalia.

Porto Lima adverte que persiste ainda no mercado a expectativa quanto à forma da regulamentação a ser editada pela ANTT, de acordo à nova legislação, na qual todos os aspectos da prestação do serviço deverão estar disciplinados. "Até lá não é possível afirmar que as mudanças, necessariamente, representarão os ganhos necessários e desejados tanto por empresas, usuários e trabalhadores", opina.

Vendas possíveis

A mudança gera opiniões controversas sobre se deve encorajar ou não as empresas de transporte a voltar finalmente a investir. "Pelo que sei já há um movimento das empresas junto às montadoras no sentido de acelerar a renovação de frota", afirma Porto Lima.

A Mercedes-Benz é uma das que aposta que, entre as expectativas comerciais da para "segurar a onda" do segundo semestre deste ano, a reviravolta sofrida no processo das licitações de linhas rodoviárias interestaduais pode ter efeito positivo. "Teremos autorizações para as linhas interestaduais que deverão ser oficializadas pelo governo federal em um ano e permitirão a volta da normalidade comercial no segmento", torce o diretor de vendas e Marketing de ônibus da Mercedes-Benz Walter Barbosa.

Já o presidente da Volvo Bus na América Latina, Luis Pimenta, mantém-se reticente com relação ao impacto das novas regras no apetite do mercado. "O mercado ainda não se mexeu e acredito que a medida só surtirá o efeito positivo que estão comentando quando for regulamentada de fato. O crescimento no segmento de ônibus rodoviários será vegetativo, no ritmo da renovação natural das frotas", avalia. Para combater o fraco ano no segmento e ônibus, a montadora ganhou reforço das exportações, que passaram a representar 65% da produção vendas, Um dos destinos das vendas internacionais é a Colômbia, que fica com 800 unidades. A Volvo deve produzir este ano por volta de 3,2 mil unidades. Pimenta diz que a Volvo manteve o market share em 11%, mesmo com a queda das vendas no país de 13,7% no primeiro semestre do ano.

VOLVO HÍBRIDO. PRODUTIVIDADE COM MENOS IMPACTO AMBIENTAL.

G/PAC

PRATIQUE A MATEMÁTICA VOLVO

Velocidade e álcool: combinação fatal.

Pense em um veículo com tecnologia inteligente que, em pleno funcionamento, muda sozinho sua fonte de energia. Você deve ter pensado no Volvo Híbrido, que utiliza diesel e eletricidade, o que subtrai 35% do consumo de combustível e 50% da emissão de poluentes, além de ser mais silencioso nas arrancadas.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

ebus

FAÇA AS CONTAS. UM VOLVO SOMA PRODUTIVIDADE AO SEU NEGÓCIO.

ÔNIBUS VOLVO. QUALIDADE DE VIDA NO TRANSPORTE

www.volvo.com.br/onibus

VOLVO

A onda dos sintéticos

Para atender as exigências técnicas e conferir melhores resultados operacionais e ambientais aos motores Euro 5, novas famílias de lubrificantes sintéticos invadem o mercado brasileiro

por Sonia Crespo

Entrada em vigor da norma P7 deu novo impulso à indústria de lubrificantes e o aparecimento de novas linhas, como a Quartz da Total

Embora a comercialização das versões de óleos lubrificantes minerais ainda tenham um longo caminho pela frente no mercado brasileiro, uma onda de novos produtos sintéticos está ganhando cada vez mais adeptos, por apresentarem excelente performance nas aplicações com motorização Euro 5. Os ganhos vão desde a retração de emissões de poluentes, aumento na eficiência do propulsor até a redução na quantidade de paradas para trocas e manutenção.

Acompanhando as novas demandas de mercado, a Total Lubrificantes está desenvolvendo uma nova linha de lubrificantes sintéticos CJ4: "Lançaremos no Brasil novas versões de lubrificantes sintéticos e semissintéticos, com maior viscosidade. Já em agosto iniciaremos a fase de função de padrão de testes com esses produtos e esperamos que já em 2015 eles estejam à venda no mercado nacional", adianta Fabiana Rodrigues, consultora técnica da Total Lubrificantes. Os benefícios ambientais destes produtos não se encontram apenas nos baixos índices de emissões e no aumento da eficiência do propulsor, gerando a economia de combustível, mas também na redução de custos para o transportador, que terá de imobilizar menos vezes seus veículos para realizar as manutenções periódicas. "Teremos uma equipe técnica esclarecendo ao consumidor todas as vantagens de utilização do produto", antecipa a consultora.

A Total Lubrificantes ´disponibiliza no mercado cinco versões de lubrificantes para veículos pesados da Linha Rubia, e duas versões da Linha Quartz – INEO ECS e INEO MC3, para veículos comerciais leves, que foram lançadas em meados de 2013 no Brasil. "São produtos desenvolvidos especialmente para ampliar a vida útil do filtro de partículas em motores EGR", explica.

"Desde que a norma P7 entrou em vigor, o mercado de combustíveis e lubrificantes deu um impulso como há muito não se via. Registramos a chegada do diesel S50 e, a seguir, do S10 que, por sua vez, exigiram aperfeiçoamento dos produtos lubrificantes para veículos pesados", comenta Fabiana Rodrigues. A executiva aponta o lubrificante mineral Rubia TIR 7900, como o atual produto da marca mais adequado para os novos motores P7, disponível no mercado. "Com ele, estão garantidos não apenas o

controle das emissões legais como também uma boa melhora na performance do motor", afirma. A Total detém hoje 2,5% do mercado total de lubrificantes no país, e pretende chegar aos 5% até o ano de 2020.

↘ DEMANDAS SUSTENTÁVEIS

A Petronas é outra fabricante de lubrificantes que procura alinhar seu portfólio de produtos às demandas sustentáveis do planeta. A companhia importa da matriz, na Malásia, a base para a produção das versões sintéticas, que vem de navio até Santos (SP) e posteriormente chega à fábrica em Contagem(MG), onde são produzidos 140 milhões de litros de óleos lubrificantes da marca por ano. A Petronas detém atualmente 9% do share no mercado de lubrificantes do país e a quinta posição do ranking nacional de fabricantes do setor. Do volume total produzido, entre 15% e 20% dos produtos se destinam a linha de veículos pesados e tratores. Para Marcelo Capanema, gerente América Latina de Tecnologia de Produtos da Petronas, a produção local é um dos diferenciais mais importantes da companhia, pois com a matéria prima própria importada é possível oferecer um preço de mercado bem competitivo para o produto final.

O executivo detalha que a linha de produtos específicos para caminhões e ônibus, denominada Urânia, que engloba lubrificantes minerais, mas principalmente semissintéticos e sintéticos, tem características plenamente sustentáveis. "Sabemos que neste segmento a versão mineral ainda tem bastante aceitação no mercado nacional", diz, referindo-se à frota de caminhões mais antiga, que não necessariamente demanda um óleo mais específico. "Mas as versões sintéticas, que apresentam diversas viscosidades, não apenas atendem as exigências dos novos motores P7, como permitem ao frotista a possibilidade de até dobrar o período de troca, além de proporcionar economia no consumo de combustível". Na linha Urânia, que apresenta 12 modalidades de lubrificantes para ônibus e caminhões, quatro estão dentro desses parâmetros sustentáveis – três são versões sintéticas e uma é semi-sintética.

Capanema considera que para obter o máximo de resultado nas aplicações de lubrificantes é necessário que o frotista faça o acompanhamento dos motores dos veículos de sua frota, através de um programa de manutenção permanente. "Mostramos pela curva de tendências os resultados da aplicação. Observando a evolução e o desgaste do motor, o empresário certamente vai perceber os benefícios dos óleos sintéticos", adverte, lembrando que, por ano, entre 10 e 15 transportadores aderem aos serviços de análise do motor.

Descarte adequado

Eterno problema ambiental vivenciado pelo segmento, o correto descarte de embalagens de óleo lubrificante ganhou nova configuração no mercado brasileiro graças ao Programa Jogue Limpo, criado em 2005 por um pool de fabricantes associados ao Sindicom (sindicato dos fabricantes de combustíveis) e que consiste no sistema de logística reversa de embalagens plásticas usadas geradas pelo setor. Hoje o projeto funciona em 11 estados e no Distrito Federal e, de acordo com Ézio Camillo Antunes, diretor executivo do programa, a meta é chegar a 100% dos municípios brasileiros de 14 estados, até 2016.

Antunes explica que as recicladoras são rigorosamente auditadas, "porque este plástico não pode ser reutilizado em produtos alimentícios ou de higiene pessoal. Apesar de descontaminado, o reuso deste material é indicado apenas para a produção de novas embalagens para lubrificantes, vasos e outros utensílios que não sejam para consumo humano", destaca. Desde o início do programa, o setor já reciclou mais de 270 milhões de embalagens de 1 litro de óleo lubrificante. Somente em 2013, foram 3 mil toneladas de material reciclado. Os custos para viabilizar a logística reversa das embalagens é absorvido pelas empresas patrocinadoras. No Brasil, em 2013, o investimento no programa foi superior a 12 milhões de reais.

Bosch Diesel Center

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.

Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial, os modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center oferece:

- Equipamentos de última geração
- Garantia dos sistemas eletrônicos diesel
- Profissionais treinados e preparados pela Bosch
- Única rede de reparação de injetores Common Rail

BOSCH
Diesel Center

www.boschdieselcenter.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Encontre a oficina **Bosch Diesel Center** mais próxima de você.

Bahia
Simões Filho
Simões Filho Diesel
(71) 2104 2736

Ceará
Fortaleza
Retífica Frandiesel
(85) 3235 3466

Distrito Federal
Brasília
Imperial Diesel
(61) 3356 6162
BH Diesel
(61) 3034 6218

Espírito Santo
Cariacica
Contorno Eletrodiesel
(27) 3336 4599

Linhares
Noca Retífica
(27) 2103 6363

Goiás
Formosa
Ideal Diesel
(61) 3642 4473

Goiânia
Águia Diesel
(62) 4008 6363
Eurodiesel
(62) 3576 3646
Santana Turbo Diesel
(62) 3296 1545
Tec Diesel Serv & Auto Peças Ltda.
(62) 3291 3131

Minas Gerais
Belo Horizonte
Turbo Brasil
(31) 3390 7800

Contagem
Tractordiesel
(31) 3396 2200

Perdões
Perdões Diesel
(35) 3864 1516

Sete Lagoas
GG Tecnodiesel
(31) 3773 6232

Uberlândia
Nogueira Truck Service
(34) 3213 8099

Mato Grosso do Sul
Campo Grande
Bodicampo Peças & Serviços
(67) 3351 2636

Mato Grosso
Rondonópolis
Sabin
(66) 3423 3855

Várzea Grande
Doriocan Diesel
(65) 3682 4050

Pará
Ananindeua
Mundial Diesel Center
(91) 3255 1492

Paraupebas
Bom Diesel Center
(94) 8191 0504

Paraná
Cambará
Cambará Bombas Diesel
(43) 3532 2293

Curitiba
Retibombas
(41) 3347 1618

Ponta Grossa
Mário Diesel
(42) 3227 2566

Umuarama
DHM Distribuidora de Peças
(44) 3621 6655

Pernambuco
Jaboatão dos Guararapes
Recidiesel
(81) 3479 1412

Recife
Dieselnorte
(81) 3428 0333

Piauí
Teresina
Araujo Diesel
(86) 3218 4241

Rio de Janeiro
Nova Iguaçu
Box Diesel
(21) 2667 3548

Rio de Janeiro
R Tamburini
(21) 2270 7540

Volta Redonda
Retífica Sul Fluminense
(24) 3348 3996

Rio Grande do Sul
Caxias do Sul
Bormana
(54) 3289 9500

Novo Hamburgo
BM Diesel Bombas Injetoras
(51) 3595 3769

Porto Alegre
Egon Frichmann
(51) 3342 8277
J. C. Lui
(51) 3341 4089

Rondônia
Porto Velho
Remopeças
(69) 3227 7840

Santa Catarina
Biguaçu
Bodiesel Bombas Injetoras
(48) 3243 6511

Blumenau
HG Diesel
(47) 3338 4033

Caçador
Bressan Autopeças
(49) 3563 0799

Joinville
Oficina Soares
(47) 3472 3082

Mafra
Veículos Mallon
(47) 3641 1000

Tubarão
Zanotto Truck Service
(48) 3628 1803

São Paulo
Araçatuba
Lopes Diesel
(18) 2103 9700

Campinas
Formaggioni & Cia
(19) 3272 7099

Itapira
Dieseltruck
(19) 3863 0004

Jundiaí
SS Eletrodiesel
(11) 4582 8254

Limeira
Mercuri Centro Automotivo
(19) 3451 4498

Osasco
Coel
(11) 3683 3224

Presidente Prudente
Euro Bombas Diesel
(18) 3908 2424

Ribeirão Preto
Sodiesel
(16) 3969 8888

Santo André
MGM Eletrodiesel
(11) 4479 5800

São Bernardo do Campo
Astro Diesel
(11) 4399 1914

São Paulo
Leon Motores
(11) 2954 4888

Sorocaba
Sorodiesel
(15) 3331 6666

Tocantins
Palmas
Bom Diesel
(63) 3223 9900

Cidades mais respiráveis

Veículos comerciais leves também adotam tecnologias menos poluentes para a operação de entregas nos centros urbanos

por Valeria Bursztein

O traquejo operacional exigido aos veículos utilitários de carga para poderem rodar nas grandes cidades brasileiras já se integra perfeitamente às versões mais ecológicas, algumas em circulação e outras ainda em fase de de testes.

A Iveco tem em seu portfólio de projetos a utilização de GNV para veículos comerciais leves e médios, e também o etanol para aplicações específicas, além do Daily com tração elétrica. O Engenheiro Sênior de Produto – Gestor de Inovação da Iveco Latin America, Fabio Nicora, relaciona alguns itens da versão Daily elétrica que atendem perfeitamente as demandas das metrópoles: "Limitamos a velocidade máxima a 70 km/h, que consideramos suficiente para um veículo dedicado a serviços em centros urbanos, e que permite ter uma maior eficiência do sistema", explica, mencionando também o benefício da frenagem regenerativa. "Dimensionamos o sistema para ter um compromisso entre performance e autonomia. Ele faz o mesmo do que um veículo a diesel faz, mas transportando 300 kg a menos por causa do peso das baterias", destaca. A montadora já vendeu 100 unidades do Daily elétrico na Europa. "Ainda é uma tecnologia cara, mas o ciclo é sustentável, e, além disso, as baterias de sódio que usamos são totalmente recicláveis. É um veículo eco-compatível", define o executivo.

A adoção do veículo ecológico pelo mercado depende de alguns fatores. Nicora explica que, na Europa, regulamentações que limitaram o acesso aos grandes centros e o incentivo à produção de veículos com combustíveis alternativos, com baixo impacto ambiental, facilitaram a incorporação dessas versões.

↘ GNV

Há três anos, a Iveco deu início ao programa de utilização do GNV para veículos comerciais. "Testamos diversos veículos com vários clientes e definimos parcerias com empresas fornecedoras de gás". Em uma das parcerias feitas, um Daily rodou 20 mil quilômetros em Belo Horizonte (MG) sem problemas técnicos. Outro teste foi feito em São Paulo e utilizou um Daily 100% GNV, que rodou 10 mil km, com autonomia média de 350 km e redução de custo com combustível de até 20%. "Existe a oportunidade de colocar uma estação de abastecimento dentro da garagem do cliente, tendo a distribuidora de gás como parceira, e assim reduzir ainda mais o custo do metro cúbico do gás", sugere Nicora.

A montadora também pesquisa no Brasil outros tipos de combustíveis, como o biometano, testado por um mês em um veículo de 17 toneladas em Porto Alegre (RS), dedicado à coleta de resíduos transportados para a uma planta e transformados biometano reutilizado no abastecimento do caminhão.

Correio elétrico

A entrega de encomendas dos Correios na região central de Curitiba(PR) está sendo feita desde o início de julho por um veículo elétrico Renault Kangoo Z.E. (zero emissão). Além de Curitiba, o projeto envolve também Brasília, onde outro Kangoo Z.E. está sendo utilizado nas entregas no Setor Comercial, Asa Sul, Setor Hoteleiro Sul e Esplanada dos Ministérios.

Os testes com o Kangoo Z.E. terão duração de, inicialmente, quatro meses, com possibilidade de prorrogação por um ano. Além dos veículos cedidos em comodato, a Renault já comercializou 66 unidades da sua gama Z.E. (Zero Emissão) no Brasil, todas junto a instituições e empresas que desenvolvem projetos voltados ao uso e disseminação dessa tecnologia. Neste ano, até o momento, foram vendidos 20 Renault Zoe para a Itaipu Binacional e mais 4 Kangoo Maxi Z.E para a CPFL.

60 anos BRASIL

MANN FILTER

Há 60 anos, colocando mais verde e amarelo na nossa história.

Há muito tempo, a MANN-FILTER chegava ao Brasil trazendo na bagagem conhecimento e inovação em tecnologia de sistemas de filtragem. E essa identificação pelo novo e pelo fazer diferente continua até hoje. Os filtros de combustível MANN-FILTER possuem uma camada sintética de fibras que tem a propriedade de separar a água existente no diesel protegendo os bicos injetores contra a corrosão e outros danos.

MANN-FILTER. Original como você.

www.mann-filter.com.br

Retorno econômico

A atividade de desmanche de caminhões e ônibus cresce potencialmente na JR Diesel, que faz aproveitamento total e descarte adequado das peças e das carcaças

por Sonia Crespo

Regulamentado no estado de São Paulo desde o início de julho deste ano, o desmanche de caminhões e ônibus que perdem a função ora por sinistralidade ora por tempo de uso cresce no conceito sustentável à cada ano. A JR Diesel, que lida com a atividade há 29 anos, vê a cada ano crescer a procura por peças e componentes usados de caminhões e ônibus. "Ao comprar uma peça usada, o cliente não apenas economiza mais de 50% no valor da aquisição, mas aproveita um componente reciclado que volta em perfeitas e evita consumir uma nova peça, que terá de ser produzida", comenta Arthur Rufino, Diretor de Marketing e Desenvolvimento da empresa."Além disso, todas as peças vendidas saem daqui com registro", adverte.

Arthur Rufino: utilização de peças de veículos sinistrados evita consumo de componentes novos

Rufino explica que na desmontagem, as peças com as melhores condições recebem a etiquetagem "A", que significa que estão perfeitas para reaproveitamento. "Estes componentes tem um custo de 50% em relação aos novos", compara. As peças que apresentam quaisquer pequenos vícios ou avarias, mas ainda assim reaproveitáveis, são selecionadas na categoria "B", e revendidas por até 30% do preço do valor original. Os componentes com deficiências e sem condições de reuso estão na categoria "C" e são vendidos para as indústrias que os produziram, para que eventualmente passem por um processo de remanufatura.

↘ TRÊS CATEGORIAS

Do total do desmanche, 85% das peças se integram numa dessas três categorias. "Dos 15% restantes, 10% são sucata e 3% são materiais contaminados, ambos vendidos para empresas especializadas na reciclagem, incineração e descarte desses materiais. Os 2% restantes são lixo comum", detalha.

Bom para todas as partes do negócio, o desmanche regulamentado vem crescendo ano a ano, conta Rufino. "Ainda estamos longe de atender as atuais demandas", se lamenta, mas sem perder a boa perspectiva futura. A JR Diesel vem desmanchando cerca de 1 mil veículos pesados por ano, entre caminhões e ônibus. "Queremos ampliar esses volumes para 5 mil unidades/ano até 2018", anuncia Rufino, estimando em 12 mil o total de caminhões já desmanchados pela empresa. A maioria dos veículos que chega à oficina é sinistrado, constata o dirigente, entimando em 7 anos a idade média desses caminhões. O preço oferecido pelo veículo danificado gira em torno de 35% da tabela FIPE.

Eleja o melhor equipamento para sua transportadora:

escolha o azul e CONFIRME

Tenha a marca Paletrans em seus equipamentos de movimentação de materiais.

PR20i Empilhadeira Retrátil
para 2,0T e elevação até 11,6m

Equipamento financiado pelo

BNDES FINAME

TE25 Transpalete Elétrico para 2,5T.

FABRICADOS NO BRASIL

Paletrans

EMPILHADEIRAS & TRANSPALETES

Consulte Rede de Revendedores Autorizados:

0800 725 3804

www.paletrans.com.br

A natureza dá o suporte

Linha R da Randon: Ecoplate em lugar do compensado naval, suspensão pneumática e Lub Free, pintura sem solventes e iluminação de LED.

As mais modernas versões de implementos rodoviários disponíveis no mercado utilizam recursos naturais em suas estruturas em busca de leveza, eficiência e equilíbrio ambiental

por Sonia Crespo

Ainda não é necessariamente uma prática comum ao setor, mas vem crescendo gradativamente a cada ano: a utilização de recursos naturais e materiais mais ecológicos na produção de implementos rodoviários cria uma categoria de produtos mais leves, versáteis e em comunhão com a natureza.

Sandro Trentin, Diretor Industrial e de Tecnologia da Randon S/A, diz que a Randon está presente em grandes mercados de 50 países e que hoje é indispensável a condição de fabricar produtos com vida útil ampla e que possam ser reaproveitados. O executivo lembra que a Randon Implementos foi pioneira na adoção do Ecoplate, um composite de PVC, madeira, aço e outros componentes recicláveis e aproveitáveis, que substituem perfeitamente o compensado naval, na fabricação de quase 30% dos implementos da marca. "Usamos este material em 100% dos graneleiros", exemplifica, destacando que, com o Ecoplate, o implemento tem mais vida útil. Com as devidas adaptações exigidas por cada modelo, Trentin anuncia para breve a utilização do Ecoplate em 50% dos implementos fabricados pela Randon.

Implementos rodoviários são equipamentos que exigem pesquisa e desenvolvimento constantes, em busca de soluções mais leves e seguras para carga – duas vertentes sustentáveis. "Na construção da estrutura também adotamos aços de alta resistência, que possuem menor massa e são mais leves que o aço tradicional", acrescenta o executivo, apontando as versões basculantes, que chegam a perder 20% do peso original, como as mais favorecidas com o recurso.

O diretor Industrial da Randon cita também a importância da suspensão LUB FREE, livre de lubrificação, desenvolvida há cinco anos, que está presente em todos os equipamentos da marca com suspensão mecânica – 80% da produção atual: "A eliminação de lubrificação permite não apenas reduzir os impactos poluentes na natureza, como também permite uma redução de custos ao proprietário do veículo, que terá menos paradas para manutenção", descreve. Trentin cita que as versões com suspensão pneumática também tem reflexo ambiental positivo, pois

impactam menos no asfalto e preservam melhor a carga transportada, porém têm custo 30% superior em relação às versões convencionais.

Também destaca o revestimento de pintura dos implementos da marca Randon, que eliminou totalmente o uso de solventes e de metais pesados e desenvolveu um produto mais resistente e 100% à base de água. No quesito iluminação a opção por sistemas de LED nos semirreboques permite que a vida útil desses componentes seja ampliada em 20 vezes, segundo avaliação de Trentin.

Trentin acredita que o conjunto destes detalhes deixam o equipamento mais compacto e lhe conferem maior valor agregado: "São recursos que reduzem sistematicamente o consumo de combustível, a frequência das manutenções e conferem ao implemento melhor valor de revenda", enumera.

Carroceria Noma produzida em parceria com a ABAL: 100% em alumínio

↘ PRATICIDADE

Pela economia e praticidade que proporciona na operação, a leveza do implemento também passou a ser uma solução sustentável. A Noma, por exemplo, é uma das fabricantes brasileiras que produz carretas mais leves, mantendo as características necessárias de robustez. Além de criar um projeto de carroceria 100% em alumínio em parceria com a ABAL (associação dos fabricantes de alumínio), a implementadora também introduziu estruturas mais leves no processo fabril de seus equipamentos, que possibilitam uma redução no consumo de combustível e exigem menos paradas para a manutenção e menos peças de reposição.

A linha Fênix de caçambas da Noma, por exemplo, traz uma tampa construída em EcoTech – material composto de duas camadas de alumínio e uma de polímero, desenvolvido para substituir o compensado naval. Essa estrutura faz com que a tampa fique mais leve, se torne mais durável por resistir à corrosão e permita um manuseio fácil para o usuário.

Para o acabamento da peça, a Noma desenvolveu o processo E-Coat, um sistema de aplicação de tinta em um circuito fechado que permite alcançar índices de desperdício próximos a zero. O conjunto do equipamento da Linha Fenix traz lanternas com led, comprovadamente mais duráveis.

Aniversário ecológico

Para comemorar seu aniversário de 45 anos, a fabricante catarinense de implementos Librelato escolheu uma atividade natural e saudável: realizou sua primeira Caminhada Ecológica Librelato, reunindo mais de 350 funcionários da fábrica e seus familiares numa atividade ao ar livre e benemerente, já que as inscrições coletaram 1,7 tonelada de alimentos, destinados a instituições carentes da região. Partindo do município de Orleans, ode está a matriz da fábrica, o grupo percorreu seis quilômetros, com diversas paradas para observação. "Foi uma forma de fugir da correria do dia-a-dia, aproveitar o trajeto, e de estarmos unidos com nossos colegas de trabalho", avaliou o CEO José Carlos Sprícigo, na ocasião.

Naturalmente eficientes

Fabricantes de bandas e pneus investem em tecnologias mais limpas e eficazes para oferecer produtos com maior durabilidade, resistência e performance

por Sonia Crespo e Valeria Bursztein

Se pudéssemos calcular quanto de material particulado já foi emitido para atmosfera em toda a história da indústria automotiva, certamente não haveria atmosfera para dar conta do recado. A colocação pode parecer jocosa, mas nem de longe é levada como brincadeira pelas empresas do segmento de pneus e bandas.

Pneus que durem mais, que demandem menos manutenção e que performem melhor é o sonho de consumo de dez entre dez frotistas em qualquer lugar no mundo. Esse é o drive dos fabricantes de pneus e bandas hoje em dia. Fábio Garcia, gerente de produtos comerciais da Goodyear Brasil, não tem dúvidas sobre isto. "A sustentabilidade e a eficiência dos produtos são critérios fundamentais a impactar na decisão de compra dos consumidores. Além da contribuição ambiental, a questão da sustentabilidade também deve ser tratada no âmbito da continuidade das próprias empresas.

Fábio Garcia: sustentabilidade e eficiência dos produtos impactam decisão de compra dos consumidores

Ter acesso a produtos com performance superior é fundamental para a manutenção das suas atividades, promovendo assim uma melhoria nos índices de sustentabilidade no mercado. Para isto a Goodyear desenvolve produtos com tecnologias que entregam melhores índices de performance, incluindo produtos que proporcionam a redução no consumo de combustíveis das empresas, como é o caso dos pneus FuelMax".

Com foco em novas tecnologias que incrementem o potencial de eficiência nos produtos, a Goodyear desenvolveu e patenteou o Hot Former, equipamento que reduz de quatro para somente uma o número de emenda nos pneus durante o processo de construção, melhorando a uniformidade dos pneus e aumentando a quilometragem tanto em vida original quanto no índice de recapabilidade. "Outras tecnologias também foram agregadas pela Goodyear no desenvolvimento de seus pneus, como a tecnologia Duralife, High Elongation Wire, Waffle Blade e também a tecnologia FuelMax, que promove a redução no consumo de combustível nos veículos", conta Garcia.

De acordo com o fabricante, os benefícios mais evidentes gerados pelas tecnologias implementadas são a redução do custo por quilômetro nas frotas, por meio do aumento da quilometragem dos pneus, reduzindo o consumo de pneus das empresas, contribuindo com a sustentabilidade ambiental, além do aumento do índice de recapabilidade dos pneus.

"Para os frotistas, os ganhos são significativos, uma vez que os pneus que proporcionam maior quilometragem e melhores índices de recapabilidade permitem a redução no consumo de cobustível e na emissão de CO2 no meio ambiente", argumenta o executivo da Goodyear.

A tecnologia FuelMax, presente nos pneus G657 FuelMax (para aplicação em eixo direcional) e G687 FuelMax (para aplicação em eixo de tração), é outra opção de alta tecnologia oferecida ao mercado. Com menor resistência ao rolamento, a FuelMax permite uma redução no consumo de combustível. "Com a tecnologia, uma frota pode economizar até 4 mil litros de combustível por veículo", detalha Garcia.

↘ MAIOR DIVERSIDADE

Outra fabricante, a Pirelli inovou com a linha de pneus HF85. Apresentado primeiramente na medida HF85 600/50 R 22.5, estes pneus se destacam pelo alto índice de carga em velocidades superiores, chegando, de acordo com a empresa, a mostrar grande eficiência até 65 km/h. Outros benefícios destacados são as baixas rumorosidade do pneu e compactação do solo.

Linha HF75 da Pirelli: maior eficiência de tração e resistência a impactos, cortes e lacerações

Nesta nova linha, a banda de rodagem foi projetada para expulsar a terra que se acumula nos sulcos dos pneus durante o trabalho em solos agrícolas, garantindo maior tratividade. Visando maior durabilidade, o pacote de cintura metálica da linha HF85 destaca-se, uma vez que garante uma banda de rodagem mais plana, com melhor distribuição de peso, protegendo a carcaça do pneu e aumentando a vida útil do produto.

Na busca por maior aplicabilidade, a Pirelli também ampliou as opções de medidas da linha PHP que tem pneus com rendimento quilométrico até três vezes maior que a de um pneu convencional equivalente. As novas medidas da linha são 480/70R34, 420/85R28, 600/70R30. Dá mesma forma, a fabricante investiu no escopo de op-

EM CASO DE SINISTRO, NOSSA EXPERIÊNCIA FAZ A DIFERENÇA

35 anos defendendo os interesses dos consumidores de seguros frente às seguradoras fazem a diferença quando seu seguro precisa ser utilizado. Confira nossos serviços em nosso site e coloque este conhecimento em benefício da sua empresa.

Pedro Ramires Martins
Advogados Associados

www.pedroramires.com.br
Rua Dom José de Barros 17, 12º andar, Cj 121/123
São Paulo, SP, CEP 01038-900
(011) 3231.3522, 3231.3786, 3255.6010
advocacia@pedroramires.com.br

35 ANOS DE EXPERIÊNCIA QUE FAZ A DIFERENÇA

ções de medidas de outra linha de pneus voltados para transbordos e plantadeiras de cana de açúcar, a HF75, que tem como principais características a melhor distribuição de peso, uma excelente autolimpeza, além de serem reforçados na região dos ombros. Agora, a linha tem medidas HF75 500/45-22.5 e HF75 400/55-22.5. De acordo com informações fornecidas pela empresa, as medidas já disponíveis no mercado foram desenvolvidas para contribuir para a menor compactação do solo, reduzir o acúmulo de terra e pedras e, assim, obter maior eficiência de tração e resistência a impactos, cortes e lacerações. Mais um exemplo de como a indústria se desdobra para oferecer soluções economicamente atrativas, duráveis e com alto grau de eficiência.

Plínio de Luca, da Vipal: aposta na linha Eco, para atender futuras normas legais e ambientais

↘ VIDA LONGA

O conceito de banda de rodagem, por si só, já tem perfil sustentável, pois permite que o uso do pneu tenha vida prolongada. No caso da Vipal, uma das maiores fabricantes de bandas de rodagem do país, a tecnologia verde da Linha ECO já responde por 30% da produção total da marca. "São bandas especiais, com todas as determinações da regulamentação norte-americana Smart Way, que exige do produto uma redução no consumo de combustível, maior resistência ao rolamento e melhor desempenho quilométrico", detalha Plínio de Luca, diretor Comercial e de Marketing da Vipal.

Luca diz que o mercado norte-americano é o maior consumidor do mundo em bandas de rodagem, seguido pela Europa e Brasil. "Hoje exportamos 8% de nossa produção para o país", estima. Com a configuração sustentável, a Linha de bandas ECO também estará dentro das configurações legais e ambientais que serão exigidas pelo mercado comum europeu para o produto a partir de 2016. "Aqui no Brasil também teremos uma regulamentação ambiental para as bandas de rodagem, mas nainda está em fase de definições. De qualquer forma, já temos a Linha ECO para oferecer aos nossos clientes", diz. Luca estima que atualmente alguns grandes transportadores "que fazem a conta das vantagens financeiras" já adotaram os produtos Eco da Vipal, ainda que tenham um custo acima da média das versões convencionais. "O consumo de diesel pode chegar a 10%", adianta o executivo, lembrando que o custo de pneus é o segundo da planilha de despesas de uma transportadora.

Luca acrescenta ainda que, desde 2010, a Vipal abandonou a utilização do óleo aromático – componente cancerígeno e altamente poluente – em 100% da produção de bandas da marca.

Gestão é essencial

O gerente de produtos da Goodyear ressalta, que de nada adianta a tecnologia se não existir o comprometimento com as especificações e indicações sugeridas pelo fabricante. "Para que a empresa realmente tenha o retorno com relação aos investimentos em sustentabilidade e eficiência, a manutenção dos pneus é essencial, pois a calibragem incorreta de um pneu ou o desalinhamento de veículo comprometem a vida do pneu, além do aumento do consumo de combustível. Um investimento interessante em uma frota está nas melhorias dos controles de quilometragem e manutenção", indica.

Seja qual for o resultado, fique ao lado de quem é Top do Transporte.

A 8ª Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes, que serve de base para eleição das empresas Top do Transporte 2014, já está finalizada.

Agora, é hora de pensar na cerimônia de entrega do mais cobiçado troféu do mercado de transportes. Uma grandiosa festa, marcada para 9 de outubro, que irá reunir as 100 melhores transportadoras rodoviárias de cargas do país, eleitas pelo próprio mercado.

Reserve já seu lugar no Prêmio Top do Transporte 2014. E faça como as empresas abaixo que já confirmaram sua participação como patrocinadoras desse grande evento.

CARGO TRACCK

CeMAT SOUTH AMERICA

IVECO

Mercedes-Benz

RANDON IMPLEMENTOS

Escolha sua cota – Platina, Ouro ou Prata - e apareça desde já nos materiais de apoio à premiação. Ou consulte nosso Departamento Comercial sobre outras formas de participação.

Anuncie também na edição especial de FROTA&Cia/LOGWEB - Prêmio Top do Transporte 2014 - uma publicação de leitura obrigatória, durante 365 dias do ano.

Realização

editora Frota

GRUPO Logweb

11 3871.1313 | solange@frotacia.com.br

Eles fazem a diferença

Para alcançar produtividade sustentável, fabricantes de componentes não só acompanham as evoluções dos caminhões e motores como, em alguns casos, largam na frente em inovações

por Sonia Crespo

Na atual produção brasileira de caminhões e ônibus, a montagem da estrutura e dos motores desses veículos está muito bem servida de componentes tecnológicos que nada deixam a desejar em tecnologia e funcionalidade. Para garantir seus mercados e preservar a cota de participação na produtividade sustentável dos caminhões, alguns sistemistas até tomam a iniciativa em pesquisas de aprimoramento de seus produtos – caso da Bosch, tradicional fornecedora de sistemas de injeção eletrônica para motores a diesel. As modificações que serão necessárias para implementar o Euro 6 (Conama P8) até o ano de 2020 já integram a rotina de pesquisas de desenvolvimento local da empresa.

Mário Massagardi, da Bosch: fabricante já desenvolve no Brasil tecnologias para motorização Euro 6

Atualmente, os sistemas de injeção de combustível Common Rail atualmente produzidos pela Bosch na fábrica de Curitiba, por exemplo, que possuem 1.800 bar de pressão, brevemente terão uma versão com 2.500 bar, conta Mário Massagardi, diretor de engenharia e vendas da divisão Diesel Systems da Robert Bosch. "Em uso nos veículos pesados da Europa, essa tecnologia será aplicada em breve no Brasil. O Objetivo é atingir os limites de emissões de materiais particulados exigidos pela nova fase da legislação, que se aproximam de zero", explica o dirigente, que credita à solução uma melhor performance no consumo de combustível. "Será mais sofisticado que a versão atual, mas não muito mais caro", adianta.

A Bosch tem demandas mundiais para os sistemas a diesel em torno de 15%, calcula Massagardi, estimando em 20% a representatividade da divisão automotiva para o grupo. Apenas no Brasil, a divisão de caminhões e ônibus responde por 18% da produção. Ao mesm tempo, a Bosch também prepara uma inovação para os sistemas de Pós-Tratamento, que terão maior complexidade a partir do Euro 6: "Todos motores de caminhões e ônibus terão os sistemas SCR e EGR integrados. A Bosch já está desenvolvendo componentes que integram e calibram esses sistemas", diz Massagardi.

O executivo conta ainda que todos os caminhões Euro 6 poderão ter ainda um filtro específico de partículas, para maior controle das emissões: "Estamos trabalhando mundialmente numa versão de filtro DPF – Diesel Particulate Filter – que permite que o nível de emissões chegue a quase zero. Atualmente estamos estudando a viabilização da produção desse componente", adianta.

↘ FREANDO EMISSÕES

Este ano a Fra-Le, empresa fabricante de lonas e pastilhas para

freios pertencente ao Grupo Randon, está comemorando 60 anos. Ao longo deste período, conta Paulo Gomes, diretor industrial da companhia, a empresa se tornou a maior fabricante de lonas para veículos pesados do mundo, exportando hoje para mais de 100 países do mundo. De cada 100 milhões de itens fabricados, 65% são destinados ao segmento de veículos pesados. Como líder no setor, e para se manter à frente do mercado em inovações, a Fras-Le teve de liderar algumas iniciativas de caráter tecnológico. "Nos forçamos constantemente a investir em pesquisa e inovação", diz o executivo, apontando a criação de quatro modernos laboratórios de pesquisa da marca no Brasil, além de um exclusivo campo de provas. Ainda na década de 70, conta o executivo, a empresa fez um acordo industrial com diversos players mundiais, para fornecer novas tecnologias de produção. Já na década de 80, este acordo se estendeu aos Estados Unidos. A Fras-Le exporta atualmente 45% de sua produção local e, desse total, metade se destina ao mercado norte-americano, que engloba demandas dos EUA e do Canadá.

Uniformização de plataformas

Para Luis Marques, da Meritor, o mercado produtor de eixos segue a tendência de "comunização" de plataformas, cuja finalidade é minimizar custos e melhorar desempenhos. Hoje a Meritor fabrica uma gama de 8 tipos de eixos single, além das versões com redução nos cubos, os eixos traçados tandem e os modelos com caixa reduzida – que hoje tem grande aceitação e já respondem por 10% da produção – para as linhas média e pesada. "Ao diminuir a quantidade de modelos, poderemos ganhar em escala e em o produto absorverá mais eficiência", conclui.

Paulo Gomes, da Fras-Le: "Nos forçamos constantemente a investir em inovação"

Esta liderança na produção mundial conduziu a Fras-Le a tomar a primeira – e ousada – iniciativa sustentável: a abolição do uso de amianto, que revolucionou o sistema fabril de lonas. "A partir de 2002, banimos o componente de nossa produção", lembra Gomes, afirmando que, na época, a medida afastou alguns clientes porque o produto ficou mais caro com as novas matérias primas, como cerâmica e vidro. "Mas em contrapartida ganhou o mundo em qualidade ambiental e hoje já tem um preço competitivo. Atualmente apenas alguns mercados mais imaturos ainda fazer uso de lonas com amianto", comenta Paulo Gomes.

De lá para cá, diversas determinações legais e de segurança para sistemas de frenagem, como a RSD, que passou a vigorar há cerca de 2 anos nos EUA, a norma REACH, que delimita o uso de alguns produtos químicos na confecção de componentes de frenagem, e a norma Cober Free, que elimina o uso de cobre nos produtos e entrará em vigor a partir de 2020, assim como inovações em melhorias de ruído e conforto (como o sistema NVH – Noise Vibration High), vêm conferindo permanentes modificações fabris de caráter ambiental.

↘ PLATAFORMA SUSTENTÁVEL

Luis Marques, gerente de Marketing e Vendas da Meritor, aponta a nova plataforma de produção de eixos da marca, que apresentou recentemente os modelos 17X e 18X, uma solução sustentável, que confere maior capacidade de transporte do veículo. "No processo de montagem do bloco coroa+pinhão, os parafusos foram substituídos por solda a laser, que dão maior rigidez à carcaça e melhoram o perfil da aplicação", relata. "Sem parafusos, o óleo que circula pela peça encontra menos pontos de atrito, melhora a performance assim como o consumo de combustível", acrescenta. A inovação também aumenta em 30% a durabilidade da peça, que exigirá menos trocas de componentes.

Marques adianta que especificamente na versão 17X, a Meritor vem desenvolvendo um sistema eletrônico que permite manter o nível do óleo que vai no diferencial – ainda sem data de lançamento. "Em retas, a demanda de torque é minimizada; nessa condi-

Calo recuperado

Uma tendência futura de mercado, também para o fim da década, será o desenvolvimento dos WHR – Waste Heat Recovery, equipamentos que recuperam o calor do motor. "São sistemas que recuperam o calor dos coolers e do vapor, transformando isso em energia, que pode destinar-se ao Power train ou ir para a rede elétrica do veículo, permitindo uma economia de até 5% de combustível. É um equipamento que trabalha bem em veículos estradeiros, de longos percursos", avalia Mário Massagardi, da Bosch.

ção, a demanda por óleo também é minimizada no diferencial, com a ação do dispositivo. Já nas rampas, o diferencial passa a ter outra monitoração para o abastecimento de óleo", detalha.

Marques conta que o resultado comercial do primeiro semestre de 2014 foi diretamente afetado pelo mês de junho, que fechou com uma queda de 30% na produção (de 12 mil para 8 mil unidades). "As vendas ficaram 12% abaixo do esperado", avalia, torcendo para que este ano a recuperação do setor retorne aos patamares de 2012.

↘ ÚTIL E AGRADÁVEL

Quando lançou no mercado a linha de produtos Ecofibra, há 15 anos, a Artecola acabou criando um projeto de sustentabilidade não apenas com viés ambiental, mas também com perfil comercial. Rafael Müssnich, diretor de Operações da Artecola Química, conta que o segmento de transportes – especificamente o de veículos comerciais, de caminhões, ônibus e vans – se tornou estratégico ao longo desse período e certamente se tornará o protagonista comercial do no mix da empresa nos próximos anos.

Os laminados fabricados a base de resíduos, madeira e até cana de açúcar

Luis Marques, da Meritor: novos modelos de eixos 17X e 18X apresentam maior capacidade de carga

e resíduos de coco, utilizados para o acabamento nos revestimentos de teto, paredes, porta-pacotes e até em poltronas, foram ganhando novas configurações, com aplicações cada vez mais pragmáticas: "As novas versões dos laminados da Linha Ecofibra reduzem os ruídos, tem peso menor e seu manuseio exige cada vez menos ferramental", enumera o executivo, salientando que são materiais totalmente recicláveis.

Assim como os laminados, os adesivos estruturais acrílicos também passaram a ter aplicação mais sustentável no acabamento dos veículos: "Eles passaram a exercer as funções da fixação mecânica, eliminando os rebites e o consequente atrito e concedendo uma performance mais aerodinâmica ao produto", relata.

O fim dos desperdícios

Paulo Gomes, da Fras-Le, destaca que a empresa também se preocupa com o descarte de lonas velhas e, para isso, terceiriza o serviço de coleta adequada desses resíduos em concessionárias e oficinas, que posteriormente são encaminhados para a reciclagem. Ao mesmo tempo, o executivo enfatiza que a produção de lonas não tem desperdícios: "O pó e os líquidos que se perdem no processo produtivo são 100% recolhidos e reaproveitados, não temos desperdício", finaliza.

CIRCULA NA MOVIMAT

Eleve ainda mais o conceito de sua marca.

Todos os anos, o mercado aguarda com muito interesse o **Guia de Empilhadeiras&Transpaleteiras**, de **FROTA&Cia**. Além de ser a única publicação brasileira que reúne informações técnicas sobre o assunto, só o **Guia FROTA&Cia - Empilhadeiras & Transpaleteiras 2014** pode ser consultado de três formas diferentes. Seja na versão impressa ou ainda no formato virtual e de forma interativa, através da internet.

Não deixe seu produto fora. Reserve já o seu espaço. E leve sua mensagem para milhares de empresas de transportes e embarcadores de cargas durante 365 dias do ano.

BRIGHT

Atenção para as datas:

Autorizações: até 5/ set I **Material:** até 10/ set I **Circulação:** a partir de 16/ set

comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br
fone/ fax 11 3871.1313

editora Frota
Informação é a nossa carga.

Diesel sob medida

Sistemas de controle de abastecimento de diesel integram a gestão de frotas de caminhões e ônibus para garantir o consumo adequado e eliminar excesso de emissões de poluentes

por Sonia Crespo

Economia e controle de emissões podem andar de mãos dadas quando o assunto for sistemas inteligentes de abastecimento. Afinal, se através desses sistemas se reduzem os custos de combustível, também se eliminam as emissões desnecessárias de material particulado, enxofre e óxidos de nitrogênio.

O Controle no consumo de óleo diesel é hoje um dos principais sustentáculos das campanhas ambientais do mundo. Das empresas que oferecem esse serviço no mercado, a CTF Technologies tem 20 anos de operação e soma atualmente mais de 3,5 mil frotas de veículos pesados em seu portfólio. "Movimentamos 2 bilhões de litros de diesel anualmente", diz Marcos Nogueira, gerente nacional de vendas da empresa, que tem contrato exclusivo de fornecimento com a Ipiranga e a Petrobras.

Sergio Rego Filho: Sistema Ecofrotas possibilita ganho de até 15% no consumo de combustível

Nogueira estima que o movimento de veículos/ano que adotam o sistema, nos postos credenciados, chegue a 170 mil, praticamente todos veículos pesados. "Este é nosso foco de atuação". Destaca, revelando que 100% dos clientes aferem redução no consumo de diesel, que varia entre 8% e 10%. "Em casos específicos, onde há desvio do combustível, essa economia pode chegar a 35%", acrescenta, calculando que das 200 maiores empresas de transporte de carga do Brasil, 130 adotaram o controle da CTF Technologies. A rede de postos soma 1,6 mil pontos de abastecimento em todo o país.

↘ MÃO NA FROTA

Através do fornecimento do sistema de controle de consumo de combustível Expers, a Ecofrotas de-

senvolveu um programa de acompanhamento de indiciadores produtivos para as empresas, o "Frota Sustentável", que permite às transportadoras traçar objetivos sustentáveis em seu negócio.

"O ideal é que as empresas tenham como monitorar continuamente seus processos, aproveitando o dinamismo do mercado e dos avanços tecnológicos para evoluir", observa Sérgio Rego Monteiro Filho, diretor Institucional e de Sustentabilidade da Ecofrotas, estimando entre 20% e 30% o volume de clientes do programa que pertencem ao segmento de pesados. "São companhias que já usavam o sistema de controle de combustível Expers", complementa. Criado há dois anos para atender as frotas de caminhões e ônibus, o sistema Expers da Ecofrotas já soma 25 mil caminhões atendidos e oferece uma rede de 500 postos de combustível credenciados.

Para permear melhor o sistema de trabalho das companhias, os indicadores do Programa Sustentável foram desenvolvidos em quatro categorias: Gerais, Econômicos, Ambientais e Sociais. Eles abordam temas como política de frota, estado de tecnologia utilizada, manutenção dos veículos, emissões de poluentes (inclusive de gases de efeito estufa), segurança, treinamento de condutores entre outros. "Procuramos apresentar uma visão completa da gestão de frota, que considera todos os itens que podem impactar sua eficiência", explica o dirigente.

Com as análises, são identificadas oportunidades de melhoria e é definido um plano de ação que indica o que tem de ser feito para que a frota atinja os padrões de sustentabilidade considerados ótimos para sua categoria. Uma vez implantadas as melhorias necessárias, é feita nova avaliação para sua retomada, o que permite a evolução do processo. "E um ganho de economia de combustível entre 10% e 15% e de até 30% nos custos de manutenção", estima o executivo.

"Verificamos maior demanda por esse serviço em particular entre companhias que já buscam a sustentabilidade em outras áreas de seus negócios", acrescenta o executivo. Provavelmente o maior desafio da gestão sustentável de frotas se concentre na redução das emissões de gases de efeito estufa, uma vez que o setor de transportes está entre os principais responsáveis por essas emissões. Mas, a princípio, um dos objetivos mais importantes deste projeto é a conscientização dos motoristas de caminhões quanto à adoção de práticas de condução consciente, devido à alta incidência de acidentes e multas devidos ao uso de drogas e embriaguez.

Desvio exige aferição

Para Marcos Nogueira, da CTF, o desperdício e o desvio de combustível foi o gatilho para que as empresas percebessem a importância de aferirem seu consumo frequente e avaliar as possibilidades de reduzir esse gasto. "o sistema CTF mostrou ser uma medida economicamente e ambientalmente sustentável", associa o dirigente da empresa, que vem ganhando mercado e crescendo 15% ao ano.

Sistema CTF Technologies: duas décadas de operação e mais de 3,5 mil frotas de caminhões e ônibus no portfólio

O MAIOR EVENTO DE TRANSPORTE DA AMÉRICA LATINA AGORA TAMBÉM NO CENTRO-OESTE.

FENATRAN
SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE
CENTRO-OESTE

GRANDES PERSPECTIVAS:

+ de 80 marcas expositoras

+ de 8.000 compradores altamente qualificados

20.000 m² de área total

- CAMINHÕES
- IMPLEMENTOS E EQUIPAMENTOS
- AUTOPEÇAS, MOTORES E PNEUS
- COMBUSTÍVEIS - DERIVADOS E COMPONENTES
- TERMINAIS E MOVIMENTAÇÃO DE CARGA
- RASTREAMENTO E TELEMETRIA
- SEGURADORAS
- EQUIPAMENTOS DE DE INFORMÁTICA
- BANCOS E FINANCEIRAS
- EQUIPAMENTOS PARA OFICINAS
- DEMAIS MODAIS DO SETOR DO TRANSPORTE
- GESTÃO DE FROTAS

PERFIL DO COMPRADOR:

Agricultores
Agroindustrial
Criadores / pecuaristas
Produtores rurais e agrícolas
Indústrias e operadores logísticos.
Transportadoras de carga
Varejistas / atacadistas
Motoristas freelancers
Distribuidores
Agrônomos
Frotistas
Usinas

GARANTA SEU ESPAÇO

Marcelo Babos | Gerente de Eventos:
(11) 3060-4905 / 94257-0370
marcelo.babos@reedalcantara.com.br

14 A 17 DE OUTUBRO DE 2014
CENTRO DE CONVENÇÕES DE GOIANIA
www.fenatranco.com.br/

Iniciativa | Apoio Institucional | Parceiros | Local | Cia. Aérea Oficial | Organização e Promoção

Pequeno valente

Com capacidade para até 800 kg e uma das maiores caçambas do mercado, Foison, da Lifan, chega para ocupar o espaço da Kombi e competir entre os VUCs

por Valeria Bursztein

Estreante entre os VUCs (veículos urbanos de carga) no Brasil, o mini truck da chinesa Lifan Motors Foison já está à venda nas concessionárias de montadora em todo o país. O veículo, com capacidade para até 800 kg, vem com motor 1.3 a gasolina e sai de fábrica com air bag duplo e freios ABS. Mas o maior diferencial do novo utilitário é o tamanho da caçamba de aço, com 2.800 mm de comprimento, 1.520 mm de largura e 335 mm de altura, uma das maiores da categoria no mercado local. Em testes, foi possível carregar até dois pallets simultaneamente ou três motos, por exemplo. Na versão baú, a capacidade volumétrica chega a 6.5 m3, sendo que a estrutura pesa pouco mais de 110 kg. Nesta modalidade pode-se carregar até mil pares de caixas de sapato, sendo que a concorrência não acondiciona nem a metade.

O preço também chega competitivo: a versão básica, com caçamba, sai por R$ 34.999,00, enquanto a completa custa R$ 37.999,00 e vem com ar condicionado, direção eletro-assistida e frete incluso. A depender da negociação descontos de 7% a 12,5% estão sendo oferecidos para as compras de pessoas jurídicas. A montadora já tem parcerias de financiamento com os principais bancos do mercado. "Acreditamos que, neste nicho de mercado entre as pick ups e comerciais leves até os chamados VUCs, possamos fazer diferença com o Foison. Este segmento cresce ano a ano na faixa de 13%. Outro fator importante foi a saída da Kombi, que deixa um espaço para outras marcas", avalia o diretor de Marketing da empresa, Luiz Zanini.

↘ SEM INTERMEDIÁRIOS

Desde o segundo semestre de 2012, a montadora abriu mão de intermediários comerciais no país e assumiu a operação. O Foison, o SUV X60 e o próximo lançamento da empresa são importados SKD da China, montados na planta da Lifan no Uruguai e enviados para o Brasil. E, para evitar problemas de desabastecimento, que já tumultuaram a vida da marca no passado, a montadora construiu um centro de distribuição em Salto (SP) de 4 mil m2 e capacidade para 5 mil itens. "Temos um estoque de peças hoje superdimensionado para a nossa operação. Isto nos permite ter um índice de atendimento imediato de 92%", diz o responsável pela engenharia, Jean Paul Ricard.

Todas as 42 concessionárias da marca no país tem o kit básico do Foison. A marca deve aumentar para 80 o número de concessionárias até dezembro deste ano.

A montadora chinesa projeta vender entre 200 a 250 unidades no ano. "Mas temos capacidade para atender mais. Entre detectar a demanda e atendê-la precisamos de não mais que três meses", avisa o diretor de vendas da empresa, Jair Leite de Oliveira.

Quanto a produzir diretamente no Brasil, o diretor geral da Lifan Motors, Zhen Huang, prefere não se comprometer. "Quando a planta no Uruguai chegar à sua capacidade anual máxima, de 20 mil unidades, pensaremos em estabelecer uma planta no Brasil, mas ainda não é o caso. Precisamos ter escala. Planejamos em três anos chegar a uma market share de 5% entre os comerciais do segmento". Hoje a produção na planta do Uruguai, que atende o mercado local, além do Brasil, Argentina e da Venezuela, é de pouco mais de 8 mil unidades dos dois modelos, sendo que 80% vêm para o Brasil.

Perguntados sobre a viabilidade de ingressar também no segmento de vans, os diretores avaliam que hoje a pouca demanda do mercado não compensa o esforço. "A demanda por mini truck é bem mais interessante. A Lifan tem opções para várias configurações para passageiros, mas devermos analisar o mercado", diz Huang.

Foison, da Lifan: preço a partir de R$ 34.999

PRÊMIO DESTAQUE

>>> A **Braspress** recebeu o Prêmio Destaques 2014, como melhor Fornecedor de Transporte e Logística, junto aos leitores do Jornal Exclusivo e da Revista Lançamentos. **Giuseppe Lumare Júnior**, o Pepe, diretor comercial da empresa (foto), recebeu a premiação em solenidade durante a 46ª Francal, em São Paulo.

PARCERIA DE SUCESSO

>>> A **MWM International** comemora a marca de 50.000 mil motores fornecidos à Volvo. A parceria, iniciada em 1985, foi decisiva para a consolidação da linha VM de caminhões semipesados. Hoje, a MWM é fornecedora dos motores Acteon 4.8 e 7.2 litros, para os mercados interno e de exportação.

CONSÓRCIO NACIONAL FOTON

>>> A **Foton Caminhões** está lançando seu primeiro sistema de consórcio, para aquisição dos caminhões da marca chinesa. É Consórcio Nacional Foton, em parceria com a Randon Consórcios.

ANIVERSÁRIO

>>> A **Golden Cargo** comemorou em julho último 20 anos de fundação. A empresa é dedicada ao segmento de transporte de cargas e logística. E conta com uma frota de 263 veiculos próprios e nove Centros de Distribuição, que movimentam cerca de 240 mil toneladas de produtos/ano.

REVENDAS

>>> A **Internacional Caminhões** abriu uma nova concessionária na região Nordeste do país. É a Kelly Motors, localizada em Fortaleza, a primeira no estado do Ceará.

FOCO NO CLIENTE

>>> A **FM Logístics** inaugurou uma área de 1.200m2 no Centro de Distribuição Anhanguera, exclusiva para atendimento do cliente MAPED, empresa de acessórios escolares e de escritório.

VAI E VEM

>>> **Mathias Carlbaum** é o novo diretor geral da Scania do Brasil. Carlbaum entrou na Scania como trainee em 1997 e, desde 2010, atuava como diretor-geral da Scania Ibérica, depois de acumular passagens pela Itália, República Tcheca e o próprio Brasil. O executivo aportou no país em 2005, para assumir a direção de Vendas & Marketing de Caminhões & Ônibus para a América Latina da Scania e, mais tarde, a vice-presidência de Vendas & Marketing, incluindo também as áreas de Motores & Peças. Ele chega para ocupar o lugar de Roberto Leoncini, recém contratado pela Mercedes-Benz.

>>> **Miguel Figari** assumiu a Diretoria Geral da Peugeout do Brasil. Com 19 anos de experiência na indústria automobilística, Figari já passou por países como Espanha e México, além do mercado chileno, atuando na linha de frente de áreas como Vendas, Peças e Serviços e rede de concessionárias.

DAF

M&C SAATCHI F&Q

Fabricar a melhor transmissão é uma parte do nosso trabalho. Continuar ao seu lado é outra.

Na Rede de Concessionárias ZF você encontra a qualidade ZF.

Encontre a concessionária mais próxima
em www.zf.com/br/rede ou 0800 019 44 77

A ZF faz questão de continuar ao seu lado mesmo depois que o produto sai da fábrica. Por isso é a única a possuir uma Rede de Concessionárias própria. Onde você conta com peças originais, técnicos treinados, diagnósticos precisos e um ano de garantia*. Quando se trata de viver na estrada, contar com a melhor pós-venda é a certeza de rodar com segurança e tranquilidade. A ZF sabe disso.

*Consulte aplicações.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Transmissões para veículos e tecnologia de chassis