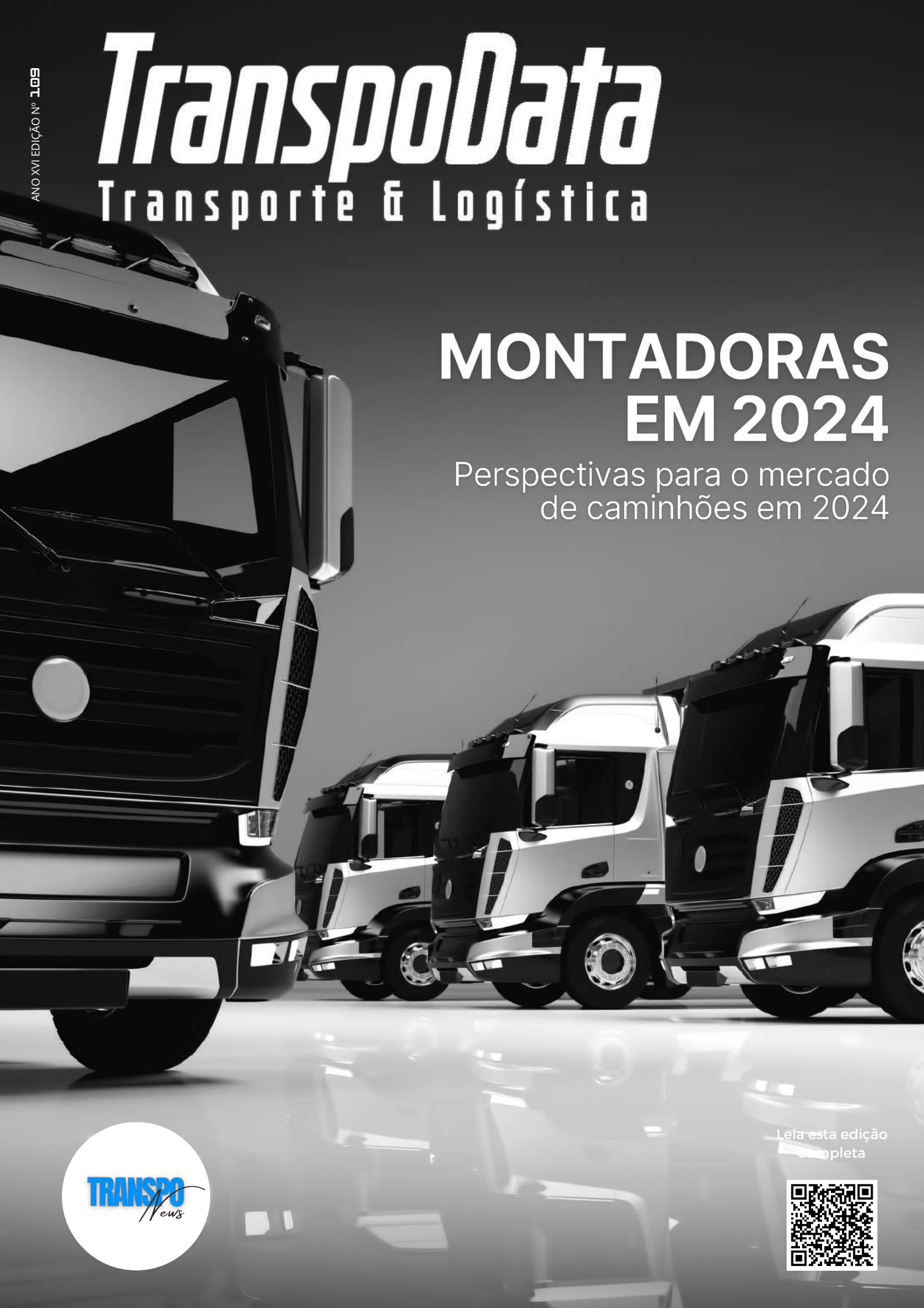
ANO XVI EDIÇÃO Nº 109

TranspoData
Transporte & Logística

MONTADORAS EM 2024

Perspectivas para o mercado de caminhões em 2024



TRANSPO News

Leia esta edição completa

DIA INTERNACIONAL DAS

mulheres

08 DE MARÇO

A TranspoData e a Rádio Caminhão desejam a todas as mulheres um feliz Dia Internacional da Mulher! Celebramos a força e a inspiração que vocês trazem para o mundo. **Parabéns pelo seu dia!**

Mulheres têm o direito de ocupar qualquer espaço.
Celebre esta liberdade neste dia especial.

TranspoData
RÁDIOCAMINHÃO

TranspoData 109

06 CAMINHÕES

32 CAPA

44 ENTREVISTA

50 NEGÓCIOS

54 PNEU

58 LANÇAMENTO

64 TEST DRIVE

74 CONEXÃO BRASIL

DIREÇÃO GERAL E JORNALISTA RESPONSÁVEL
Rinaldo Machado MTB (70.497)
rinaldo@transpodata.com.br

EDITOR-CHEFE
Mauro Cassane
mauro@transpodata.com.br

REDAÇÃO E CONTEÚDO
Ana Lucia Machado
Roberto Hunoff

COMERCIAL
Poliana Dantas
poliana@transpodata.com.br

Roberto Ramos
beto.ramos@transpodata.com.br

MARKETING E EVENTOS
TRC Ativa
Mayara Amorim
mayara@transpodata.com.br

Carolina Martins
carol.martins@transpodata.com.br

ADMINISTRAÇÃO, PUBLICIDADE E REDAÇÃO
Av. General Ataliba Leonel, 3873,
São Paulo - SP - CEP 02242-002 -
Tel.: (11) 98987-8821

é proibida a reprodução total ou parcial de textos e fotos desta edição sem prévia autorização. Matérias e artigos assinados são de responsabilidade dos autores e não representam a opinião da Revista TranspoData.

/transpodata

Leia esta edição digital completa

VEJA TAMBÉM EM TRANSPODATA.COM.BR

EXPLORE NOVAS FRONTEIRAS COM O **SCANIA SUPER.**

O Scania Super é considerado o caminhão mais eficiente que já desenvolvemos. Novos motores, caixas e eixos traseiros marcam uma evolução que proporciona até 8% a mais de economia de combustível, além da redução de emissão de CO_2.

Com soluções completas, definem um novo conceito de eficiência energética, disponibilidade, segurança e sustentabilidade.

EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

DISPONIBILIDADE

SEGURANÇA

SUSTENTABILIDADE

Explore novas fronteiras de eficiência, acesse

solucoesscania.com.br

Trânsito seguro: eu faço a diferença.

SCANIA

TXT Mauro Cassane

Mercedes-Benz, Divulgação

MERCEDES-BENZ COMEÇA 2024 COM NOVOS PRODUTOS EM SEU PORTFÓLIO

Montadora apresentou mais um membro pesadão da Linha Actros, novo offroad na Linha Arocs e promoveu "Facelift" na Linha Atego

Para os caminhões médios e semipesados da Linha Atego a novidade da Mercedes-Benz é a cara nova para os modelos estradeiros e offroads. Já a Linha Actros ganha novo membro: o Actros 2553 6×2 equipado com nova motorização OM 471 que entrega 530 cv de potência (passa a ser o modelo mais potente do portfólio da marca alemã no Brasil).

E focando nos segmentos canavieiro e madeireiro, a empresa anunciou a chegada do modelo Arocs 3353 S 6×4 versão cavalo-mecânico, com o mesmo motor OM 471 de 530 cv, e PBT de 91 toneladas. De acordo com Jefferson Ferrarez, vice presidente de vendas da Mercedes, o primeiro pedido já foi feito. Uma venda para Raízen de 50 unidades sendo 15 já entregues.

Como a Mercedes-Benz já fez antes, a ideia foi modernizar os caminhões da Linha Atego aproximando-os, no design (especialmente na grade frontal) à cara dos pesadões da Linha Actros. E o Atego offroad, visualmente, ficou praticamente uma versão reduzida do Arocs.

Para atender as demandas mais específicas dos segmentos vocacionais, a Mercedes-Benz apresentou dois novos produtos: Atego 1729, específico para compactador de lixo e o Atego 1733, indicado para bombeiro. Esses dois caminhões são equipados com transmissão automática Allison.

Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

"Os novos produtos Atego, Actros e Arocs são alguns dos lançamentos da Mercedes-Benz, que chegam aos concessionários a partir de fevereiro. Mas 2024 é ano de Fenatran, IAA e LatBus e estamos preparando muito mais novidades para o mercado"

O Actros 2553 6×2 oferece torque de 2.600 Nm a 1.100 rpm. O caminhão mais potente da Mercedes-Benz tem, também, freio-motor de potência ainda maior: 580 cv. O novo modelo chega para que o frotista possa atender à legislação que autoriza semirreboques de 4 eixos com PBTC de até 58,5 toneladas.

Já o novo membro da Linha Arocs, com a mesmo motor do Actros 2553, é a resposta da Mercedes à Lei que autorizou a circulação de composições de até 91 ton de PBTC para o segmento canavieiro. O modelo apresenta um CMT de até 150 toneladas.

Outras novidades da Linha 2024 é a oferta de cabina leito para o cavalo mecânico Arocs 3351 S 6×4.

Jefferson Ferrarez, vice-presidente de Vendas e Marketing Caminhões da Mercedes-Benz

"O Arocs oferece soluções eficientes e rentáveis para diversas operações da mineração, construção civil, grandes obras de infraestrutura e também do agronegócio, como o transporte de cana-de-açúcar e madeira",

TXT Mauro Cassane

Foton, Divulgação

FOTON RETOMA NEGÓCIOS NO BRASIL OFERECENDO CAMINHÕES LEVES, MÉDIOS E UM MODELO 100% ELÉTRICO

Fabricante chinesa, agora oficialmente como filial e não como representação de um grupo brasileiro, retoma negócios no País e já oferece, além de caminhões leves, um modelo 100% elétrico

A Foton está no Brasil desde 2011. Chegou como representação de um grupo nacional. Agora a marca retoma os negócios no Brasil e passa a ser, oficialmente, filial de sua matriz na China. Valendo-se de seu histórico no País, a gigante fabricante chinesa manteve a mesma estrutura de rede de concessionárias (30 revendas em 10 estados e no Distrito Federal).

Se a montadora chinesa ainda não tem números expressivos no Brasil, no mundo, a coisa é bem diferente. São mais de 11 milhões de veículos comercializados. Os caminhões da marca já são comercializados desde o ano passado pela rede de concessionárias.

A estratégia é seguir, por enquanto, atuando nos segmentos de leves e médios com os caminhões da Linha Aumark recentemente renovados na China e que chegam, desde o ano passado, com motorização Euro 6. Aliás, equipado com trem de força de respeito: motor Cummins e transmissão manual ZF de 6 velocidades.

Frotista que procurar pelos caminhões da marca têm seis modelos à disposição no Brasil (todos importados da China e homologados para o mercado nacional): são os modelos Aumark S 715, Aumark S 916, Aumark S 1217 A/B e o elétrico iBlue 6T, projetados para atender as principais necessidades do crescente mercado de transporte e logística urbana no País, especialmente o "e-commerce".

"A Foton está presente no Brasil desde 2011. Sempre trouxemos para este mercado nossos mais modernos caminhões. Nosso portfólio atual tem a tecnologia e robustez necessárias para suprir todas as demandas dos clientes que trabalham com caminhões semileves, leves e médios"

Darren Lu, Gerente Geral da Foton Motor Brasil.

Conheça os veículos que a montadora comercializa no País:

Aumark S 715

O Aumark S 715 é um caminhão leve com Peso Bruto Total (PBT) de 7.000 kg e capacidade de carga útil de mais de 4.500 kg. Tem potência de 150 cv e torque de 400 Nm. Seu Peso Bruto Total Combinado (PBTC) é de 9.000 kg.

O trem de força é composto por motor Cummins F2.5 e transmissão ZF/5S408 de cinco marchas. Seu tanque de alumínio tem capacidade para 120 litros de combustível.

A cabine de design moderno oferece funcionalidade e conforto para o motorista. Entre os itens de série, o Aumark S 715 traz volante multifuncional, sistema de controle de cruzeiro, sensor de ré, ar-condicionado eletrônico, defletor de ar e banco do condutor com amortecedor mecânico.

O caminhão possui dimensões para proporcionar agilidade em entregas urbanas: tem comprimento total de 5.960 mm, largura máxima dianteira de 1.945 mm, altura de 2.250 mm e distância entre eixos de 3.360 mm. O comprimento da plataforma de carga é de 4.200 mm.

Para percorrer com estabilidade as estradas e ambientes urbanos do Brasil, o Aumark S 715 conta com sistema de suspensão composto por molas parabólicas e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.

O sistema de freio de serviço é a ar, com tambor nas rodas dianteiras e traseiras com ABS (Sistema de Freios Anti-travamento) + ASR (Controle Eletrônico de Tração) + ESC (Controle Eletrônico de Estabilidade). Já o freio de estacionamento tem câmara de molas acumuladoras.

Aumark S 916

Testado e aprovado nas grandes cidades da China, o caminhão leve Aumark S 916 oferece robustez e agilidade para entregas de cargas em ambientes urbanos.

Trata-se de um veículo com design moderno, alta tecnologia embutida e itens de série que atendem os clientes mais exigentes. O Aumark S 916 tem Peso Bruto Total (PBT) de 9.000 kg e capacidade máxima de carga útil de 6.021 kg. Seu Peso Bruto Total Combinado (PBTC) é de 12.000 kg.

Aliado à confiável transmissão ZF/6S558 de seis marchas, seu motor Cummins F3.8 de 160 cv e torque de 500 Nm garante a potência necessária para operações eficientes em cidades e rodovias. O tanque de alumínio tem capacidade para 160 litros de combustível.

Entre itens de série, o Aumark S 916 traz volante multifuncional, controle de cruzeiro, sensor de ré, MP3 + bluetooth, janelas elétricas, barra estabilizadora dianteira e traseira, defletor de ar, ar-condicionado e banco do condutor com amortecedor mecânico.

O caminhão possui dimensões ideais para serviços de transporte que exigem alta capacidade de carga e agilidade. Tem comprimento total de 6.920 mm, largura máxima dianteira de 2.136 mm, altura de 2.280 mm e distância entre eixos de 3.800 mm. O comprimento da plataforma de carga é de 5.140 mm.

Seu sistema de suspensão é composto por molas parabólicas e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.

Equipado com modernas tecnologias de frenagem, o Aumark S 916 tem freio motor, freio de estacionamento com câmara de molas acumuladoras e freio de serviço a ar, com tambor nas rodas dianteiras e traseiras com ABS (Sistema de Freios Anti-travamento) + ASR (Controle Eletrônico de Tração) + ESC (Controle Eletrônico de Estabilidade).

Aumark S 1217 A/B

O Aumark S 1217 A/B é um caminhão médio que oferece, em um só pacote, força, modernidade e agilidade para os serviços urbanos e interurbanos de entrega de carga. O veículo tem Peso Bruto Total (PBT) de 11.500 kg, com capacidade máxima de carga útil de mais de 8.000 kg e Peso Bruto Total Combinado (PBTC) de 14.000 kg.

O Aumark S 1217 A/B vem com motor Cummins F3.8 de 170 cv e torque de 600 Nm, além de transmissão ZF/6S558 de seis marchas. Sua cabine apresenta design moderno e traz diversos itens de série, como volante multifuncional, controle de cruzeiro, sensor de ré, MP3 + bluetooth, janelas elétricas, defletor de ar, ar-condicionado e banco do condutor com amortecedor mecânico.

O Aumark S 1217 A/B tem largura máxima dianteira de 2.190 mm e altura de 2.335 mm. Seu comprimento total chega a 7.995 mm e a distância entre eixos atinge 4.500 mm. O comprimento da plataforma de carga pode chegar a 6.150 mm.

O sistema de suspensão do caminhão é composto por molas parabólicas e amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação.

O Aumark S 1217 A/B vem com freio motor, freio de estacionamento com câmara de molas acumuladoras e freio de serviço a ar com tambor nas rodas dianteiras e traseiras com ABS (Sistema de Freios Anti-travamento) + ASR (Controle Eletrônico de Tração) + ESC (Controle Eletrônico de Estabilidade).

iBlue 6T

Este é um modelo que vem fazendo sucesso na China. 100% elétrico, o Foton iBlue 6T tem Peso Bruto Total (PBT) de 6.000 kg e capacidade máxima de carga útil de 3.575 kg. Além disso, vem equipado com baterias CATL de 81 kWh que acionam um motor silencioso com potência contínua de 64 kW (87 cv) e potência máxima de 115 kW (156 cv).

Após receber uma carga completa, o iBlue tem autonomia para rodar por aproximadamente 200 quilômetros. O veículo possui comprimento total de 5.960 mm, largura máxima dianteira de 2.260 mm e distância entre eixos de 3.360 mm. O comprimento da plataforma de carga é de 4.140 mm.

O iBlue 6T vem com sistema de freio hidráulico com ABS (Sistema de Freios Anti-travamento) + EBD (Distribuição Eletrônica dos Freios) + ESC (Controle Eletrônico de Estabilidade), ajuste automático de folga e impulsionador de vácuo. E o freio de estacionamento conta com acionamento com trava de tambor central.

LINHA
NEW R
A TECNOLOGIA
DO SEU FUTURO.
LINHA
NEW R
VEÍCULO LONGO
COMPRIMENTO METROS
RANDON
R4NDON
Aponte a câmera do seu celular para o QR Code e encontre o Distribuidor Randon mais perto de você.
O futuro do seu negócio precisa de mais.
Mais tecnologia, resistência e durabilidade.
A linha New R oferece tudo isso para a sua rentabilidade estar sempre à frente.
RANDON

TXT Mauro Cassane

Reiter Log, Divulgação

CHINESA XCMG ENTREGA 10 CAMINHÕES PESADOS ELÉTRICOS PARA A REITER LOG

Mesmo com baixa autonomia , veículos trazem uma inovação curiosa: em vez de se fazer o carregamento, as baterias podem ser rapidamente trocadas

A um negócio de cerca de 13 milhões de reais, a montadora chinesa XCMG, com fábrica em Pouso Alegre, MG, para produção de máquinas industrias e agrícolas, acaba de entregar 10 caminhões pesados 100% elétricos para a Reiter Log, empresa de logística do Rio Grande do Sul.

A XCMG está no Brasil desde 2004 e é mais conhecida por sua linha de máquinas, inclusive elétricas. Agora vai atuar também no segmento de caminhões que são todos importados da matriz empresa, em Xuzhou, na China.

Na cerimônia de entrega dos novos veículos, o vice-presidente da XCMG Brasil, Tian Dong, anunciou 270 milhões de reais em investimentos para nacionalização e ampliação da linha de produção de máquinas. Parte deste valor já foi direcionado à construção de um centro de pesquisa e desenvolvimento da empresa, inaugurado no início deste ano.

Ainda não há planos para produzir localmente estes modelos de caminhões elétricos. Mas os executivos da empresa apostam em crescimento deste mercado. O gerente de veículos elétricos da XCMG, Ricardo Senda, acredita que há grande potencial de expansão de vendas de caminhões pesados elétricos no Brasil. "No ano passado, comercializamos entre 120 e 130 caminhões pesados no Brasil e América Latina, número que deve triplicar neste ano", prevê.

Vanessa Pilz, diretora de ESG da Reiter Log, uma das maiores empresas com frota sustentável do País é uma entusiasta para aplicação deste tipo de veículo em operações de maior volume de carga.

Vanessa Pilz, diretora de ESG da Reiter Log

"O investimento na aquisição de veículos elétricos resultou em mais de 30% de crescimento dos negócios. Hoje, 30% da nossa frota de veículos é movida a energias alternativas, e pretendemos atingir o 100% de veículos movidos a energia sustentável em 2035".

O modelo XCMG E7-49T é o primeiro caminhão elétrico pesado do Brasil. O veículo tem capacidade de carga de 49 toneladas mas a autonomia é baixa para este tipo de operação: apenas 150 km.

A solução que a XCMG encontrou para contornar esse problema operacional de baixa autonomia foi uma criativa manobra de engenharia. Os veículos trocam bateria como se troca pilha de um controle remoto. Ou seja, em vez de se perder tempo fazendo o carregamento, que pode levar horas, as baterias simplesmente são substituídas rapidamente.

Isso significa que será preciso pesados investimentos também na infraestrutura para se fazer estas trocas de baterias em pontos chaves que não podem exceder 150 quilômetros. A Reiter Log, no entanto, não divulgou em quais rotas os novos caminhões vão trabalhar e nem como será montada esta infraestrutura de troca rápida de bateria.

O caminhão é equipado com um motor elétrico síncrono de ímã permanente, que oferece 482cv de potência e um torque de 204,1kgfm. Ao contrário dos veículos elétricos convencionais que não possuem câmbio, o E7-49T possui uma transmissão automatizada de quatro marchas, com a opção de realizar trocas manuais, através da alavanca localizada no console central.

De acordo com comunicado da montadora chinesa, a inclusão dessa transmissão e das reduções de engrenagem favorecem a economiza de energia elétrica, durante as arrancadas. A XCMG tem 18 revendas e 50 lojas no Brasil, a maioria com foco nos produtos mais vendidos da empresa por aqui – máquinas industriais e agrícolas – que agora também vão comercializar caminhões rodoviários elétricos.

TXT Mauro Cassane

Volvo, Divulgação

VOLVO ANUNCIA RESULTADOS POSITIVOS EM SUAS OPERAÇÕES NO BRASIL NO ANO PASSADO

Volvo anuncia resultados de seus negócios no País, em 2023, Volvo destacou expansão nos segmentos de caminhões pesados, ônibus rodoviários e serviços financeiros

Antes de começar apresentar os resultados positivos da Volvo, Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina, fez questão de dizer que já estão em curso, na Europa e América Latina, testes com Volvo FH 100% elétrico. E há também caminhões da marca circulando, em avaliação, com células de hidrogênio. A ideia é deixar no ar que novidades neste sentido podem ser anunciadas em breve.

No balanço de seus negócios no País, a Volvo celebrou as vendas de caminhões. Com pouco estoque de veículos Euro 5, a empresa chegou a perder mercado no início do ano, mas logo se recuperou depois do primeiro trimestre de 2023.

A fabricante fechou 2023 com 23,9% de participação no segmento de pesados acima de 16 toneladas e, com o FH 540, o caminhão mais vendido do País (7.200 unidades emplacadas ano passado), obteve participação folgada de 30,7% no segmento de extrapesados (considerando apenas veículos Euro 6). A Volvo ficou na terceira posição entre os caminhões mais vendidos do País, com participação, no total, de 18,86% segundo dados da Fenabrave.

Só Volkswagen Caminhões e Ônibus e Mercedes-Benz venderam mais caminhões que a Volvo (lembrando que as duas marcas alemãs oferecem toda gama de caminhões – dos leves aos pesados e a Volvo só trabalha com semipesados e pesados).

Isso significa que a Volvo comercializou 19.644 caminhões ano passado, deste total 14.020 unidades foram veículos Euro 6. Quando se computa apenas os caminhões Euro 6 vendidos no ano passado, a Volvo emplacou 10.296 unidades dos modelos FH, FM e FMX e 3.724 unidades da linha VM.

A Volks, líder, vendeu 27.015 caminhões e a Mercedes, segundo lugar, 26.236 unidades. Para se ter uma ideia, a Scania, que atua nos mesmos segmentos que a Volvo, ficou na quarta posição, com 12.440 veículos emplacados.

De acordo com Alcides Cavalcanti, diretor de vendas da Volvo, cerca de 40% das vendas totais de caminhões, no ano passado, foram veículos Euro 5.

Considerando vendas em toda América Latina, a marca comercializou 23.652 caminhões na região e o Brasil representou 83% deste volume.

Com 7.200 unidades emplacadas, o FH 540 foi novamente o caminhão mais vendido do Brasil, entre todas as classes, uma posição alcançada pela quinta vez consecutiva. Além da liderança geral, o Volvo FH 540 foi também o caminhão Euro 6 mais emplacado no mercado brasileiro, com 5.803 unidades licenciadas nessa especificação. Outro destaque foi o modelo FH 460, com 3.783 emplacamentos, sendo 3.167 com motor Euro 6. "Nenhuma outra marca emplacou tantos pesados Euro 6 como a Volvo", comenta Cavalcanti.

Serviços e seminovos

De acordo com balanço da Volvo, oito em cada dez caminhões comercializados estão cobertos com contrato de Plano de Serviços da marca. O Volvo Connect, a plataforma de conectividade, cresceu em 20% o número de contratos no último ano.

Nos negócios com seminovos, a marca fechou o ano com 1.799 unidades comercializadas totalizando mais de 20 mil veículos vendidos nos últimos 25 anos em que a empresa atua neste segmento. Segundo a Volvo, a marca lidera as vendas de usados entre os fabricantes que atuam com seminovos.

Locação e serviços financeiros

Assim como suas concorrentes, a Volvo já tem bons números para comemorar com esse novo negócio, iniciado no ano passado. A Locadora Volvo fechou 850 ativos locados em seu primeiro ano de atividades. A nova operação é um dos destaques da Volvo Financial Services (VFS), divisão financeira da marca que teve em 2023 o melhor ano de sua história no País, alcançando uma carteira total de R$ 22 bilhões em ativos, um crescimento de 20% frente ao exercício anterior.

Sobre locação, diz Carlos Ribeiro, presidente da Volvo Financial: "é o chamado conceito de 'caminhão como um serviço'. Em vez de serem comprados pela transportadora, os veículos são alugados pela Locadora Volvo, em pacotes que podem incluir outros serviços, como manutenção, conectividade e treinamento de motoristas, por exemplo".

A empresa destacou a atuação de seu sistema de consórcio que registrou aumento de 24% em comparação com o ano anterior chegando ao volume recorde de 2,1 bilhões de reais em novas cotas.

Crescimento em ônibus rodoviários

Com o fim da pandemia e retomada de fôlego do segmento de turismo, a Volvo tabulou crescimento em sua operação de ônibus no Brasil. Foram 704 chassis comercializados no País, uma evolução de 6,4% na comparação com o período anterior e share de 2,86% no mercado nacional de ônibus. No segmento de rodoviários, a expansão foi de 60% nos licenciamentos.

Além do Brasil, que representou 55% das vendas na América Latina, a marca destaca vendas para o Chile e Peru, que juntos participaram em 30% das 1.275 entregas de ônibus Volvo no continente.

INOVAÇÃO QUE IMPULSIONA!

Prometeon se destaca nos quesitos de qualidade e tecnologia, concorrendo ao **Prêmio Top of Mind do Transporte 2024**, na categoria Pneus.

PROMETEON

SCANIA E BRASDIESEL REVELAM O PRIMEIRO CAMINHÃO 100% BIODIESEL NA TRAÇÃO 6X2 NA EXPODIRETO 2024

Parceria entre Scania e Brasdiesel apresenta inovação, promovendo alternativas sustentáveis no transporte de carga

TXT Redação TranspoData
Reiter Log, Divulgação

SCANIA
Brasdiesel

A parceria entre Scania e Brasdiesel deslumbra os participantes da Expodireto Cotrijal 2024, com o lançamento do primeiro caminhão 100% biodiesel na configuração 6x2. Essa novidade, marcada para iniciar operações em maio, promete revolucionar o mercado, oferecendo uma alternativa sustentável e eficiente para o transporte de carga.

A parceria envolve a Catto Transportes em conjunto com a 3tentos, que vai abastecer o caminhão B100 da transportadora. Esta é a segunda venda de veículos B100 da Scania e do mercado. A pioneira foi para a Amaggi, num lote de 100 unidades (todos na tração 6x4 e motor de 500cv), em novembro de 2023.

A Catto atua no transporte frigorificado e entrará no mercado agro com a modalidade granel. Já a 3tentos, além de ser a fornecedora do combustível, também vai utilizar o veículo nas operações da empresa, no transporte de soja e de farelo nas proximidades de Ijuí (RS), onde está localizada a sua fábrica de processamento de soja e produção de biodiesel.

Expodireto Cotrijal 2024: palco da inovação e sustentabilidade

A Expodireto Cotrijal, renomada feira agrícola, abre suas portas para expositores e visitantes, trazendo consigo não apenas tecnologia de ponta para o campo, mas também soluções inovadoras para o transporte. Com a presença da Scania e da Brasdiesel, a exposição destaca não apenas o caminhão movido a biodiesel na tração 6x2, mas também uma variedade de produtos e serviços projetados para atender às demandas do setor agrícola.

Alex Nucci, diretor de Vendas de Soluções da Scania Operações Comerciais Brasil.

"Essa segunda venda de um produto B100, mostra que temos alternativas ao diesel para contribuir com a descarbonização do transporte. Dessa vez, vendemos o primeiro na tração 6x2. Com mais essa opção, haverá uma diversidade de aplicações e de segmentos, juntamente com as versões 6x4, para atender as necessidades de vários perfis de clientes. Temos certeza que será um sucesso a nossa parceria com a Brasdiesel, a responsável pelo negócio, a Catto Transportes e a 3tentos, quando começar a operação com o biodiesel 100%, a partir de maio de 2024",

Parceria estratégica: avanços rumo à descarbonização do transporte

O lançamento do caminhão B100 na Expodireto Cotrijal marca não apenas um marco na indústria automotiva, mas também é um reflexo do compromisso da Scania e da Brasdiesel com a inovação e a sustentabilidade. Esta iniciativa não só redefine os padrões de eficiência no transporte de carga, mas também destaca o potencial dos biocombustíveis na redução das emissões de carbono.

Visão Futurista: Transformando o Mercado de Transporte

À medida que a demanda por soluções sustentáveis no transporte cresce, a Scania e a Brasdiesel se posicionam na vanguarda da inovação, oferecendo não apenas produtos revolucionários, mas também um compromisso com um futuro mais verde e consciente. O caminhão movido a biodiesel na tração 6x2 é apenas o primeiro passo em direção a uma indústria de transporte mais sustentável e responsável.

TXT Mauro Cassane

Imagem, Divulgação

MONTADORAS DE CAMINHÕES ESTÃO OTIMISTAS COM EXPANSÃO DO SETOR DE MINERAÇÃO EM 2024

Com investimentos previstos de 50 bilhões de dólares até 2027, setor de mineração aumentará expressivamente a demanda por caminhões especiais off-road já a partir deste ano, as montadoras estão otimistas com setor de mineração

Mercado de caminhões em 2024

Nesta primeira reportagem da série "Análise Geral do Mercado de Caminhões em 2024", vamos conhecer a opinião das principais representantes de cada marca que atua no mercado nacional tanto de veículos comerciais como, também, implementadores. Na próxima reportagem, vamos abordar quais mercados estão mais em alta e quais as tendências para novas tecnologias e serviços.

O mercado de caminhões deu marcha a ré em 2023. Foram emplacados 104.155 mil unidades contra 124.569 em 2022. Queda de 16,39%. Não foi surpresa. Os executivos das montadoras já previam encolhimento das vendas em função do aumento médio de 15% nos veículos Euro 6 em comparação com caminhões Euro 5. Quem pôde antecipar compra o fez em 2022 para escapar do aumento. E durante todo ano passado ainda havia caminhões fabricados em 2022 (Euro 5) nos pátios e a procura por eles foi alta.

Liquidado o estoque, agora frotistas, autônomos e empresas que necessitam de transporte precisam encarar a realidade e renovar ou aumentar a frota com caminhões Euro 6. Neste ano, janeiro começou com volume tímido de 7.993 unidades emplacadas, contra 10.068 em dezembro de 2023, apontando queda de 20,61% de um mês para outro. Se comparar com janeiro de 2023, (quando 10.209 unidades foram licenciadas), a queda foi de 21,71%.

Mas a indústria está otimista. Sinais econômicos positivos estão bem visíveis no horizonte que aponta queda contínua dos juros, ainda que em percentuais cuidadosamente baixos, inflação sob controle, demanda externa (China, principalmente) alta por minérios e, como sempre, bom desempenho do agronegócio (a despeito de projeção de safra de grãos ligeiramente menor que a do ano passado).

Os executivos das montadoras estão otimistas. Conversamos com representantes de todas as marcas que produzem caminhões no Brasil. Vamos às opiniões de cada com relação às perspectivas para este ano.

Opnião

Perspectivas 2024

“

“O mercado veio forte, principalmente, nos últimos quatro meses de 2023, acompanhando os indicadores econômicos positivos, como inflação sob controle, taxa de desemprego nos menores indicies históricos e taxa básica de juros em constante queda e com tendência de atingir 9% no final de 2024, comprovando os sinais de recuperação e aquecimento. É um cenário promissor e nos traz um sentimento de bons ventos para o setor mostrando que nosso cliente está em plena atividade”.

Alex Nucci

DIRETOR DE VENDAS DA SCANIA

“Estamos otimistas. O mercado deve prosseguir no crescimento gradativo que vemos desde o semestre passado. Nossa linha Euro 6 segue na preferência do transportador, tanto que estamos na liderança dos segmentos em que atuamos. O Volvo FH segue como o caminhão mais vendido no Brasil entre todas as categorias. Para 2024 projetamos um ano melhor que 2023”.

Alcides Cavalcanti

DIRETOR EXECUTIVO DA VOLVO

“Para o ano de 2024, em linha com a Anfavea, esperamos que o mercado seja melhor do que 2023, sendo puxado por segmentos como o agronegócio, mineração e também pelos programas do governo, como o Pac da Infraestrutura e da Mobilidade, que movimentam a Construção Civil. Com esse cenário, ainda em linha com a Anfavea, a expectativa é que o mercado como um todo supere a venda de 121.000 caminhões em 2024 no mercado interno, cerca de 12% a mais em relação ao ano passado”.

Jefferson Ferrarez

VICE-PRESIDENTE DE VENDAS E MARKETING
CAMINHÕES DA MERCEDES-BENZ

“Temos boas perspectivas para 2024 e para o ritmo de produção de nossos veículos, que seguirá a demanda do mercado para atender os clientes com a flexibilidade que já é marca da Volkswagen Caminhões e Ônibus. Um dos fatores que deve influenciar esta movimentação é a concessão de crédito, por isso vemos um potencial positivo. Estamos confiantes que 2024 será mais um ano de conquistas para a empresa e para a indústria de veículos comerciais. Vamos acompanhar os indicadores da Anfavea com projeção de crescimento de 13,6% em comparação com 2023. “

Sérgio Pugliese

DIRETOR DE VENDAS DA VOLKSWAGEN

“Para o setor, de uma forma geral, o Euro 6 está no início de um processo de amadurecimento no País relacionado aos investimentos feitos nas novas tecnologias e o respectivo retorno financeiro. Essa equação é projetada com base no avanço do volume de vendas na casa dos dois dígitos previsto para 2024 (13,9%) – ano que se considera um cenário macroeconômico mais favorável, com ampliação do crédito e redução dos juros. Dessa forma, deverá acontecer uma retomada mais forte das vendas, com expectativas do mercado acima de 16 toneladas crescer de 8% a 10%. Para a DAF, a previsão é avançar 20% em volume”.

Luis Gabim

DIRETOR COMERCIAL DAF

“Nossa expectativa para este ano é muito positiva e estamos alinhados com a Anfavea sobre o crescimento na venda de caminhões. Segundo a previsão de crescimento da entidade, devemos fechar o ano com a produção de 160 mil caminhões e ônibus e o emplacamento de 146 mil caminhões e ônibus. Fatores como a consolidação do Euro 6, queda na taxa Selic, maior disponibilidade de crédito, força do agro e do e-commerce devem influenciar positivamente nas vendas de todos os segmentos. Destaco também o Programa MOVER, que deverá ser uma ferramenta de fomento do setor com investimentos em P&D, gerando empregos e conhecimento”.

Carlos Tavares

DIRETOR COMERCIAL DA IVECO

“Neste ano o mercado de veículos comerciais, considerando vans e picapes, onde a Ford atua, vai crescer acima de 6% em relação ao ano passado. E a Ford vai crescer acima disso, estimamos mais de 10%”.

Rogélio Golfarb

VICE PRESIDENTE DA FORD

“As perspectivas para o setor de implementos rodoviários em 2024 são positivas. Acreditamos que o mercado se manterá no mesmo patamar do ano anterior, tendo em conta a carteira robusta em que começamos o ano. A demanda está forte em implementos e se recuperando em caminhões, que ano passado teve uma baixa na transição entre a motorização Euro 5 e Euro 6. Esta demanda positiva está correlacionada com a projeção de crescimento do PIB para este ano”.

Silvio Campos

DIRETOR COMERCIAL DA LIBRELATO

“Trabalhamos com perspectivas positivas para o ano, considerando a tendência de redução da taxa de juros no mercado interno, que deve facilitar o financiamento e a aquisição de novos produtos. Projeções de mercado apontam para a segunda maior produção agrícola da história, o que naturalmente aumenta a necessidade de veículos de transporte adequados a demanda. E obviamente, esse contexto, há grande potencial de bons volumes de vendas de implementos rodoviários.

Sandro Tretin

CEO DA RANDON

Visão geral

As projeções são positivas de forma unânime e, todos, alinhados com as perspectivas anunciadas pela Anfavea no início deste ano que prevê crescimento entre 12% e 13% nas vendas de caminhões. A briga entre as marcas, com a liderança do mercado total de caminhões acirradamente disputada entre Volkswagen e Mercedes-Benz, segue favorecendo, mesmo com poucas unidades a mais, a Volks que fechou ano passado liderando o mercado de caminhões com 25,95, seguida pela MB com 25,1%.

No segmento mais rentável e volumoso do mercado de caminhões - os pesados -, a competição, outrora corpo a corpo entre Volvo e Scania, ganha novo concorrente à altura: DAF. As vendas de 2023 mostram que a briga vai ser ainda mais dura neste ano: o Volvo FH 540 foi o mais vendido com 7,2 mil unidades. Em segundo lugar ficou o DAF XF 530 com 4.136, e terceiro ficou Volvo FH 460 com 3.783. Quarto lugar outra vez DAF XF 480 com 3.210. Em quinto Scania R 450 com 2.851 com o R 450 em sexto lugar com 2.328 unidades.

Enquanto a Volvo lidera com boa margem o segmento de pesados, a Mercedes dominou os segmentos de semileves, leves e semipesados. Já a Volks, embora líder no volume total de caminhões vendidos, liderou o segmento de médios.

Na próxima reportagem da Série Especial "Análise Geral do Mercado em 2024", vocês vão conhecer quais setores se mostram mais compradores de caminhões e quais as novas tecnologias que vão ganhar cada vez mais mercado no setor de transporte rodoviário de cargas.

TOP of MIND
TRANSPORTE
2024
TranspoData
Transporte & Logística

A PESQUISA JÁ ESTÁ A TODO VAPOR!

Estamos animados em anunciar a 7ª edição do Top of Mind do Transporte em um novo formato, onde os **melhores do setor serão reconhecidas.**

O Prêmio Top of Mind do Transporte, reconhece publicamente as **MARCAS** mais lembradas e destaca os **PRODUTOS** preferidos por quem vive, pensa e decide o transporte rodoviário de cargas.

Sua participação é o combustível que alimenta o transporte. Junte-se a nós, pois a excelência merece reconhecimento!

VOTE AGORA

TXT Mauro Cassane

VWCO, Divulgação

VOLKSWAGEN CAMINHÕES E ÔNIBUS ESTÁ OTIMISTA COM MERCADO DE CAMINHÕES

Em entrevista exclusiva à Transpodata, Sérgio Pugliese, diretor de vendas da Volkswagen, vê potencial positivo para o segmento de caminhões neste ano

- **2024 será um bom ano para o mercado de caminhões no Brasil?**

Temos boas perspectivas para 2024 e para o rítmo de produção de nossos veículos, que seguirá a demanda do mercado para atender os clientes com a flexibilidade que já é marca da Volkswagen Caminhões e Ônibus. Um dos fatores que deve influenciar esta movimentação é a concessão de crédito, por isso vemos um potencial positivo.
Estamos confiantes que 2024 será mais um ano de conquistas para a empresa e para a indústria de veículos comerciais.

- **E qual será o tamanho do mercado de caminhões neste ano?**

Vamos acompanhar os indicadores da Anfavea (associação que representa as fabricantes de veículos no Brasil), com projeção de crescimento de 13,6% em comparação com 2023.

- **Na sua opinião quais segmentos serão mais compradores de caminhões e quais se retrairão neste ano?**

Acredito que os emplacamentos serão puxados principalmente pelo agronegócio. O setor, que sempre foi importante para o mercado de caminhões, continua aquecido. A economia brasileira sofreu um grande impacto da Covid-19, com o encolhimento do PIB, caindo em -3,3% em 2020. Nos anos seguintes, o crescimento recuperou, atingindo 5% em 2021 e 2,9% em 2022, com 2023 previsto para terminar em 2,6%. Isso foi impulsionado em parte pelo setor agrícola. Tivemos uma safra recorde em 2023, o que é um bom sinal para 2024. A agricultura depende muito dos caminhões, seja dos nossos veículos médios no campo ou dos nossos caminhões extrapesados para o transporte. Uma boa colheita é indicativo de um cenário positivo. O Novo PAC também deve movimentar o mercado, assim como o transporte de bens no geral.

- **Há nichos ainda a serem explorados no segmento de transporte de carga no Brasil?**

Alguns segmentos apontam crescimento e incremento de demandas, mas o mercado em geral ainda oferece muitas oportunidades de crescimento. O ano de 2023 foi um ano de transição em que nem todos os modelos de caminhão haviam sido lançados e o mercado ainda não estava estabilizado com o lançamento do Euro 6. Em 2024, iniciamos o ano com o line up completo e com a possibilidade de atender a segmentos específicos. Como exemplos, podemos mencionar os nichos de limpeza urbana, construção civil e agronegócio, setor que teve ótima performance em 2023.

- **O senhor acredita, realmente, em algum programa viável de renovação da frota de caminhões no Brasil?**

Sim, um programa de renovação de frota traria diversos benefícios e o seu incentivo é fundamental. Defendemos isso há mais de 20 anos. A presença de caminhões novos nas estradas significaria mais segurança, menor emissão de poluentes, ganho de eficiência por parte dos frotistas e até mesmo novos empregos.

- **Mas o que as montadoras podem fazer para ajudar nesse processo?**

Com relação às montadoras, as contribuições podem envolver a oferta de condições diferenciadas para aquisição de veículos, desenvolvimento de novas tecnologias e ampliação na oferta de serviços.

- **O programa do governo de incentivo à indústria, batizado de "Nova Indústria Brasil", pode favorecer as fabricantes de caminhões?**

O programa tem potencial para favorecer a indústria de caminhões no Brasil. As medidas podem ajudar as empresas a se modernizarem, se tornarem mais competitivas e a expandirem seus negócios. Além disso, a iniciativa foca em áreas como eletrificação, conectividade e autonomia, o que pode impulsionar o desenvolvimento de novas tecnologias, como sistemas de propulsão híbridos e elétricos, sistemas de segurança avançados e soluções de conectividade para gestão de frotas.

- **Como está o negócio de locação de veículos de vocês?**

O VW Truck Rental oferece uma opção de mobilidade para os clientes, com benefícios, agilidade nas transações e redução nos custos operacionais. Em uma única parcela de valor competitivo, o frotista tem acesso a soluções como: proteção do veículo, documentação, sistema de telemetria RIO e manutenção. A contratação pode ser realizada em nossa rede de concessionários autorizados ou através de nosso site dedicado.

- **Há algo estruturado, junto com a rede, para comercialização de seminovos?**

Sim, contamos com a Volks|Confia, nossa loja multimarcas de veículos seminovos. Estamos sempre atentos às movimentações do mercado de caminhões e ônibus e ouvindo os nossos clientes. Portanto, com esse serviço podemos oferecer mais uma opção segura e completa aos compradores. Na concessionária é possível vender, comprar ou trocar um caminhão ou ônibus usado por outro seminovo com a garantia de uma avaliação justa e com um processo moderno, prático e seguro! Os concessionários da VWCO sempre estiveram presentes e continuarão atendendo o mercado dos seminovos.

- **O senhor conhece muito bem os frotistas brasileiros de longa data. Seja sincero, os frotistas estão realmente dispostos a pagar mais por caminhões bem mais caros que se valem de combustíveis não fósseis (ou mesmo elétricos) unicamente porque esses produtos emitem menos poluentes?**

O mercado de caminhões apresenta características bem específicas. Ao comprar um caminhão, por exemplo, o cliente considera majoritariamente a entrega daquele produto. Ou seja, são avaliados o desempenho, a redução de combustivel e valor de manutenção. Então o custo total de propriedade (TCO) é a principal métrica de avaliação sobre as vantagens da aquisição de um elétrico e o ponto focal dos frotistas. Hoje a família e-Delivery tem duas opções de capacidade de carga, variações de conjuntos de baterias – o que reflete diretamente na autonomia dos veículos – além de opções de entre eixos. O custo varia dependendo da configuração escolhida por nossos clientes. Porém, quando o cliente faz a conta do TCO, o veículo elétrico fica muito competitivo mesmo tendo um custo inicial um pouco mais elevado.

- **Ainda há espaço ou não para significativos avanços tecnológicos nos motores do ciclo Diesel?**

Na Volkswagen Caminhões e Ônibus investimos continuamente para aprimorar nossos produtos, buscando sempre entregar mais eficiência, conforto, tecnologia e segurança. Independentemente de qualquer legislação, essa excelência no desenvolvimento é nosso DNA e estamos sempre trabalhando para otimizar as aplicações e os custos operacionais de nossos clientes. No que tange à motorização, isso pode ser feito de diversas formas e nosso time de cerca de 600 profissionais ligados à Engenharia está dedicado para desenvolver essas soluções para o mercado.

- **Qual a sua expectativa para a Fenatran deste ano?**

As expectativas para a Fenatran deste ano são extremamente positivas. A feira representa um marco para o setor de transporte rodoviário de cargas e logística, e estamos ansiosos para apresentar as nossas soluções e fortalecer nossa posição no mercado. A Fenatran é uma excelente oportunidade de geração de negócios e reúne os principais players do setor. Portanto estamos com boas expectativas sobre o evento.

TXT Mauro Cassane

Banco Mercedes-Benz, Divulgação

MERCEDES-BENZ ENTRA NO NEGÓCIO DE LOCAÇÃO DE CAMINHÕES NO BRASIL

Depois da Scania, Volvo e Volks, chegou a vez da Mercedes lançar empresa de locação para caminhões e ônibus no País

A Mercedes-Benz entrou oficialmente hoje no negócio de locação de caminhões e ônibus. O nome é Daimler Truck Locações e Serviços. Agora as quatro maiores fabricantes do País (Mercedes, Volvo, Scania e Volks) vão também brigar neste mercado junto com quem lidera esse negócio há quase uma década, o Grupo Vamos (que compra caminhões de todas as marcas e os oferece para locação).

Ainda incipiente, a locação de caminhões vem crescendo rapidamente no Brasil. O Grupo Vamos, por exemplo, tem mais de 35 mil caminhões locados no País. Volvo, Scania e Volks, que começaram neste seara em 2022, chegam a quase 800 unidade. Os contratos variam, na maioria, de 36 a 60 meses. Mas dá para negociar prazos diferentes (vai depender do volume a ser contrato e do poder de barganha de cada frotista).

O negócio é feito não exatamente pela montadora mas por seu braço financeiro. Ou seja, o banco de cada fabricante gerencia os trâmites da locação. E suas concessionárias, em todo o Brasil, vendem a solução. A Mercedes, inclusive, acrescentou seu braço de usados, a Select Truck, para ficar com os caminhões depois que cada contrato for finalizado.

Para Hilke Janssen, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz e da Daimler Truck Locações e Serviços, o mercado de locações vem crescendo nos últimos anos, impulsionado pela alteração de comportamento dos clientes, que antes consideravam somente veículos próprios para compor a frota e, hoje, estão mais abertos às locações.

De acordo com Janssen, o novo negócio começa já este mês de fevereiro. A princípio a empresa vai oferecer os modelos mais vendidos mesmo: Accelo, Atego e Actros. E a locação começa para empresas que precise de, no mínimo, três unidades. Por ora, 100 veiculos estão no planejamento. Quem locar vai já contar com serviços de telemetria Fleetboard, documentação e até gestão das multas (isso não significa isenção, mas administração das multas para depois a empresa pagar cada uma).

Maurício Bertolacini, head de vendas e Marketing da Daimler Truck Locações e Serviços, detalha as vantagens da locação:

Maurício Bertolacini, head de vendas e Marketing da Daimler Truck Locações e Serviços

"Obtenção de benefícios fiscais, a não preocupação com a renovação da frota de veículos e revenda dos usados e com a gestão de manutenção, documentação e multas, que será feita pela empresa de locação. Além disso, há a garantia de disponibilidade dos caminhões para a operação, propiciando maior liquidez para os clientes investirem no seu negócio principal".

O diretor de desenvolvimento de mercado da Volvo Financial Services no Brasil, José Olímpio Francisco, explica que setores da indústria, agronegócio, mineração, construção e florestal são os que mais demandam locação de caminhões "uma vez que a maioria dos contratos, feito por terceiros, tem prazos definidos".

A Mercedes-Benz está otimista com o novo negócio. Segundo Maurício Bertolacini "até o final do ano que vem a expectativa é chegarmos a 200 unidades locadas no Brasil".

Hilke Janssen, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz e da Daimler Truck Locações e Serviços

"Hoje, a locação de veículos comerciais é um mercado que corresponde a 2% da frota circulante de veículos pesados no Brasil. Em países como Estados Unidos, esse número chega a 25% e, na Europa, o aluguel de caminhões já existe há mais de 30 anos. Estudamos o mercado e trouxemos uma solução para facilitar a vida de nossos clientes. Para cada um deles, será oferecido um produto customizado, idealizado exatamente para atender a necessidade do seu negócio ".

Por enquanto o negócio vai se concentrar unicamente na locação de caminhões rodoviários da marca. A expectativa, de acordo com executivos da empresa, é em breve ter também esses serviços para caminhões off-road e para ônibus urbano e rodoviário.

TXT Rinaldo Machado

Prometeon, Divulgação

PROMETEON RENOVA COMPROMISSO COMO PATROCINADORA OFICIAL DA COPA TRUCK 2024

A Prometeon, fabricante global de soluções de pneus para veículos comerciais, celebra o retorno como patrocinadora oficial e fornecedora exclusiva de pneus para a Copa Truck

A Prometeon, fabricante global de soluções de pneus para veículos comerciais, celebra o retorno como oficial e fornecedora exclusiva de pneus para a Copa Truck, prestigiada competição de caminhões no Brasil. Durante o evento de revelação, que ocorreu na filial de Santo André na última quarta-feira (31), foi anunciado o contrato com vigência de dois anos, que entrou em vigor em janeiro deste ano e se estenderá até o final de 2025. A ocasião contou com a presença de Ricardo Susini, CEO da Prometeon para a América Latina; Carlos Col, CEO da Mais Brasil, empresa organizadora da Copa Truck.

Continuidade na história de sucesso

A retomada da parceria com a Copa Truck marca não apenas uma continuidade estratégica, mas também o reencontro de duas entidades que desempenharam papéis cruciais desde a criação do campeonato em 2017. A Prometeon manteve-se presente até o término de 2018, desempenhando um papel fundamental como patrocinadora e fornecedora de pneus.

Ativações na etapa Prometeon em Interlagos: Destaque na temporada 2024

Durante as oito etapas programadas para 2024, a Copa Truck terá uma Etapa Prometeon especial em Interlagos, agendada para agosto. Esta disputa na pista paulistana de 4.309 metros será o epicentro das ativações da empresa, proporcionando experiências únicas para seus clientes e parceiros.

Desenvolvimento de produtos e experiência do cliente

Ricardo Susini, CEO da Prometeon para a América Latina, destaca a importância da Copa Truck como um laboratório crucial para o desenvolvimento de produtos e o fortalecimento do contato com os clientes.

Ricardo Susini, CEO da Prometeon

"Estamos muito satisfeitos em anunciar nosso retorno para as pistas brasileiras, fornecendo a melhor solução para que os pilotos da categoria continuem empolgando todos nós fãs de competição", declara Susini.

Temporada 2024 começa em Campo Grande

A temporada de 2024 da Copa Truck terá início em 17 de março em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, e contará com os melhores pneus desenvolvidos e fabricados no Brasil pela Prometeon.

TXT Mauro Cassane

Ford, Divulgação

FORD E-TRANSIT FOI LANÇADA NA CONFIGURAÇÃO CHASSI CABINA

Versões furgão e caminhonete da Transit elétrica, batizadas de Ford E-Transit, começam a ser vendidas em março

A Ford apresentou a versão elétrica do furgão Transit na última Fenatran, em 2022. Depois de realizar testes em todo o Brasil no ano passado, e com 300 pedidos já em carteira para a versão furgão, a partir de março deste ano, vai também oferecer a versão Transit chassi cabina 100% elétrica. É a primeira caminhonete abaixo de 5 toneladas movida a energia elétrica do País.

A E-Transit será importada da fábrica de Kocaeli, na Turquia, embora a montadora também a produza nos EUA. A justificativa para trazê-la de mais longe é porque os modelos produzidos na Europa são mais alinhados com as características dos furgões que operam no Brasil.

A partir da próxima semana as mais de 100 revendas Ford terão no cardápio quatro versões para o furgão E-Transit e duas versões para o modelo chassi cabina. As diferenças, na versão furgão, são restritas ao tamanho do compartimento de carga: L2H2, com 9,5 m3; L2H3, com 10,7 m3; L3H3, com 12,4 m3; e L4H3, com 15 m3. Com PBT de 3,5 toneladas, que permite a condução com CNH B, a capacidade de peso carregado varia de 800 a 1.000 kg.

A versão chassi cabina da Ford E-Transit Chassi tem duas opções: PBT de 3,5 e 4,2 toneladas e capacidade de carga de 1.300 a 2.100 kg. Já os preços são: **R$ 542 mil** para a versão de 3,5 toneladas (o valor não muda para a versão furgão) e 562 mil para a versão de 4,2 toneladas. Para estes produtos a Ford oferece garantia de três anos, ou 100.000 km, e cobertura de oito anos ou 160.000 km para a bateria.

Os modelos E-Transit, tanto nas versões furgão como, também, chassi cabina, são equipados com motor elétrico de 198 kW (similar a 269 cv) com torque de 430 Nm, com tração traseira e torque instantâneo. A autonomia da bateria de lítio de 68 kWh pode chegar, segundo a Ford, a 317 km em condições muito especiais de uso e vazia. Carregada considerando operações mais reais, também segundo a engenharia da montadora, a autonomia chega a 260 km.

De acordo com Guillermo Lastra, diretor de veículos comerciais da Ford, “a ansiedade de autonomias maiores não costuma ocorrer nas operações com veículos comerciais uma vez que, normalmente, veículos elétricos de carga são utilizados em rotas fixas”. Outro ponto positivo e importante, Lastra comenta:

“para furgões, normalmente utilizados em áreas urbanas, temos a vantagem de acontecer o carregamento das baterias pelo sistema de freios regenerativo que se vale do anda-e-para típico nas cidades”.

A bateria de lítio de 68 kWh pode ser carregada tanto em corrente contínua (até 115 kW), em 35 minutos, como em corrente alternada (até 11,5 kW), em oito horas, usando conector do tipo 2, com um sistema de gerenciamento de carga que otimiza a sua vida útil.

Os modelos E-Transit já trazem de série tecnologias semiautônomas que reduzem o risco de colisões, como sistema de frenagem autônoma, além de controle de tração e estabilidade AdvanceTrac e câmera 360°.

Assim como nos modelos Transit convencionais há, também, três modos de condução – Normal, Econômico e Escorregadio –, que junto com o sistema de regeneração de energia contribuem para a segurança e menor custo operacional.

Matias Guimil, gerente de vendas de veículos comerciais da Ford.

“A E-Transit oferece vantagens que vão muito além das emissões zero. O custo de posse é uma delas. O seu trem de força tem 86% menos peças de desgaste que o da versão a diesel e, combinado com o uso da energia elétrica, seu custo total de operação é 40% menor”,

Como sempre fez no Brasil, a Ford oferece suporte ao cliente na transformação dos veículos e desenvolvimento de projetos especiais. Esse trabalho é feito pela engenharia da marca junto com 30 transformadores localizados nas principais regiões do País, que podem ser credenciados pelo programa de certificação de qualidade Ford Pro Convertor.

TRC Ativa

SOMOS UMA

AGÊNCIA DE

ATIVACÕES E PROMOCÕES

FOCADA EM EVENTOS , CAMPANHAS PROMOCIONAIS E ATIVAÇÕES DE MARCAS.

ENTRE EM CONTATO

contato@trcativa.com.br

NETFLIX
stranger things
stranger things
NETFLIX

CAMINHÃO
SUPER DIA DO MOTORISTA
Omnilink

viniarco
Biofábrica
CLC
AGRO | sansuy

TOP MKD
TRANSPORTE
2022
bem-vindos
TOP MKD
TRANSPORTE
2022

TXT Mauro Cassane

TranspoData, Divulgação

AVALIAMOS A VERSÃO MAIS LUXUOSA DA FIAT STRADA 2024

Test-drive com a picape mais vendida do Brasil revela um veículo versátil, confortável e com bom desempenho tanto na estrada quanto na cidade

Testamos a picape mais vendida do Brasil. A Fiat Strada. O test drive especial foi feito com a versão cabine dupla, modelo Ultra, a mais completa e luxuosa. Ano passado a Fiat emplacou 120.600 unidades desta picape leve no País. Só para se ter uma ideia, o volume de vendas da segunda picape mais vendida do País, a Fiat Toro, é de pouco mais de 50 mil unidades.

Embora seja a mais vendida, é uma picape com pouca capacidade de carga. A versão cabine dupla oferece praticamente um pouco mais de espaço para cargas que um sedã grande com generoso porta-malas: carrega até 844 litros de volume e tem capacidade para 650 quilos. Entretanto, para trabalhos urbanos, é campeã. Ágil, potente e versátil.

A versão Ultra é a mais luxuosa. Tem que prestar atenção para não confundi-la com a Fiat Toro. O design de ambas é muito parecido. A diferença fica mais por conta das dimensões de cada uma.

A nova geração da Fiat Strada surpreende mesmo pela motorização. O motor 1.0 Turbo 200 Flex, de três cilindros em linha e 12 válvulas, gera 130 cv de potência com etanol e 125 cv com gasolina, ambos entregando torque de 20,4 kgfm. Convenhamos, para uma picape pequena, é força e torque de sobra.

Avaliamos com carga de 300 quilos. Nem fez diferença. Mesmo encarando subidas mais íngremes, o torque é suficiente e, de verdade, sobra força. Mas, para tanto, é preciso solicitar mais giro do motor. Diferente dos engenhos Diesel, que entregam torque a baixas rotações, os motores do ciclo Otto precisam de aceleração mais pesada para fazer o mesmo.

A Fiat Strada 2024 vem com transmissão CVT automática de sete velocidades que se harmoniza bem com o novo motor turbo 1.0. Nem pense que, por ser 1.0, é fraco. Pelo contrário, é um motor "downsize" com generosa potência. Carregada com a carga que colocamos (300 kg), fez de 0 a 100 km/h em 9,8 segundos na reta. Na ficha técnica da Fiat diz que bate 180 km/h de velocidade máxima. Prudentemente não aferimos isso.

Porém, em se falando de velocidade a Fiat Strada não faz feio. Com boa arrancada, a picape leve da Fiat tem méritos. Inclusive em retomadas rápidas para, por exemplo, executar ultrapassagens seguras. A transmissão responde prontamente quando o acelerador é solicitado com mais ênfase.

Em tocada sustentável e segura, fizemos também boa média neste test drive com a Fiat Strada Ultra, modelo 2024. Carregada com 300 kg, com motorista e um carona, fizemos 8,1 km/l na cidade e 9,2 km/l na estrada usando etanol como combustível. Na ficha técnica da Fiat, diz que, com gasolina e vazia faz 12,1 km/l na cidade e 13,2 km/l na estrada.

Com suspensão reforçada (oferecendo boa estabilidade em curvas) e volante elétrico bem calibrado (ao mesmo tempo leve e firme), as versões mais luxuosas da Fiat Strada (tanto a Ultra como a Ranch), têm para-choque dianteiro envolvente, nova grade em colmeia e faróis de neblina em LEDS (visualmente a frente ficou bem parecida com a Toro).

A tocada ficou muito superior que a versão anterior. O carro se comporta bem tanto na estrada quanto na cidade. Retoma velocidade com facilidade, as trocas de marchas são ágeis e macias e o silencio interno é louvável. Destaque também para o quesito conforto: mesmo em estradas ruins ou sem pavimento, o conjunto de suspensão funciona perfeitamente bem tornando a dirigibilidade tranquila e agradável.

As versões Ultra (que testamos) e Ranch são as mais caras. O valor sugerido é de R$ 135.990,00.

TXT Mauro Cassane

TranspoData, Divulgação

FORD TRANSIT AUTOMÁTICA MINIBUS SURPREENDE AO OFERECER CONFORTO, EFICIÊNCIA E SEGURANÇA

Com transmissão automática de dez velocidades e vários itens de segurança ativa, Ford Transit automática minibus se posiciona alguns passos à frente em relação à concorrência

O trabalho com vans ou furgões normalmente ocorre dentro das cidades. É uma operação cansativa, especialmente no anda e para das metrópoles castigadas pelo trânsito. Há tempos se fala que seria ideal que esses veículos tivessem transmissão automática. E a desculpa sempre foi o preço desse equipamento que, em média, acresce pouco mais de 20 mil reais ao valor do veículo.

A Ford foi a primeira a quebrar o paradigma ao lançar, no ano passado, cinco modelos da Transit equipados com transmissão automática de 10 velocidades. São três versões para passageiros e uma furgão.

Avaliamos a versão minibus 14 + 1 (a conta aí deixa claro que a van leva 14 passageiros mais o motorista). As outras duas versões automáticas da van são 17 + 1 e vidrada (que vem com as janelas de vidro mas sem bancos de passageiros na parte de trás e é indicada para adaptações especiais).

Vamos logo de cara falar do que interessa: a transmissão automática, da própria Ford, de 10 velocidades. Pode parecer velocidades demais até mesmo para um carro de passeio. Mas funciona bem. Os engates são cirúrgicos e rápidos. É possível sentir as primeira duas trocas (mais pesadas) mas da terceira em diante não se sente absolutamente o menor solavanco.

Basta rodar por meia hora pelo caótico trânsito paulistano para se dar o veredito: foi uma decisão acertadíssima da Ford oferecer o câmbio automático. E pagar cerca de 20 mil reais a mais por essa tecnologia que oferece, sobretudo, conforto, além, claro, economia de combustível, compensa 100%. Indiscutível.

Há tempos tratamos desse ponto aqui em Transpodata. Transmissão automática deveria ser item de série em veículos comerciais. Trata-se de uma questão até de saúde. É desumano motoristas profissionais com jornadas de até oito horas na direção de veículos para transporte de passageiros ou carga fazendo trocas manuais por horas sem parar.

Ponto a favor da Ford que saiu na frente. De acordo com a área de vendas, mais de 200 unidades já foram comercializadas no Brasil. A tendência é crescer. Basta avaliar para fechar com o produto.

Além disso, a transmissão automática da Ford se harmoniza muito bem com a nova geração de motores diesel da montadora estadunidense. O motor Ecoblue turbodiesel, de 2.0 litros, esbanja 165 cv de potência com torque elevado, de 39,7 kgfm. É um motor forte com uma vantagem extra: é silencioso.

Em nosso teste percorremos 420 quilômetros. Não conseguimos apurar o consumo específico. Mas todo trajeto consumiu pouco

mais que meio tanque (que tem capacidade para 71 litros). Basicamente rodamos por estradas em ótimas condições e encaramos, variando, 60 quilômetros em serra.

O silencio agrega prazer à condução. Agrada passageiros e condutor. Dirigir a Transit automática por seis horas é muito tranquilo. Os bancos, inclusive dos passageiros, são muito confortáveis. E a ergonomia é nota 10. Tudo fica às mãos do motorista.

A direção elétrica torna a tocada macia e, com o tempo, o motorista tem clara sensação de conduzir um automóvel. Itens de segurança como Controle Eletrônico de Estabilidade, anti-capotamento e estabilização de vento lateral são frequentemente observados e sentidos ao longo da estrada e, mais ainda, nos longos trechos de serra com curvas acentuadas.

A van da Ford esbanja estabilidade. Confiante, é possível pedir um pouco mais do motor que responde prontamente. As retomadas de velocidade são firmes e ligeiras. Nestes momentos é possível notar como o trem de força da Transit é perfeitamente equilibrado.

No trânsito a função "stard stop" (desliga-se tudo a cada parada total do veículo), dispositivo muito utilizado nos veículos de passeio mais modernos, além de economizar combustível te dá a sensação momentânea de estar em um carro elétrico (tamanho é o silêncio interno). Assistência de partida em rampa, altamente recomendado para veículos comerciais, também está ativo neste veículo.

No que diz respeito à dirigibilidade, a Transit fica com nota máxima. Como mencionado, a ergonomia é perfeita ao oferecer todos os controles ao motorista sem qualquer esforço. Tudo à mão. A alavanca para posicionamento dos modos de condução: parada, ré, neutro, automática e manual tem trocas curtas e suaves. Só faria uma sugestão: na sequência da alavanca, seria muito melhor, e mais intuitivo, colocar a função "automática" na última posição (que, neste caso, é onde a engenharia da Ford posicionou a função "manual").

Ocorre que os motoristas, intuitivamente, puxam a alavanca totalmente para baixo buscando o modo automático. Mas ao fazer isso com a Transit, inadvertidamente, você aciona a função manual. Aconteceu isso em nosso teste comigo. Ao sair, observei o giro subir rapidamente. Estava em primeira marcha quando deveria estar em terceira. Foi quando

notei que estava no modo manual. Aproveitei para fazer as trocas no próprio botão da alavanca. Que é perfeito. Funciona bem e com toques suaves as trocas vão se escalonando no modo manual.

No geral a Transit automática surpreendeu pelo alto conforto (inclusive para os passageiros) e excelente dirigibilidade. O computador de bordo com tela LCD de 4,2 polegadas colorida é de fácil manuseio. Itens extras de segurança como assistente de permanência em faixa, controle de cruzeiro adaptativo e assistente de frenagem autônoma acrescentam sensação extra de segurança não apenas ao motorista mas igualmente aos passageiros que, aliás, contam com cintos de segurança de três pontos.

Outro item que merece louvor é o ar-condicionado traseiro que funciona muito bem e consegue manter toda área dos passageiros muito bem refrigerada.

Enfim, é uma van que todo motorista profissional, que trabalha com escolar, fretamento ou turismo receptivo sonha ter. O valor sugerido deste modelo, 14+1, gira em torno de R$ 300.000,00. Quem sabe calcular corretamente custos e benefícios vai concluir que, entre as opções e preços disponíveis, certamente é um bom negócio.

TRUCKVAN®

GRANDES SOLUÇÕES PARA O SEU NEGÓCIO

Rodotrem Basculante

30 ANOS

• Black Edition •

www.truckvan.com.br

TRANSPORTE DE CARGAS ESPERA MELHORIAS NA INFRAESTRUTURA DO PARANÁ

Com investimentos estimados em R$ 395 milhões, expectativa do setor é recuperar o tempo perdido nos últimos anos e avançar com as concessões de rodovias do estado

TXT Roberto Hunoff

Divulgação

Nos últimos anos, a economia do Paraná passou por expressiva diversificação. De acordo com estudos realizados pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social e, com base nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, oito municípios do estado estão dentre as 100 maiores economias do Brasil. Apesar disso, a infraestrutura tem sido alvo de críticas de diversos setores importantes para a economia paranaense, como o transporte rodoviário de cargas, principal meio de escoamento da produção do estado, que liga diretamente o agronegócio com o porto e a indústria com o comércio.

Pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte constatou que 59% das rodovias paranaenses são consideradas regulares, ruins ou péssimas. Porém, nos últimos dias, a expectativa do segmento melhorou, pois o governo do estado recebeu R$ 395 milhões da operação de crédito Avança Paraná II, contratada junto ao Banco do Brasil, montante que será direcionado a obras realizadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem e pela Agência de Assuntos Metropolitanos.

Silvio Kasnodzei, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná, comenta que o investimento é de extrema importância para o setor, já que a maioria das rodovias está deteriorada.

Silvio Kasnodzei, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná

"Apesar de ser visto como um estado rico e em evolução, o Paraná perdeu muito tempo devido à falta de investimentos assertivos. Esse valor anunciado é importante e significativo, mas ainda insuficiente para recuperarmos na totalidade o tempo deixado para trás ao longo dos últimos anos, principalmente observando que o estado é muito grande em dimensões e em população",

Uma das queixas do presidente é sobre o fato de a grande parte das rodovias que ligam o porto até as regiões produtoras não ser duplicada, o que atrapalha a logística do setor. Esse problema é um dos observados pela operação de crédito Avança Paraná II, que anunciou intervenções, nos próximos 30 anos, em 19 trechos de estradas. Estão projetadas duplicações e implantação de terceiras faixas, obras estruturantes para elevar a qualidade dos trechos concedidos, além de tecnologias para maior segurança viária.

Kasnodzei destaca o fato de que para chegar até o segundo maior porto do Brasil, em Paranaguá, há somente uma opção rodoviária, por onde precisam transitar cargas vindas de outros estados e de países vizinhos. Cita, ainda, que a maior parte das rodovias que liga o porto até as regiões produtoras não é duplicada. "Felizmente, percebemos que os governantes estão cientes do problema, e juntos superaremos os desafios. É assim que o transporte rodoviário de cargas paranaense vê esse cenário com os novos investimentos", assinalou. A colaboração entre os governos do Estado e federal resultou na criação conjunta do projeto, que servirá como referência para futuras concessões rodoviárias em todo o país. O Avança Paraná II visa melhorar a infraestrutura de transporte e logística, tanto em áreas urbanas como em rurais, dando suporte ao desenvolvimento social e econômico. Segundo o diretor de projetos da Secretaria de Planejamento do Paraná, Marcos Marini, o estado ainda receberá, em 2024 e 2025, mais duas parcelas de R$ 495 milhões, destinadas à infraestrutura.

Em 30 de janeiro, o governador Carlos Massa Ratinho Junior afirmou, durante cerimônia no Palácio do Planalto, que marcou a transferência de 1,1 mil quilômetros de rodovias estaduais e federais às concessionárias vencedoras dos leilões. Segundo ele, isso encerra um capítulo triste no sistema rodoviário paranaense, já que as antigas concessões, cujos contratos foram encerrados em 2021, tiveram uma série de problemas, com tarifas caras e falta de obras.

"Neste período tivemos muita conversa e pouco resultado. Tudo foi muito lento, mas esperamos que as concessões anunciadas sejam o início de uma nova era para infraestrutura do Paraná, com mais assertividade, transparência e resultados", definiu Kasnodzei.

TXT Roberto Hunoff

MRS, Divulgação

MRS INVESTE R$ 500 MILHÕES EM NOVAS LOCOMOTIVAS

Empresa fechou contrato para a compra de 30 unidades da marca Wabtec

A MRS Logística e a Wabtec Corporation oficializaram acordo para aquisição de 30 novas locomotivas da série Evolution

O negócio está avaliado em cerca de R$ 500 milhões, com as primeiras entregas programadas para 2024. A compra faz parte da estratégia de renovação da frota ferroviária e reforça a relação de quase 30 anos entre as duas empresas.

Lançadas em 2022, as locomotivas do modelo ES44ACi são equipadas com motores Evolution Series Diesel, que produzem 4.500 cavalos de potência com apenas 12 cilindros. O motor eletrônico a combustão interna de quatro tempos com turboalimentação proporciona maior eficiência energética e menores emissões. Isto é possível graças a um projeto focado na eficiência térmica da combustão combinada com um sistema de resfriamento de ar de dupla admissão.

De acordo com Guilherme Segalla de Mello, presidente da MRS Logística, a renovação da frota é crucial para que a empresa tenha ainda mais eficiência e segurança no transporte de cargas.

Guilherme Segalla de Mello, presidente da MRS Logística

"Ao utilizar uma frota moderna de locomotivas, promovemos uma melhor eficiência energética no transporte ferroviário e contribuímos para aprimorar a logística do país. A ferrovia já é um modal mais sustentável, mesmo assim empenhamos todos os esforços para termos a menor emissão de gases possível nas operações, contribuindo para o desenvolvimento sustentável", assinala.

A tecnologia avançada da ES44ACi está alinhada com o impulso global em direção a práticas mais sustentáveis. A locomotiva proporciona uma redução de emissões de cerca de 5% em comparação com sua antecessora, a AC4400. Os materiais de alta resistência utilizados na produção também aumentam os intervalos de manutenção em cerca de 28%, reduzindo os custos operacionais ao longo do ciclo de vida da locomotiva. "Estas locomotivas ES44ACi de ponta oferecem alto desempenho e maior confiança, além de reduzir as emissões de líder regional da Wabtec América Latina.

A MRS é uma operadora logística que administra uma malha ferroviária de 1.643 km nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Aproximadamente 20% de tudo o que o Brasil exporta e um terço de toda a carga transportada por trens no país passam pelos trilhos da MRS. A Wabtec Corporation é líder global em equipamentos, sistemas, soluções digitais e serviços de valor agregado para as indústrias ferroviárias de carga e passageiros, bem como para as indústrias de mineração, marítima e industrial.

TXT Redação TranspoData

Rodonaves, Divulgação

RODONAVES INVESTE EM PROJETO DE ENERGIA RENOVÁVEL

Objetivo da empresa é diminuir os impactos ambientais das operações

Considerada uma das principais empresas no setor de transporte e logística do Brasil, o Grupo Rodonaves investe no uso de fontes de energia renováveis e certificadas para tornar as operações mais eficientes e sustentáveis. Com 88% das operações movidas por compra de energia incentivada no Ambiente de Contratação Livre, compra de créditos de geração distribuída e por meio de sistemas de geração fotovoltaicos próprios, a companhia reduziu 450 toneladas de CO_2 das emissões de gases de efeito estufa, volume equivalente a 2.700 árvores plantadas.

Parte da estratégia ESG da companhia, atualmente, seis unidades no estado de São Paulo contratam energia no Ambiente de Contratação Livre, sendo duas em Ribeirão Preto, duas na capital paulista (Vila Guilherme e Vila Jaguara), além de Americana e Campinas. Em 2024, a unidade de São José dos Pinhais (PR) também passará a receber energia por meio de fontes renováveis adquiridas no ambiente de contratação livre.

Oswaldo Maia, diretor de gente e gestão do grupo, acrescenta que todas as iniciativas contam com Certificado Internacional de Energia Renovável, o I-REC, que comprova que a energia consumida é obtida a partir de uma fonte renovável.

Oswaldo Maia, diretor de gente e gestão da Rodonaves

"Essa é uma das maneiras de contribuirmos com o meio ambiente. Contamos com placas de energia solar em operações em diferentes estados do país, como Minas Gerais, Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo, além do Distrito Federal", explica.

O Grupo Rodonaves também investe em projetos para a utilização de água de reuso para a lavagem de caminhões nas unidades que contam com lavadores de veículos. Para isso, toda a água passa por um processo de tratamento para a reutilização. O sistema é aplicado em operações de diversas cidades nos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

BEM VINDO AO

ESPAÇO
CIDADE JARDIM

UM ESPAÇO PARA EVENTOS CORPORATIVOS, WORKSHOPS, PALESTRAS, REUNIÕES, TREINAMENTOS, ENCONTROS E CONFRATERNIZAÇÕES EM UM LOCAL EXCLUSIVO.

ALGUNS DE NOSSOS DIFERENCIAIS:

- 3 HELIPONTOS
- ESTACIONAMENTO
- ACESSO VIA QR CODE
- ANDAR PRIVATIVO
- ACESSIBILIDADE
- INTERNET DEDICADA
- SEGURANÇA 24 HORAS (CONDOMÍNIO)
- ACESSO EXCLUSIVO AO SHOPPING CID. JARDIM
- FÁCIL ACESSO AOS AEROPORTOS

REALIZE SEU EVENTO EM NOSSO ESPAÇO !

+55 11 3750-3488

reservas@espacocidadejardim.com

www.espacocidadejardim.com

ARCO-ÍRIS
APARECIDA ROSEIRA

Um posto de serviços completo com alto padrão de qualidade!

Complexo de alimentação e compras · posto de combustíveis e serviços · área de lazer e descanso · estacionamentos amplos e com segurança 24 horas

RODOVIA PRESIDENTE DUTRA KM 82 - ROSEIRA SP

FENATRAN

MOVIMAT

04 a 08
NOV | 2024
SÃO PAULO EXPO

Sua jornada

RUMO

AOS MELHORES NEGÓCIOS.

Faça parte da maior
COMUNIDADE
de transporte de cargas e logística da América Latina.

Intralogística
Serviços
Implementos
LastMile

Fale com nossa equipe:
comercial.fenatran@rxglobal.com

/fenatran_oficial
/fenatran
www.fenatran.com.br

Iniciativa:
Anfavea
NTC Logística

Apoio Institucional:
Anfir
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Organização:
RX