

Frota & Cia

ANO XXXI | ED. 256 | ABRIL/2024 | WWW.FROTACIA.COM.BR

EDIÇÃO ESPECIAL
Panorama 2023/2024
Mercado de
Implementos
Rodoviários



A SENSACÃO DO ANO

Os semirreboques de 4 eixos roubam a cena em 2023 e ajudam a indústria de implementos rebocados a alcançar o segundo maior volume de vendas da história

EXCLUSIVO

Levantamento de Frota&Cia com base no Renavam revela o desempenho de 198 fabricantes de implementos rodoviários

A FORÇA QUE NOS MOVE



José Augusto Ferraz
Diretor de Conteúdo

Ao longo de três décadas, **Frota&Cia** vem se empenhando em produzir conteúdo relevante para a atividade do transporte, com o intuito de colaborar para o desenvolvimento da atividade, seja por meio de empresas ou profissionais vinculados ao setor. Esse esforço jornalístico não se restringe apenas às notícias que ilustram as edições mensais da revista ou, então, diariamente no portal de **Frota&Cia**.

Outra importante fonte de informações é resultado do trabalho empreendido pelo Frota DataBank, braço estatístico da publicação, na forma de estudos de mercado que revelam as marcas e produtos preferidos dos transportadores brasileiros. E, o que é mais importante: sempre baseados em uma metodologia acima de qualquer suspeita, para eliminar qualquer forma de dúvida em relação à credibilidade do trabalho ou a sua intenção.

Assim acontece com o Ranking do Mercado de Veículos Comerciais que, há exatos 32 anos, aponta as marcas de modelos de caminhões, ônibus e utilitários mais licenciados no mercado brasileiro, com base nos números do Renavam. Ou o Ranking do Mercado de Veículos Comerciais Seminovos, que serve de referência para a indicação dos ganhadores do Prêmio Campeão de Revenda, de **Frota&Cia**, apoiado nas pesquisas de preços da Tabela Fipe.

Outro importante indicador é o Ranking do Mercado de Implementos Rodoviários, tema de capa dessa edição especial, que chega agora aos leitores. O levantamento revela com absoluta transparência o desempenho de exatos 198 fabricantes que disputam o mercado de produtos rebocados. A partir, também, das informações do Renavam, fruto de uma parceria de Frota&Cia com a Fenabreve, entidade que representa os distribuidores de veículos e implementos.

Para tornar ainda mais robusto esse trabalho, a edição traz o Panorama 2023/2024 do Mercado de Implementos Rodoviários, que mostra o desempenho da atividade no ano que passou e as projeções para 2024, elaborado a partir de entrevistas com personalidades do setor.

Esperamos que isso tudo sirva de proveito para nossos leitores e anunciantes, principal razão que nos move e motiva desde a fundação.



Frota & Cia

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

DIRETORIA - Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrían

REDAÇÃO

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

FROTA&Cia On Line

Gustavo Queiroz
gustavo.queiroz@frotacia.com.br
Victor Fagarassi
victor.fagarassi@frotacia.com.br

ARTE – Editor

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

COMERCIAL – Diretora

Solange Sebrían
solange@frotacia.com.br

MARKETING DIGITAL

Nicole Francis Nascimento Penafort
nicole.francis@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Capa: Image by rawpixel.com on Freepik

Distribuição

Enviada através de e-mail marketing para um mailing list de mais de 400 mil empresas de transporte de todo o Brasil, além da divulgação no portal e nas redes sociais.

Assinaturas e Alterações
de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax: (0**11) 2592-7000

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA: R\$ 150,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 15,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Tagipuru, 234 – conj. 85
Barra Funda – 01156-900
São Paulo – Brasil
Fone: +55 11 2592-7000
Home page: www.frotacia.com.br

Foto de capa: edição digital em imagem original de Samuel Zulianelo/Random

FROTA&Cia é uma publicação da SF Comunicação e Eventos Eireli, de circulação nacional e periodicidade mensal, enviada a proprietários e executivos em cargos de direção, de empresas vinculadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros. Sua distribuição também abrange administradores de frotas de veículos comerciais, embarcadores de cargas ligados à indústria e ao comércio, além de executivos de empresas fornecedoras 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, sem a 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.

Circulação – Abril de 2024

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



Ram® é marca registrada da Stellantis-FCA US LLC.
Paz no trânsito começa por você.

RAM. O PODER INIGUALÁVEL DA ÚNICA MARCA PREMIUM DE PICAPES DO BRASIL.

Estabelecer novos padrões de luxo para as picapes no Brasil tem sido uma obsessão para a Ram. Um objetivo que reúne inovação, para desenvolver e oferecer as mais modernas tecnologias, e a força da tradição, para produzir as mais potentes, capazes e exclusivas picapes do país.



R A M . C O M . B R



@ramdobrasil @ramdobrasil (31) 2123-8000



RAM
PODER INIGUALÁVEL

SUMÁRIO

FROTA&CIA – ANO XXXI – ED. 256 – ABRIL 2024
CADERNO ÔNIBUS – ANO XXII – ED. 211 – ABRIL 2024

10 PANORAMA SETORIAL

Mercado de implementos rodoviários rebocados alcança o 2º melhor resultado da história do setor e fabricantes e projetam desempenho igual em 2024

14 ENTREVISTA

JOSÉ CARLOS SPRICIGO – ANFIR

16 ENTREVISTA

SANDRO TRENTIN – RANDON

18 ENTREVISTA

ALVES PEREIRA – GUERRA

20 ENTREVISTA

SILVIO CAMPOS – LIBRELATO

21 RANKING MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Levantamento exclusivo de Frota&Cia revela o desempenho de 198 fabricantes de implementos rebocados em 2023, com base no Renavam

30 ENTREVISTA

ADRIANA TAQUETI – TEVX HIGER

32 TRANSPORTE ESCOLAR

Depois de dois anos de demonstrações, Marcopolo inicia a vendas do Attivi Integral elétrico, com base em uma proposta técnica e comercial consistente



NOSSA CAPA



27 ÔNIBUS

34 LANÇAMENTO

A montadora chinesa Ankai aporta no país, com a oferta de ônibus elétricos de 6 a 12 de comprimento, para levar a eletromobilidade à periferia das cidades

36 ESPECIALIDADES

Operadores do transporte regular escolar festejam a volta do movimento pós pandemia. Mas reclamam da falta de fiscalização contra os clandestinos

SEÇÕES

06
TRANSPORTE
ONLINE

28
PONTO A
PONTO

38
PANORAMA

**A GENTE PUXA
A HISTÓRIA
PRA FRENTE.**



*Desde o início buscamos a inovação.
Hoje, 75 anos após a nossa fundação, continuamos olhando pra
frente, sempre procurando o próximo quilômetro a ser desbravado,
mas sem esquecer do passado que nos trouxe até aqui.
**Continuamos na dianteira do mercado,
puxando as novas ideias, puxando a história pra frente.***

RANDON
75

ANOS

TRANSPORTE ONLINE

ACTROS L MOSTRA NOVO VISUAL

A Mercedes-Benz apresentou ao mercado europeu o novo Actros L, inspirado no design da versão elétrica eActros 600. Seu design aerodinâmico, voltado para a eficiência energética, proporciona uma economia de combustível de até 3%. E a terceira geração do motor diesel OM 471, de 480 e 530 cv, é 4% mais econômico que a geração anterior. O modelo oferece três opções de cabine: Stream, Big ou Giga Space. E vem equipado com os mais modernos recursos de segurança e conforto a bordo.



PNEUS SEM AUMENTO

Representantes do setor de transportes estiveram reunidos com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, para protestar e conversar sobre as medidas antidumping impostas aos pneus importados. “Nosso pleito é claro e urgente: não podemos permitir o aumento de tributos sobre os pneus, que são o segundo maior custo do transporte brasileiro”, afirmou um dos participantes do encontro. Vale destacar que o Brasil ocupa o segundo lugar no mercado mundial de pneus de carga.

VENDAS ENCERRADAS

A RX Brasil, organizadora da Fenatran 2024, anunciou que 100% do espaço da feira já foi comercializado.

O evento acontece de 04 a 08 de novembro e irá contar com mais de 600 marcas distribuídas entre os 100 mil m² do São Paulo Expo, localizado na capital paulista. Junto com a exposição de produtos, a feira irá realizar mais uma edição do Fenatran Experience, para a realização de test-drives na área externa. Além de palestras e painéis abordando temas de interesse do setor de transportes.

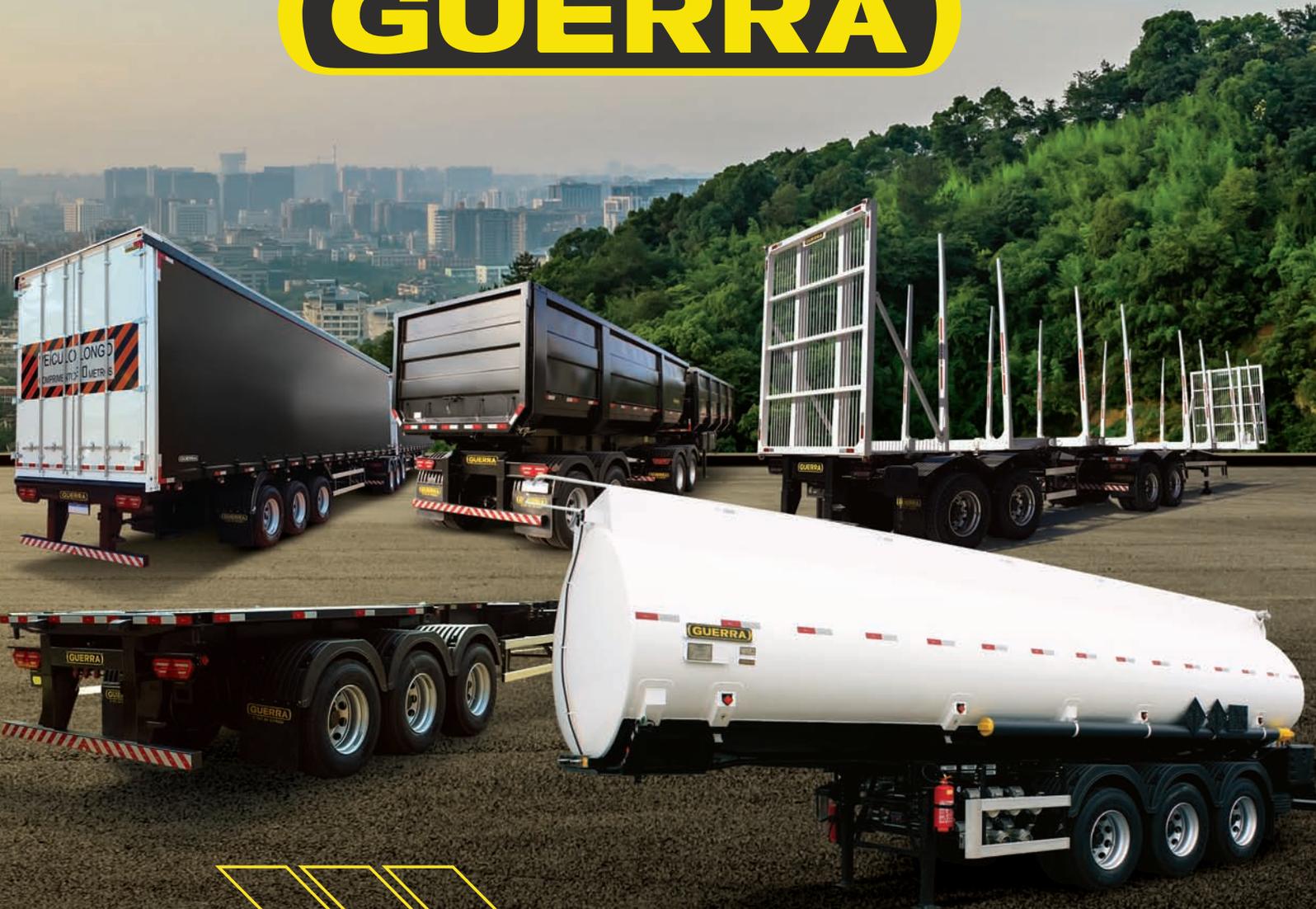


BYD AVANÇA NAS PICAPES

A BYD se prepara para o lançamento de sua primeira picape em nível mundial, ainda sem data definida. O modelo, equipado com tecnologia plug-in da BYD para aplicação off-road, oferece uma potência de 480 cavalos com motor V8 de 4.0L, além de tração elétrica nas quatro rodas e inúmeros recursos tecnológicos de última geração. A autonomia de cruzeiro é de 800 Km.

UMA SÓ FORÇA.
UMA SÓ ROTA.

GUERRA



Escaneie e conheça
nossa linha de
produtos e a rede
de distribuidores.



 guerraimplementosoficial

 guerraimplementos

 guerraimplementos

 @guerraimplementosrod

 @guerraimplementos

 guerraimplementos.com.br

TRANSPORTE ONLINE

MAN HTGX VAI DE HIDROGÊNIO

A MAN Truck&Bus revelou seu primeiro caminhão com motor de combustão a hidrogênio. O modelo terá uma edição limitada de 200 unidades, exclusiva para clientes europeus. Batizado de MAN hTGX, o veículo oferece autonomia de até 600 quilômetros, potência de 383 kW ou 520 cv e torque de 2.500 Nm a 900-1300 rpm. O tanque com hidrogênio comprimido a 700 bar (CG H2) e capacidade de 56 kg pode ser abastecido em menos de 15 minutos.



EQUIDADE DE GÊNERO E RAÇA

O Ministério dos Transportes e das Mulheres, assinaram protocolo de intenções para promover o Programa Pró-Equidade de Gênero e Raça. O objetivo é incentivar a igualdade em acesso, remuneração, ascensão e permanência no emprego nas agências reguladoras e empresas públicas vinculadas ao setor de transportes. A iniciativa está aberta para as empresas que atuam direta e indiretamente na infraestrutura rodoviária, ferroviária e logística do país.

GUIA DE PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS

As empresas de transportes identificadas com as causas ambientais podem contar com uma valiosa contribuição da CNT (Confederação Nacional do Transporte). É a publicação “Transporte Rodoviário e Meio Ambiente: Catálogo CNT de Práticas Sustentáveis”, disponível no portal da entidade. “O trabalho inova ao trazer às empresas do setor a visão sistêmica da importância das ações socioambientais. Ao mesmo tempo em que consolida realidades do setor transportador vivenciadas há anos por empresas de carga e de passageiros espalhadas pelo país”, destaca Vander Costa, presidente da CNT.



UTILITÁRIOS ELÉTRICOS

A rede de concessionárias Carueme inaugurou sua primeira unidade de veículos utilitários 100% elétricos da marca Hitech Electric, em São Paulo. A empresa oferece três linhas de produtos voltados ao transporte urbano de cargas: o e.co Delivery, e.co Cargo e e.co Truck. Os modelos possuem capacidade de carga de 400kg, 500kg, 550kg, 650kg, 780kg e 800kg. E os preços variam de R\$ 129 mil a R\$ 200 mil.

IRIZAR EM VERSÃO DE CARGA

A Irizar, mais conhecida pelos ônibus que fabrica, apresentou uma versão atualizada de seu caminhão elétrico. O Irizar ie Truck foi desenvolvido pela divisão de e-Mobility da empresa, sediada na Espanha e entrou em produção em 2022. O novo modelo 4x2 teve uma redução de peso de 1.400 kg, enquanto a versão 6x2 ficou 2.000 kg mais leve que a anterior. Sua cabine aproveita inúmeros componentes dos ônibus da marca e chama a atenção pelo seu design diferenciado. Concebido para o transporte urbano de cargas, o Irizar ie Truck conta com bateria de nova geração, capaz de armazenar até 512 kWh de energia, o que rende uma autonomia de até 400 km.



NOVO DIESEL PREMIUM

O Queromais é o novo Diesel Premium do mercado brasileiro, porém disponível apenas para as transportadoras que compram o produto no atacado. O combustível está sendo oferecido pela Querodiesel, uma TRR (Transportador-Revendedor-Retalhista) com mais de 40 anos de atuação no mercado. Produzido com tecnologia alemã de aditivação, o Queromais oferece proteção efetiva contra corrosão, separação eficiente da água (nos tanques das empresas) e ainda previne o entupimento de filtros.



UMA IDÉIA ORIGINAL

A Stellantis, por meio da divisão e-Mobility, apresentou um protótipo de uma furgoneta Partner adaptada para a versão elétrica. O retrofit consiste na utilização de um kit elétrico no lugar do powertrain padrão, à semelhança do kit GNV. As baterias possuem 33 kWh de capacidade e ficam no baú de carga. “Estamos simulando o uso comercial do veículo com nossos parceiros, mas já tivemos bons resultados. O motor produz 95 cavalos de potência e 14 kgfm de torque”, explica Flávia Marsengo, diretora da e-Mobility. O próximo passo visa reduzir o peso do kit, hoje com 200kgs, para aumentar a capacidade de carga. O protótipo ainda não tem data de lançamento ou preço, mas a intenção é tornar acessível ao pequeno empresário.



CARREGAMENTO ULTRA RÁPIDO

A ABB E-mobility e MAN Truck&Bus apresentaram o Megawatt Charging System (MCS), uma estação de carregamento com até 3,75 MW a 3.000 amperes. A iniciativa visa suprir o transporte sustentável de longa distância com caminhões e ônibus em um futuro próximo. Para tanto, as empresas projetam a instalação de 30.000 pontos de carregamento MCS na Europa até 2030, sendo cerca de 4.000 deles na Alemanha.



PANORAMA 2023/2024

MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



SEGREDO REVELADO

OS LICENCIAMENTOS DE IMPLEMENTOS REBOCADOS ATINGEM A SEGUNDA MELHOR MARCA DA HISTÓRIA COM A APOIO DO 4º EIXO, PARA ALEGRIA DOS FABRICANTES

POR JOSÉ AUGUSTO FERRAZ

A permissão para circulação de composições com 4º eixo tracionadas por caminhões 6x2, estabelecida pela Resolução 882 do Contran, de 13 de dezembro de 2021, representou um verdadeiro presente para os fabricantes de

implementos rodoviários instalados no país. A possibilidade de transportar uma tonelada e meia a mais de carga que um bitrem com tração 6x4 caiu no agrado do transportador, que viu seus lucros aumentarem e os custos reduzirem. Por consequência, as vendas de basculantes, graneleiros e tanques equipados com 4º eixo deram um gigantesco salto

em 2023, a ponto de impulsionar todo o segmento de implementos rebocados e permitir alcançar o segundo melhor resultado da história do setor.

No balanço do ano, os licenciamentos de veículos rebocados totalizaram 90.322 unidades, apenas 17 pinos a menos que o recorde registrado em 2021, que somou 90.339 emplacamentos. Para a indústria,

o resultado só não foi melhor por conta da queda de 15% no volume de carrocerias sobre chassi (ver quadro), que levaram o setor a fechar o ano com um total de 151 mil unidades comercializadas.

“A chegada do 4º eixo, de fato, teve uma grande contribuição para o resultado do setor. As vendas do produto alcançaram quase 20% de market share no ano passado e devem chegar a 23% em 2024. A novidade veio ao encontro do transportador de distâncias não tão longas, acima de 1.000 km. E colaborou, e muito, para reduzir a queda de 2% no mercado total, em decorrência das perdas com os implementos sobre chassi”, comenta José Carlos Spricigo, presidente da Anfir, que reúne os fabricantes de carrocerias.

Na visão do dirigente, a chamada linha leve passa por uma fase de adaptação, diante da substituição dos caminhões de distribuição urbana por vans de menor porte, atendendo ao desejo das empresas de marketplace.

MARCO POSITIVO

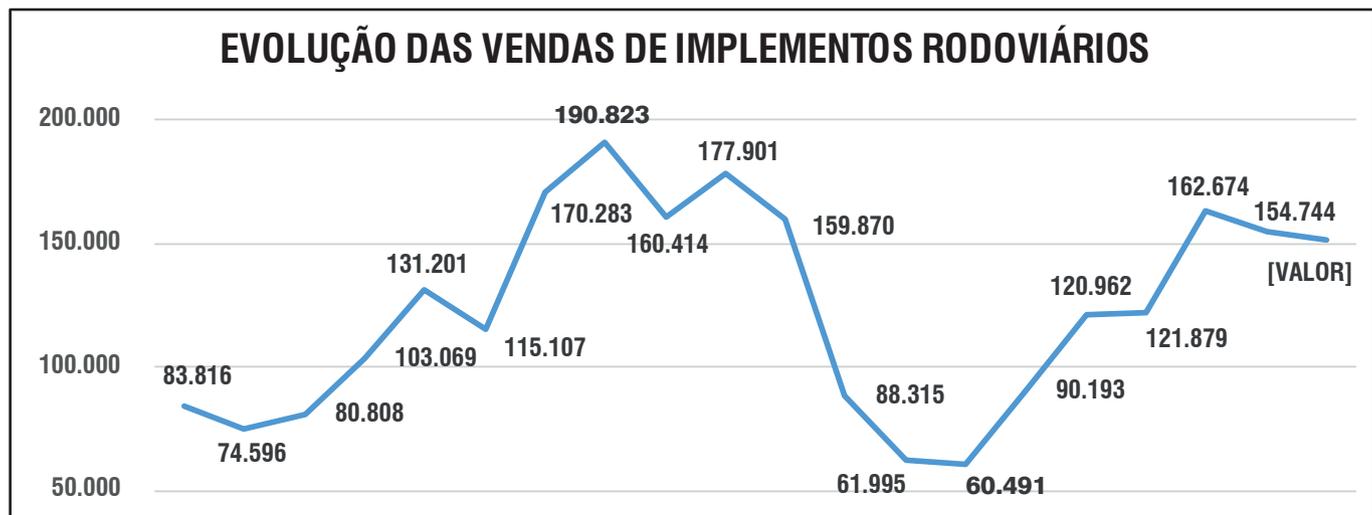
Apesar do recuo do mercado, os fabricantes comemoram o patamar atual das vendas. “Pouco antes da pandemia, o mercado de rebocados

EVOLUÇÃO DE VENDAS DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS						
PERÍODO: 2004 A 2024						
Ano	Sobre Chassi	Varição %	Rebocados	Varição %	TOTAL	Varição %
2.004	45.653	-	38.163	-	83.816	-
2.005	44.561	-2,39%	30.035	-21,30%	74.596	-11,00%
2.006	51.796	16,24%	29.012	-3,41%	80.808	8,33%
2.007	62.860	21,36%	40.209	38,59%	103.069	27,55%
2.008	76.715	22,04%	54.486	35,51%	131.201	27,29%
2.009	74.598	-2,76%	40.509	-25,65%	115.107	-12,27%
2.010	111.032	48,84%	59.251	46,27%	170.283	47,93%
2.011	131.382	18,33%	59.441	0,32%	190.823	12,06%
2.012	107.871	-17,90%	52.543	-11,60%	160.414	-15,94%
2.013	107.796	-0,07%	70.105	33,42%	177.901	10,90%
2.014	103.341	-4,13%	56.529	-19,37%	159.870	-10,14%
2.015	58.645	-43,25%	29.670	-47,51%	88.315	-44,76%
2.016	38.808	-33,83%	23.187	-21,85%	61.995	-29,80%
2.017	35.563	-8,36%	24.928	7,51%	60.491	-2,43%
2.018	45.520	28,00%	44.673	79,21%	90.193	49,10%
2.019	57.468	26,25%	63.494	42,13%	120.962	34,11%
2.020	54.478	-5,20%	67.401	6,15%	121.879	0,76%
2.021	72.335	32,78%	90.339	34,03%	162.674	33,47%
2.022	71.601	-1,01%	83.143	-7,97%	154.744	-4,87%
2.023	60.719	-15,20%	90.322	8,63%	151.041	-2,39%

Fonte: Anfir

produzia a média anual de 60/65 mil pinos. Depois disso, veio em um crescente e hoje opera na faixa de 85/90 mil. É um marco positivo para o país e, para as empresas do segmento, que estão operando com uma boa capacidade produtiva”, admite Sandro Trentin, COO da vertical montadora da Randoncorp.

Além do fator 4º eixo, contribuíram para essa boa performance a safra recorde de grãos 2022/2023, que alcançou 320 milhões de toneladas, bem como o transporte de biodiesel, que alavancou as vendas de tanques e a franca recuperação da linha de furgões de alumínio e sider, na esteira do desenvolvimento da produção industrial no país.



PANORAMA 2023/2024

MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



Não menos importante e que vem colaborando igualmente para o novo patamar das vendas de implementos é a mudança no perfil de compra da linha pesada. “Antes, nós tínhamos uma taxa média de semirreboques por caminhão na casa de um ponto três a um ponto quatro. Em 2023, a taxa média bateu na casa de 1.7 e deve se manter no ano em curso”, observa Trentin, que atribui o fenômeno à necessidade do transportador de contar com uma frota mais flexível, para atender às mais variadas demandas do mercado de fretes.

Também contribuíram para esse cenário positivo o bom momento da economia brasileira, expressa no PIB que fechou próximo a 3% no ano passado e pode repetir esse desempenho em 2024, nas contas do FMI (Fundo Monetário Internacional). Sem contar os juros da Taxa Selic que continuam em queda, o que favorece os financiamentos de bens de capital, como veículos e implementos.

CENÁRIO ANIMADOR

Por conta de tais fatores, as projeções para 2024 são igualmente animadoras. “Tudo caminha para ser um bom ano, embora seja cedo para fazer previsões”, comenta Carlos Spricigo, confiante nos indicadores econômicos. Outro fator favorável, segundo ele, é o fato dos caminhões Euro 6 já terem passado pelo período de adaptação de preços, depois do recuo nas vendas que marcou a fase de transição da mudança da lei de emissões, provocada pela antecipação de compras de modelos Euro V. Aliado à promessa de redução no consumo de combustível com a nova tecnologia, que beneficia os transportadores e incrementam as vendas.

Em que pese o céu de brigadeiro, algumas nuvens no horizonte podem ofuscar esses planos. Como explica Silvío Campos, diretor comercial e de marketing da Librelato. “A previsão de quebra da safra, que pode alcançar 8% em relação à temporada passada, segundo

a Conab, associada à precificação dos preços das commodities que caíram bastante, em especial da soja e do milho, podem encolher o PIB agrícola, o que significa menos investimentos para a compra de máquinas”.

A possibilidade de escalada do conflito no Oriente Médio, por outro lado, é outro fator que preocupa os executivos das fábricas, já que pode produzir efeitos sobre o preço do petróleo e, por extensão, no preço do diesel, o insumo que mais pesa no custo operacional do transporte.

Mais interessante de tudo é a questão do crédito para o financiamento de veículos, que deixou de ser um fantasma que atormentava transportadores e fornecedores. Segundo Trentin, hoje não faltam fontes de financiamento. “O Fina-me voltou a ser uma boa referência de crédito. Da mesma forma que o CDC e o consórcio despontam como boas opções de compra nos dias atuais”.

CONSÓRCIO E LOCAÇÃO

Mesma opinião tem o representante da Librelato, Silvío Campos, confiante nas virtudes do consórcio, que hoje responde por 10% das vendas da empresa. A principal vantagem da modalidade é o fato de não ter correlação com a economia, nem com a subida ou descida da taxa Selic. Outra alternativa interessante é a locação, que surge como nova forma de contratação de um bem de capital. “O aluguel vem se mostrando bastante vantajoso, principalmente para os grandes

frotistas. Especialmente do ponto de vista financeiro, já que elimina os gastos com manutenção, seguros e licenciamento, entre outros. E, do ponto de vista da operação, por oferecer mais flexibilidade, já que o cliente pode contar com uma variedade maior de produtos para atender as suas necessidades”.

Para Alves Pereira, diretor comercial da Guerra, a questão do crédito pode ser vista sobre outro ângulo. “Eu sempre escutei do transportador que o sucesso da operação de compra de um equipamento não depende tanto dos juros ou do valor do bem. O que pesa realmente é quanto o mercado paga pelo frete e pelo transporte. Muitas vezes você fecha uma oferta atrativa de crédito, mas quando a conta chega, pode ser que não tenha condição de honrar”. Hoje, completa o executivo, existe um cenário em que os juros estão baixando e os preços dos produtos vêm se readequando. Porém, em contrapartida, os fretes estão abaixo do desejado e o preço do diesel continua em alta. “O que não é nada bom, porque diminui o giro dos negócios”.

A realização da Fenatran 2024, prevista para o período de 4 a 8 de novembro, é outro motivo que anima os fabricantes de implementos no ano em curso, diante das possibilidades de realizarem bons negócios e apresentarem ao público as novidades do setor (ver quadro).

MOMENTO OPORTUNO

O momento para isso não poderia ser mais oportuno, tendo em vista a necessidade de acompanhar a dinâmica das novas tecnologias que devem nortear o desenvolvimento da indústria do transporte em nosso país. Os associados da Anfir, segundo seu presidente, vêm se empenhando em reduzir a defasagem tecnológica que ainda



Realização da Fenatran 2024 em novembro anima fabricantes

existe em relação às nações mais avançadas. Mas, é preciso vencer barreiras.

“O custo das tecnologias de ponta é muito alto e isso impacta no bolso do transportador. Porém, no decorrer do tempo, o produto vai ganhando escala e o preço vai se tornando mais competitivo”.

O dirigente reconhece que os fabricantes de veículos, incluindo os de implementos, devem oferecer cada vez recursos aos seus clientes, que possibilitem monitorar cada etapa da operação de transporte da

forma mais rápida, segura e eficiente.

“Nós sabemos que é preciso entregar mais informações ao provedor da carga. Como os sistemas que já controlam a temperatura e a pressão dos pneus da carreta e ajudam a reduzir os custos do transporte e proporcionar maior competitividade no frete. Então esse é um caminho sem volta. É preciso avançar nessas tecnologias, como a conectividade e a telemática, que certamente irão trazer grandes benefícios para o usuário final do produto. **F**

Produção garantida

Para o presidente da Anfir, a realização da Fenatran 2024 promete repetir o desempenho de anos anteriores, que a transformaram em um grande gerador de negócios. “Nossa expectativa é vender 22.000 implementos da linha pesada na feira e mais 15 mil da linha leve. Isso representa cerca de três meses de produção, o que garante já sair com o primeiro trimestre vendido”, estima Spricigo. Ele admite que é um evento que exige um investimento muito alto e, por isso, os expositores esperam ter um bom retorno. Os visitantes, por sua vez, terão a oportunidade de conhecer as últimas novidades da indústria de implementos, na forma de novos produtos, novas tecnologias e serviços. E, ainda, conferir inúmeras tendências que apontam para o futuro, ligadas à eletromobilidade, conectividade, modularidade e sustentabilidade.

ENTREVISTA – JOSÉ CARLOS SPRICIGO – ANFIR

SINAIS POSITIVOS

PARA O PRESIDENTE DA ANFIR, O ANO DE 2024 PROMETE SER MELHOR QUE O PERÍODO ANTERIOR, POR CONTA DO CENÁRIO ECONÔMICO ATUAL E A REALIZAÇÃO DA FENATRAN

Prestes a ser reconduzido ao cargo de presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), para cumprir o segundo mandato à frente da entidade, José Carlos Spricigo aceitou o convite de **Frota&Cia** para a entrevista que segue. Na conversa, disponível igualmente em formato de vídeo e podcast, o empresário faz um balanço do ano que passou e as perspectivas para 2024. Embora ache cedo para fazer projeções, Spricigo aposta que o setor terá um bom ano pela frente, por conta do momento atual da economia brasileira e, principalmente, em função da realização da Fenatran, que acontece em novembro próximo. Confiram.

Frota&Cia - Como se comportou o mercado brasileiro de implementos rodoviários em 2023? E quais foram os fatos positivos e negativos do período?

José Carlos Spricigo - Nós tivemos um ano positivo em 2023, apesar da queda de 2% no volume de licenciamentos que somou 151 mil implementos contra 154 mil unidades de 2022. Embora a linha leve tenha apresentado um recuo de 15%, fomos

recompensados no mercado de pesados que cresceu 8% e cujos produtos tem um valor agregado muito maior. Entre os fatos positivos, eu destaco a chegada do 4º eixo que caiu no agrado do transportador de médias distâncias acima de 1000 Km. Lançado em maio de 2022, o produto alcançou 20% de marketshare em 2023 e deve chegar a 23% em 2024. Já a linha leve que fechou com vendas de 60 mil unidades passa por um processo de adaptação, na medida em que os grandes marketplaces vem optando pelo uso de vans para uso na distribuição urbana, no lugar dos pequenos caminhões equipados com baús.

Frota&Cia – Diante desse cenário, quais foram as linhas de produtos que mais se destacaram no ano e quais tiveram desempenho abaixo de esperado?

José Carlos Spricigo - Tínhamos esperança que o mercado de basculante fosse manter seu crescimento, mas ele estacionou e até acusou uma pequena queda. Depois de despontar forte no transporte de grãos, a linha vem perdendo terreno para o graneleiro, que voltou a ser importante como antigamente. Já o mercado de tanques vem

mostrando uma boa evolução, em função do mercado de biodiesel que projeta um crescimento de 3% no ano. Outro mercado em franca recuperação é a linha de furgões, principalmente de duralumínio. O produto ganhou força na pandemia, no transporte de medicamentos, mas deu uma arrefecida e agora voltou a crescer.

Frota&Cia – Qual o seu balanço dos primeiros três meses do ano e as projeções para 2024?

José Carlos Spricigo – A gente enxerga que 2024 começou muito bem, mas é cedo para fazer projeções para o ano. Acreditamos que a partir de abril será possível ter uma visão mais assertiva do que vai ser 2024. Mas, tudo caminha para ser um belo ano, por conta de inúmeros fatores. O IPCA está bem controlado e dentro da meta e a tendência é de redução dos juros de financiamentos, o que é bem importante para o nosso negócio. Além do mais, os caminhões Euro 6 já passaram pelo período de adaptação de preço e isso vai ajudar na renovação da frota. As montadoras prometeram uma redução no consumo de combustível



“**Fomos recompensados no mercado de pesados que cresceu 8% e cujos produtos tem um valor agregado muito maior**”

com essa nova tecnologia e tudo isso deve beneficiar os transportadores.

Frota&Cia – Quais são as principais bandeiras defendidas pela Anfir nos dias atuais?

José Carlos Spricigo – Nossa bandeira primordial é segurança. Temos feito um trabalho conjunto com o Senatran e participado de todas as câmaras temáticas do órgão. Graças a isso estabelecemos novas regras relacionadas ao controle de estabilidade, a partir de 2025, como o uso do EBS (Electronic Brake System) em todos os implementos. Estamos defendendo também uma bandeira muito forte, em benefício do usuário, que é a adoção da suspensão pneumática, associada a um incentivo de 5% para as empresas que utilizarem o mecanismo, como acontece nos países mais

desenvolvidos. Se houvesse mais rigor em relação ao excesso de peso, isso contribuiria para uma maior renovação da frota e menos acidentes. Por fim, também estamos trabalhando a parte tributária do setor, com o objetivo de estender a redução do IPI prevista no Programa Mover para a indústria de implementos rodoviários.

Frota&Cia – Como você define o atual estágio tecnológico dos implementos rodoviários produzidos no país?

José Carlos Spricigo – Temos tentado acompanhar a dinâmica das novas tecnologias, mas é preciso vencer barreiras. Como ocorre com o eixo elétrico que vem sendo testado por algumas empresas. Apesar de ainda ter um valor muito elevado, o produto oferece um ganho de eficiência energética e deve ficar mais

acessível, quando ganhar escala. Nós sabemos que é preciso entregar mais informações ao provedor da carga. Como os sistemas que já controlam a temperatura e a pressão dos pneus da carreta e ajudam a reduzir os custos do transporte e proporcionar maior competitividade no frete. Então esse é um caminho sem volta. É preciso avançar nessas tecnologias, como a conectividade e a telemática, que certamente irão trazer grandes benefícios para o usuário final do produto.

Frota&Cia – Para concluir, qual a expectativa do setor em relação à Fenatran 2024, que acontece em novembro próximo?

José Carlos Spricigo – A Fenatran é uma feira que no passado era muito institucional, mas hoje é uma feira de negócios. É um evento que exige um investimento muito alto e esperamos ter um bom retorno. Nossa expectativa é vender 22.000 implementos da linha pesada na feira e mais 15 mil da linha leve. Isso representa cerca de três meses de produção, o que garante já sair com o primeiro trimestre vendido. Acho que será um grande evento e uma grande oportunidade de promover uma confraternização com todos os clientes e associados da entidade. 

ENTREVISTA – SANDRO TRENTIN – RANDON

DÉCADAS DE LIDERANÇA

O COO DA RANDON COMEMORA A RECUPERAÇÃO DO MERCADO DE IMPLEMENTOS PÓS-PANDEMIA E OS 75 ANOS DE DOMÍNIO DA MARCA NESSE DISPUTADO SEGMENTO

Prestes a completar 30 anos de vivência na indústria automotiva, 20 dos quais dedicados à Randon, o atual COO da vertical montadora do grupo Randoncorp, Sandro Trentin, se mostra satisfeito com a mudança de patamar do setor onde atua. A média de produção da indústria de implementos que girava em torno de 60/65 mil pinos/ano na pré-pandemia saltou para 90 mil reboques no ano passado, prenunciando uma nova fase da atividade. Na entrevista reproduzida a seguir, concedida com exclusividade para **Frota&Cia**, Sandro Trentin faz um balanço do ano que passou e as projeções para 2024, entre outros assuntos associados à indústria de implementos rodoviários.

Frota&Cia – Como se comportou o mercado brasileiro de implementos rodoviários em 2023? E quais foram os fatos positivos e negativos no período?

Sandro Trentin - Nós observamos uma mudança de patamar nos últimos três a quatro anos. Pouco antes da pandemia o mercado de implementos rebocados produzia a média anual de 60/65 mil pinos.

Depois disso, veio em uma crescente e hoje opera na casa entre 85/90 mil reboques/ano. É um mercado novo, muito potencializado pelo agrobusiness. Então, eu diria que estamos bem surpresos e positivamente satisfeitos com esse nível de mercado. Acho que isso é positivo para o país e positivo para as empresas do segmento, que estão operando com uma boa utilização da sua capacidade produtiva.

Frota&Cia – Quais foram os segmentos econômicos ou linhas de produtos que mais se destacaram no ano? E quais tiveram um desempenho abaixo do esperado?

Sandro Trentin – Como afirmei anteriormente, tudo o que refere ao agronegócio teve uma boa performance. Apenas a linha basculante acusou um pequeno recuo nos volumes, por conta da introdução do quarto eixo no sistema reboque. Outro destaque ocorreu também na linha de tanques, que vem crescendo continuamente, principalmente puxado pelo diesel, para atender ao aumento da demanda e o aumento contínuo da presença do biodiesel. Vale ainda destacar o segmento florestal que já foi mais restrito e agora

vem mostrando boa evolução com o envolvimento da área industrial. Apenas a construção civil não acusou grandes movimentos em 2023.

Frota&Cia – Qual o seu balanço dos três primeiros meses de 2024 e as projeções do mercado de implementos para o ano em curso?

Sandro Trentin - É muito importante destacar a mudança no perfil de compra de implementos rodoviários, ocorrida nos últimos anos. Antes, tínhamos uma taxa média de semirreboques por caminhão na casa de um ponto três a um ponto 4. Em 2023, a taxa média bateu na casa de 1.7 e deve se manter no ano em curso. Se assim permanecer deveremos ter uma produção estimada na casa dos 90 mil implementos rebocados, igual ao do ano passado. Ainda é cedo para dizer se esse número vai ser um pouco maior ou não, mas essa é a casa que estamos trabalhando.

Frota&Cia – Na sua visão, que fatores econômicos contribuem para esse cenário?

Sandro Trentin - Um dos fatores, é claro, é o PIB que fechou muito próximo a



“

“Antes da pandemia o mercado de implementos rebocados produzia uma média anual de 60/65 mil pinos. Hoje, a média é de 85/90 mil reboques/ano”

”

de 190 fabricantes. A diversificação de negócios do Grupo e a internacionalização vem colaborando muito para o nosso crescimento e, por isso, consideramos que 2023 foi um ano muito bom. É uma empresa que vem demonstrando continuidade e pujança. E mantendo sua estratégia de crescimento, contribuindo assim para desenvolvimento do nosso país.

3% no ano passado e já está em 1.8% esse ano, acima da última projeção. Outro ponto fundamental é o fato dos juros da Taxa Selic continuarem em queda, o que favorece os financiamentos de bens de capital. Esse ano também vamos ter eleições municipais, que geram alguns investimentos adicionais do próprio governo. Então, a perspectiva para nós é positiva, embora ainda parem alguns obstáculos no caminho, como a queda no preço das commodities, principalmente a soja e o milho, que impactam a confiança dos agricultores em novos investimentos.

Frota&Cia—E a questão do crédito? Como está?

Sandro Trentin - O que nós observamos é que não faltam fontes de financiamento. O

Finame voltou a ser uma boa referência de crédito, diferente do passado recente onde os juros altos estimulavam o pagamento à vista, por parte das empresas capitalizadas. Tanto o CDC quanto o consórcio despontam como boas opções de compra, especialmente no cenário atual onde a boa demanda de frete favorece os negócios para a compra de caminhões e implementos.

Frota&Cia – Vamos falar agora da atuação da Randon. Como você avalia o desempenho da empresa no segmento de implementos rodoviários em 2023?

Sandro Trentin – Esse ano a Randon comemora 75 anos de fundação e, desde então, sempre se manteve na liderança do mercado de implementos rodoviários no país, em um universo constituído de mais

Frota&Cia - Para finalizar, qual a sua expectativa em relação à Fenatran 2024?

Sandro Trentin – Nós observamos que já existe uma lotação máxima de expositores para essa edição, o que é muito positivo pois indica que o mercado está apostando no sucesso da feira. Com certeza todas as empresas devem lançar novos produtos e apresentar novas tecnologias e na Randon não será diferente. Algumas tendências como a eletromobilidade, conectividade, modularidade e sustentabilidade devem continuar fortes na feira. Sem contar que será o palco para a consolidação da composição de quatro eixos, que vem ganhando força nesse mercado. Por isso, estamos bem animados e confiantes nessa exposição. 

ENTREVISTA – ALVES PEREIRA – GUERRA

MARCA FORTE

A RODOFORT ANUNCIA QUE PASSARÁ ADOTAR A MARCA GUERRA NOS IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS, EM RECONHECIMENTO AOS MAIS DE 50 ANOS DE PRESENÇA NO MERCADO

Depois de adquirir a massa falida da Guerra em 2021, a Rodofort consolidou ainda mais sua presença no mercado brasileiro de implementos rodoviários. Agora, a empresa anuncia que irá adotar o nome da adquirida como marca do produto, aproveitando a tradição e a presença da Guerra no setor. É o que conta o diretor comercial da empresa, Alves Pereira, mais conhecido como Alves, na entrevista que segue concedida com exclusividade para **Frota&Cia**. Na conversa, disponível igualmente em formato de vídeo e podcast, o executivo comenta o comportamento do mercado no ano que passou e as projeções para 2024. Além de outros assuntos de interesse dos leitores. Confira.

Frota&Cia - Como você avalia o comportamento do mercado brasileiro de implementos rodoviários em 2023?

Alves Pereira – Nós iniciamos o ano com um cenário um pouco turvo, em função da mudança política, o que é bastante natural. Mas, conseguimos performar bem e faltou menos de 50 pinos para atingir nosso recorde de produção. Fechamos com pratica-

mente 90 mil pinos produzidos, o que é um número bastante satisfatório considerando que o mercado de implementos é disputado por quase 200 fabricantes. E ficamos bem acima do pior momento do setor, registrado em 2016, quando foram fabricados cerca de 25 mil pinos de produtos rebocados.

Frota&Cia - Quais as linhas de produtos mais se destacaram no ano e quais tiveram desempenho abaixo do esperado?

Alves Pereira – 2023 foi um ano de consolidação do quarto eixo, um produto que surgiu como novidade para o transportador e ajudou muito a fomentar a indústria de implementos rodoviários. Principalmente no segmento granel, para transportar as commodities do agronegócio, junto com os implementos basculantes. Então, foram duas linhas de produtos que ocuparam boa parte da nossa produção e exigiram muito dos nossos fornecedores. Já no segmento industrial, eu diria que poderia ser um pouco melhor, mas nada que trouxesse dificuldades para nós.

Frota&Cia – Contudo, a fabricação do quarto eixo provocou um pênalti na linha de pro-

dução. Por que isso acontece?

Alves Pereira – Quando você fabrica um bitrem, que é um produto pequeno formado por um carretinha de 7 a 7,5 metros de comprimento é mais simples rodar na linha de produção. Mas, se você pega um quarto eixo, que salta para 13,5 até 14 metros de comprimento, é preciso fazer um esforço muito grande na linha de produção. Mesmo assim temos de celebrar, porque antes você tinha um bitrenzinho de dois pinos e hoje tem um quarto eixo que responde por 30% da produção e possui maior valor agregado.

Frota&Cia - Qual é o seu balanço desses três primeiros meses do ano e quais as projeções para 2024 relativas ao mercado de implementos rodoviários?

Alves Pereira – Geralmente no final do ano você começa a fazer carteira para os próximos primeiros três meses do ano. Como o ano vinha muito bem, esse desempenho repercutiu no primeiro trimestre e o segundo semestre caminha por um cenário muito parecido. Mas, existe uma certa nuvem de preocupação para o segundo semestre. Por que eu te falo



“O mercado de implementos conseguiu performar bem em 2023 e fechar com 90 mil pinos produzidos, 50 a menos que o nosso recorde de produção”

Alves Pereira – A Rodofort retomou com a marca Guerra em 2021, com a aquisição da massa falida da empresa. De lá para cá, fizemos uma série de adequações que permitiram alcançar o resultado atual. A Guerra é uma marca forte, com mais de 50 anos de atuação no mercado de implementos e por isso decidimos manter o nome. Com a Rodofort nós tínhamos 18 distribuidores e hoje temos 30; então quase que dobramos em pontos de atendimento e de oficinas. Também voltamos para o mercado externo no Uruguai, Paraguai e Chile, além do Peru e Colômbia. Então tudo isso realmente corroborou para que tivéssemos um 2023 é bem expressivo.

Frota&Cia—Para finalizar, quais as expectativas da empresa em relação à Fenatran 2024?

Alves Pereira – A Fenatran é um grande palco logístico, um encontro de marcas e clientes e é muito importante estar presente como fabricante. Serão cinco dias intensos, de muito trabalho, onde teremos a oportunidade de apresentar as novidades da nossa linha de produtos e reafirmar a marca Guerra junto ao mercado. 

isso? Porque temos percebido um certo receio do produtor de grãos em relação à quebra de safra, já que em algumas regiões não choveu o suficiente. Sem contar a queda das commodities, especialmente da soja e do milho, cujos preços despencaram. Isso tem deixado o pessoal um pouco preocupado, o que obriga a reavaliar o investimento na frota.

Frota&Cia - Como anda a questão do crédito nos dias atuais?

Alves Pereira – Eu sempre escutei do transportador que o sucesso da operação de compra de um equipamento não depende tanto dos juros ou do valor do bem. O

que pesa realmente é quanto o mercado paga pelo frete e pelo transporte. Muitas vezes você fecha uma oferta atrativa de crédito, mas quando a conta chega, pode ser que não tenha condição de honrar. Então, hoje você tem um cenário em que os juros estão baixando, os preços dos produtos vêm se readequando mas, em contrapartida, você tem uma dificuldade de frete baixo e um diesel que não baixa. O que não é nada bom, porque diminui o giro.

Frota&Cia - Vou falar um pouco agora da atuação da sua empresa. Como foi o desempenho da Guerra em 2023, nos vários segmentos de atuação?

ENTREVISTA – SILVIO CAMPOS – LIBRELATO

RETOMADA CONSISTENTE

PARA O DIRETOR DA LIBRELATO, O MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS MOSTRA UMA EVOLUÇÃO FIRME NOS ÚLTIMOS ANOS. E DEVE REPETIR ESSE DESEMPENHO AGORA EM 2024

Com mais de 20 anos de experiência em grandes companhias da área automotiva, o atual diretor comercial e de marketing da Librelato, Silvio Campos, se mostra otimista com o desempenho de sua empresa e, ainda, do mercado onde atua. Depois de alcançar o segundo melhor resultado da história em 2023, com mais de 90 mil pinos produzidos, o mercado de implementos rebocados mantém a escalada de crescimento no ano em curso. Tudo por conta do agronegócio, que impulsionou as vendas de basculantes e semirreboques de quatro eixos e, ainda, do segmento de graneis líquidos puxados pela linha de tanques. É o que Silvio conta nessa entrevista para o Panorama 2023/2024, de **Frota&Cia**, relativo ao mercado de implementos rodoviários que reproduzimos de forma resumida nas linhas abaixo. E, na versão completa em formato de vídeo e podcast disponível em nosso portal.

Frota&Cia - Como se comportou o mercado de implementos rodoviários em 2023? E quais os fatos positivos e negativos do período?

Silvio Campos - O cenário do ano passado foi bastante atípico, Foi um ano de transição para o mercado de caminhões, em função da mudança do Euro 5 para o Euro 6. Já era esperado que o mercado tivesse uma certa baixa comparado ao ano anterior, em função da pré-compra. Foi um cenário bem diferente do mercado de implementos rodoviários rebocados, que acusou um crescimento no biênio 2022/2023. Tudo por causa do incremento nas vendas de produtos quarto eixo, que foi homologado e entrou em produção no início de 2022. O segundo ponto é a tendência dos grandes frotistas de trabalharem com mais de um implemento por cavalo mecânico, para que consigam ter uma frota mais flexível. Por fim, outro ponto que chamou atenção no ano passado foi o aumento da participação das locadoras de veículos comerciais, que alcançou um recorde de vendas.

Frota&Cia - Quais foram os segmentos econômicos ou linhas de produtos que mais se destacaram no ano. E quais tiveram desempenho abaixo de esperado?

Silvio Campos – As linhas que mais se destacaram foram as direcionadas ao Agro, em

especial o quarto eixo como comentei e ainda o basculante. Isso faz total sentido se lembrarmos que o Brasil produziu 320 milhões de grãos no ano passado; um recorde histórico. Outro segmento que tem mostrado boa evolução é o de tanques, bastante em função do transporte de biodiesel. Por outro lado, a linha de produtos que acusou mais dificuldades foi a de carga fechada, por causa do varejo que ainda não retomou aos níveis da pré-pandemia.

Frota&Cia-Como você avalia os três primeiros meses desse ano? E quais as projeções para 2024?

Silvio Campos - Esse primeiro trimestre veio muito parecido com o do ano passado. Ou seja, uma leve queda no mercado total, incluindo implementos sobre chassi e rebocados. E uma grande evolução na linha de reboques, a ponto de já considerarmos o maior primeiro trimestre da nossa história. São indicativos que prenunciavam um ano bastante forte, que pode até superar o topo histórico de 90.000 pinos.

Frota&Cia - Existe algum entrave que pode impedir o desenvolvimento do setor esse ano?



“As linhas que mais se destacaram foram as direcionadas ao Agro, em especial o quarto eixo que foi homologado em 2022 e ainda o basculante”

conseguir ter uma previsibilidade de vendas e de faturamento, com um ticket médio bastante elevado. Temos visto também um aumento bastante expressivo da locação, o que leva a imaginar que no futuro boa parte dos implementos e caminhões serão locados. Do ponto de vista contábil é bastante vantajoso, principalmente para os grandes protistas. E do ponto de vista da operação ainda mais, porque permite ter mais flexibilidade, já que o cliente pode contar com uma variedade maior de produtos para atender as suas necessidades.

Frota&Cia - Qual a sua expectativa em relação a Fenatran 2024?

Silvio Campos - A Fenatran é sempre o nosso maior evento e, por ser bianual, é ainda mais importante para nós. Estamos com uma expectativa muito grande, já que, a exemplo das últimas feiras, o evento garante de três a quatro meses de produção. Para isso temos que levar novidades e, sem querer passar spoilers, posso adiantar que boa parte estará ligada à área de conectividade. Queremos mostrar um pouco do que a gente tem e um pouco do que virá pela frente nessa parte de auxílio à gestão de frotas. 

Silvio Campos – Sim, existe. E está relacionado à previsão de quebra da safra, que pode alcançar 295 milhões de toneladas, pouco abaixo dos 320 milhões do ano passado. Porém, mesmo que isso venha a ocorrer, o número representará o segundo melhor ano de produção agrícola da história, o que não é nada mal, já que isso tudo terá de ser transportado. Outro problema é a precificação dos preços das commodities que caíram bastante, em especial da soja e do milho. Isso encolhe o PIB agrícola, o que significa menos investimentos para a compra de máquinas.

Frota&Cia – Vamos falar da atuação da Librelato no ano passado. Como você e avalia o desempenho da empresa em 2023, em seus vários segmentos de atuação?

Silvio Campos - O ano passado foi um ano bastante positivo. Encerramos 2023 com 14% de marketing share e temos planos de aumentar mais dois pontos nossa par-

ticipação de mercado. Para sustentar esse crescimento temos feito grandes investimentos para ampliar nossa capacidade fabril, que atualmente está acima de 70 pinos/dia. Também pretendemos manter nossa presença nos dois mercados chaves: basculante e granelero. E expandir a nossa presença em outros dois segmentos que tem evoluído bastante, que é a linha de tanques e de furgões, onde já superamos a barreira dos 12% de participação no mercado.

Frota&Cia – Em relação ao consórcio e a locação. O que esperar desses dois segmentos no ano?

Silvio Campos - O consórcio é um dos grandes motores do nosso negócio. Cerca de 10% dos implementos da marca são vendidos através dessa modalidade, que tem uma grande vantagem do ponto de vista econômico, já que não tem uma correlação com a economia ou com a subida ou descida da taxa SELIC. Então, a gente

RANKING FROTA&CIA 2023

MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

ESTUDO INÉDITO

LEVANTAMENTO EXCLUSIVO DE FROTA&CIA REVELA O DESEMPENHO DE 198 FABRICANTES DE IMPLEMENTOS REBOCADOS, COM BASE NOS DADOS DO RENAVAM

Pelo terceiro ano seguido, **Frota&Cia** publica o mais completo ranking do mercado brasileiro de implementos rodoviários rebocados disponível no país. Produzido pelo Frota DataBank, braço estatístico da publicação, o trabalho revela o desempenho em volume de vendas de todos os fabricantes de carrocerias reboçadas para veículos comerciais. Para tanto, o estudo levou em conta os números oficiais de licenciamentos constantes no Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores) relativos ao ano de 2023, informados pela Fenabreve, federação que reúne os distribuidores de veículos.

Tal esforço jornalístico abrangeu um total de 198 fabricantes nacionais de produtos rebocados, que contabilizaram por sua vez exatos 90.332 implementos rodoviários emplacados no ano. O número representa uma evolução de 8,58% em relação às 83.185 unidades licenciadas em 2022. Bem como um acréscimo de 2,5% ante os 193 fabricantes habilitados no Renavam no ano anterior. Vale lembrar que os números não incluem a produção de implementos

sobre chassi, uma vez que tais produtos não necessitam de licenciamento e, por isso, não constam no Renavam.

MELHORES DO ANO

Mais uma vez, a Randon aparece em primeiro lugar na classificação geral, por conta dos 25,7 mil pinos licenciados no ano, o que garantiu à fabricante gaúcha 28,47% de participação de mercado. Em segundo lugar aparece a Facchini, com 22,27% de market share, seguida da Librelato (13,88%), Guerra (8,33%) e Noma (2,39%), para ficar entre as cinco primeiras do ranking (ver página ao lado).

Entre os destaques do ano no ranking das Top 10, a TruckVan foi a empresa que acusou a maior evolução de vendas no período pesquisado, nada menos de 114% na comparação com o ano anterior. A Guerra, por sua vez, também mostrou um excelente desempenho, com 37% de incremento no volume de licenciamentos no biênio 2022/2024. Um fato que fez a participação de mercado da marca saltar de 6,6% para 8,3% (ver tabela 1).

Por fim, o levantamento de **Frota&Cia** revela a concentração de mercado entre as

10 primeiras colocadas, com quase 83% de share. O que deixou para as outras 188 indústrias restantes a divisão de 17% do volume fabricado (tabela 2). 

MAIOR EVOLUÇÃO EM VENDAS TOP 10		
Ranking	Fabricante	Variação
1	TRUCKVAN	114,02%
2	GUERRA	37,01%
3	ESTRADA	30,14%
4	SERGOMEL	29,66%
5	SAO PEDRO	22,80%
6	LIBRELATO	6,33%
7	RANDON	5,58%
8	FACCHINI	3,11%
9	PASTRE	2,24%
10	NOMA	-18,14%

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO TOP 10		
Ranking	Fabricante	Mkt Share
1	RANDON	29,28%
2	FACCHINI	23,45%
3	LIBRELATO	14,17%
4	GUERRA	6,60%
5	NOMA	3,17%
6	TRUCKVAN	1,16%
7	ESTRADA	1,37%
8	SERGOMEL	1,28%
9	PASTRE	1,51%
10	SAO PEDRO	0,92%
	TOTAL	82,91%

RANKING FROTA&CIA - MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

CLASSIFICAÇÃO		FABRICANTE	LICENCIAMENTOS			PARTICIPAÇÃO DE MERCADO		
2.023	2.022		2.023	2.022	VARIÇÃO	2.023	2.022	VARIÇÃO
1	1	RANDON	25.717	24.358	5,58%	28,47%	29,28%	-2,76%
2	2	FACCHINI	20.116	19.509	3,11%	22,27%	23,45%	-5,04%
3	3	LIBRELATO	12.535	11.789	6,33%	13,88%	14,17%	-2,07%
4	4	GUERRA	7.522	5.490	37,01%	8,33%	6,60%	26,19%
5	5	NOMA	2.162	2.641	-18,14%	2,39%	3,17%	-24,61%
6	10	TRUCKVAN	2.061	963	114,02%	2,28%	1,16%	97,11%
7	7	ESTRADA	1.481	1.138	30,14%	1,64%	1,37%	19,86%
8	8	SERGOMEL	1.377	1.062	29,66%	1,52%	1,28%	19,42%
9	6	PASTRE	1.280	1.252	2,24%	1,42%	1,51%	-5,84%
10	13	SAO PEDRO	937	763	22,80%	1,04%	0,92%	13,10%
11	11	ROSSETTI	930	849	9,54%	1,03%	1,02%	0,89%
12	9	METALESP	859	1.032	-16,76%	0,95%	1,24%	-23,34%
13	14	PALMEIRA	776	626	23,96%	0,86%	0,75%	14,17%
14	12	MANOS	713	781	-8,71%	0,79%	0,94%	-15,92%
15	17	GOTTI	562	474	18,57%	0,62%	0,57%	9,20%
16	19	USICAMP	529	434	21,89%	0,59%	0,52%	12,26%
17	15	ALFASTEEL	458	621	-26,25%	0,51%	0,75%	-32,08%
18	20	NIJU	421	399	5,51%	0,47%	0,48%	-2,82%
18	16	RECRUSUL	421	584	-27,91%	0,47%	0,70%	-33,61%
19	21	IBIPORA	395	382	3,40%	0,44%	0,46%	-4,77%
20	25	LINSHALM	393	251	56,57%	0,44%	0,30%	44,20%
20	24	METANOX	393	281	39,86%	0,44%	0,34%	28,81%
21	38	RODOVALE (RDVL)	360	346	4,05%	0,40%	0,42%	-4,18%
22	39	OLIVO	311	162	91,98%	0,34%	0,19%	76,81%
23	27	METALURGICA BIASI	309	227	36,12%	0,34%	0,27%	25,37%
24	28	JOINVILLE	298	215	38,60%	0,33%	0,26%	27,65%
25	22	GRIMALDI	270	331	-18,43%	0,30%	0,40%	-24,87%
25	31	JHV	270	188	43,62%	0,30%	0,23%	32,27%
26	26	TANESFIL	266	235	13,19%	0,29%	0,28%	4,25%
27	60	NEW-G	259	52	398,08%	0,29%	0,06%	358,72%
28	34	RHOSS	251	174	44,25%	0,28%	0,21%	32,85%
29	35	RODOTECNICA	248	172	44,19%	0,27%	0,21%	32,79%
30	37	VILACOS	247	170	45,29%	0,27%	0,20%	33,81%
31	32	TROPPIA	217	183	18,58%	0,24%	0,22%	9,21%
32	40	CARELLO	209	156	33,97%	0,23%	0,19%	23,39%
32	54	TRES EIXOS	209	80	161,25%	0,23%	0,10%	140,61%
33	23	RODOMOURA	180	291	-38,14%	0,20%	0,35%	-43,03%
33	35	RODOTECH	180	172	4,65%	0,20%	0,21%	-3,62%
34	43	FROTA	172	147	17,01%	0,19%	0,18%	7,76%
35	30	BERTOLINI	165	189	-12,70%	0,18%	0,23%	-19,60%
36	29	ENOVA	154	201	-23,38%	0,17%	0,24%	-29,44%
37	44	SCHIFFER	128	124	3,23%	0,14%	0,15%	-4,93%
37	42	WM IMPLEMENTOS	128	151	-15,23%	0,14%	0,18%	-21,93%
37	46	TRUCK GALEGO	128	110	16,36%	0,14%	0,13%	7,17%
38	50	SUL BRASIL	121	91	32,97%	0,13%	0,11%	22,46%
45	51	AIZ INDUSTRIA	118	84	40,48%	0,13%	0,10%	29,38%
39	45	J L RIO PRETO IMPLEMENTOS	117	111	5,41%	0,13%	0,13%	-2,92%
40	41	EGSA	100	154	-35,06%	0,11%	0,19%	-40,20%
40	53	MODERNA	100	82	21,95%	0,11%	0,10%	12,31%
41	75	METALFORT	95	32	196,88%	0,11%	0,04%	173,42%
42	97	MOURAEMOURA	93	2	4550,00%	0,10%	0,00%	4182,57%

RANKING - MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

CLASSIFICAÇÃO		FABRICANTE	LICENCIAMENTOS			PARTICIPAÇÃO DE MERCADO		
2.023	2.022		2.023	2.022	VARIÇÃO	2.023	2.022	VARIÇÃO
43	55	NASSESILVA	92	63	46,03%	0,10%	0,08%	34,49%
44	62	M.GONCALVES	85	48	77,08%	0,09%	0,06%	63,09%
44	47	TRIELHT	85	109	-22,02%	0,09%	0,13%	-28,18%
46		MULTIFORCA	77	93	-17,20%	0,09%	0,11%	-23,75%
46	49	TEIXEIRA	77	93	-17,20%	0,09%	0,11%	-23,75%
47	68	JARDINOX	71	39	82,05%	0,08%	0,05%	67,67%
47	97	VIDEIRA	71	2	3450,00%	0,08%	0,00%	3169,49%
48	36	LENCOIS	68	170	-60,00%	0,08%	0,20%	-63,16%
49	56	SIEPIERSKI	67	24	179,17%	0,07%	0,03%	157,11%
50	79	CIBER	64	24	166,67%	0,07%	0,03%	145,60%
51	57	DAMBROZ	62	56	10,71%	0,07%	0,07%	1,97%
52	77	MORUMBI	61	27	125,93%	0,07%	0,03%	108,07%
53	65	LIDER	58	45	28,89%	0,06%	0,05%	18,70%
54	83	IRMAOS CLARA	53	16	231,25%	0,06%	0,02%	205,08%
55	58	BUSA	46	55	-16,36%	0,05%	0,07%	-22,97%
56	-	CARROFER	44	1	4300,00%	0,05%	0,00%	3952,32%
57	98	NOSTRA	42	37	13,51%	0,05%	0,04%	4,54%
57	71	UNITECNICA	42	37	13,51%	0,05%	0,04%	4,54%
58	91	RODOMAIS	41	12	241,67%	0,05%	0,01%	214,67%
59	72	RODOKINHO	38	36	5,56%	0,04%	0,04%	-2,79%
60	76	LUNA	37	29	27,59%	0,04%	0,03%	17,50%
60	64	VIVAN	37	46	-19,57%	0,04%	0,06%	-25,92%
61	65	DOMINIO	36	45	-20,00%	0,04%	0,05%	-26,32%
61	48	EQUIP NEXT	36	101	-64,36%	0,04%	0,12%	-67,17%
62	73	RODOLEVE	35	36	-2,78%	0,04%	0,04%	-10,46%
62	80	SANTA IZABEL	35	23	52,17%	0,04%	0,03%	40,15%
63	69	MERCOSUL	34	38	-10,53%	0,04%	0,05%	-17,60%
64	72	IMAVI	30	36	-16,67%	0,03%	0,04%	-23,25%
65	67	MIRASSOL	29	43	-32,56%	0,03%	0,05%	-37,89%
65	93	TANKSPAR	29	6	383,33%	0,03%	0,01%	345,14%
66	63	BR CARRETAS	28	47	-40,43%	0,03%	0,06%	-45,13%
67	78	ITS IMPL	26	26	0,00%	0,03%	0,03%	-7,90%
67	89	LIESS	26	10	160,00%	0,03%	0,01%	139,46%
68	-	SELVAGEM	25	16	56,25%	0,03%	0,02%	43,90%
69	69	GF	24	38	-36,84%	0,03%	0,05%	-41,83%
69	83	MIGRA	24	16	50,00%	0,03%	0,02%	38,15%
70	84	RODOVAN	22	15	46,67%	0,02%	0,02%	35,08%
71	89	CENTRAL	21	10	110,00%	0,02%	0,01%	93,41%
72	86	MARGUI	20	11	81,82%	0,02%	0,01%	67,45%
73	69	AMMANN	18	38	-52,63%	0,02%	0,05%	-56,37%
73	89	CARROCERIAS SAO PAULO	18	10	80,00%	0,02%	0,01%	65,78%
73	93	CROMOCAR	18	6	200,00%	0,02%	0,01%	176,29%
73	85	IMPERIO	18	14	28,57%	0,02%	0,02%	18,41%
74	81	BEATRIZ IR	17	21	-19,05%	0,02%	0,03%	-25,44%
74	76	IMPERIAL	17	29	-41,38%	0,02%	0,03%	-46,01%
75	83	FURGOESTE	16	16	0,00%	0,02%	0,02%	-7,90%

CLASSIFICAÇÃO		FABRICANTE	LICENCIAMENTOS			PARTICIPAÇÃO DE MERCADO		
2.023	2.022		2.023	2.022	VARIACÃO	2.023	2.022	VARIACÃO
75	97	JC TRUCKS	16	2	700,00%	0,02%	0,00%	636,79%
76	89	SALVARO	14	10	40,00%	0,02%	0,01%	28,94%
77	94	GUOSHI HUABANG	13	6	116,67%	0,01%	0,01%	99,55%
77	86	MACCHI	13	13	0,00%	0,01%	0,02%	-7,90%
77	95	ROBUSTEC	13	4	225,00%	0,01%	0,00%	199,32%
77	74	RODOCLARA	13	34	-61,76%	0,01%	0,04%	-64,79%
77	90	ROMANELLI	13	9	44,44%	0,01%	0,01%	33,03%
77	91	VANZELA	13	8	62,50%	0,01%	0,01%	49,66%
78	86	INDUMAR	12	13	-7,69%	0,01%	0,02%	-14,99%
78	88	INOX FANTASIA	12	11	9,09%	0,01%	0,01%	0,47%
79	84	CAL LEVE	11	15	-26,67%	0,01%	0,02%	-32,46%
79	-	CDL	11	12	-8,33%	0,01%	0,01%	-15,58%
79	87	ICON	11	12	-8,33%	0,01%	0,01%	-15,58%
79	87	QUALITEC IXON	11	19	-42,11%	0,01%	0,02%	-46,68%
79	83	TRUDEL	11	16	-31,25%	0,01%	0,02%	-36,68%
80	83	BELTZ	10	19	-47,37%	0,01%	0,02%	-51,53%
80	-	CAMUZI	10	7	42,86%	0,01%	0,01%	31,57%
80	96	CASA DA SOLDA PESADA	10	3	233,33%	0,01%	0,00%	206,99%
80	92	CATISTI	10	7	42,86%	0,01%	0,01%	31,57%
80	-	CERAMA	10	27	-62,96%	0,01%	0,03%	-65,89%
80	-	FORTALEZA	10	3	233,33%	0,01%	0,00%	206,99%
80	77	KRIGGER	10	27	-62,96%	0,01%	0,03%	-65,89%
80	96	MGOLCALVEZ	10	3	233,33%	0,01%	0,00%	206,99%
80	66	NEXT	10	45	-77,78%	0,01%	0,05%	-79,53%
80	95	THERMORIO	10	4	150,00%	0,01%	0,00%	130,25%
81	-	GARDAM	9	1	800,00%	0,01%	0,00%	728,88%
81	93	XUZHOU	9	9	0,00%	0,01%	0,01%	-7,90%
82	98	BMC	8	1	700,00%	0,01%	0,00%	636,79%
82	90	DJE INDUSTRIAL	8	9	-11,11%	0,01%	0,01%	-18,13%
82	97	HEBEI	8	5	60,00%	0,01%	0,01%	47,36%
82	92	HS TRANSPORTES	8	7	14,29%	0,01%	0,01%	5,26%
82	94	LABOR	8	5	60,00%	0,01%	0,01%	47,36%
82	91	TEREX	8	8	0,00%	0,01%	0,01%	-7,90%
83	98	EIXOMAX	7	1	600,00%	0,01%	0,00%	544,69%
84	87	EQUIPAGIRO	7	12	-41,67%	0,01%	0,01%	-46,28%
84	-	FABRICA DIPARK	7	-	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%
84	-	GUERREIRO	7	6	16,67%	0,01%	0,01%	7,45%
84	-	VULCANO	7	3	133,33%	0,01%	0,00%	114,90%
84	93	WHITE MARTINS	7	2	250,00%	0,01%	0,00%	222,34%
85	96	MARMELEIRO	6	3	100,00%	0,01%	0,00%	84,20%
85	97	PPL	6	2	200,00%	0,01%	0,00%	176,29%
85	-	QUARESMA	6	-	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%
85	97	RODARE	6	2	200,00%	0,01%	0,00%	176,29%
85	-	WD IMPL	6	7	-14,29%	0,01%	0,01%	-21,06%
86	70	EHBSA BR	5	31	-83,87%	0,01%	0,04%	-85,15%
86	45	JLRIO PRETO	5	111	-95,50%	0,01%	0,13%	-95,85%
86	92	NORTSUL	5	7	-28,57%	0,01%	0,01%	-34,22%
86	-	PERBRAS	5	-	0,00%	0,01%	0,00%	0,00%
86	95	TERRA IND	5	4	25,00%	0,01%	0,00%	15,12%
87	98	GHIZZO	4	1	300,00%	0,00%	0,00%	268,39%
88	-	GRUPIONI	4	10	-60,00%	0,00%	0,01%	-63,16%
89	61	METALURGICA THOR	4	50	-92,00%	0,00%	0,06%	-92,63%

RANKING - MERCADO DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

CLASSIFICAÇÃO		FABRICANTE	LICENCIAMENTOS			PARTICIPAÇÃO DE MERCADO		
2.023	2.022		2.023	2.022	VARIÇÃO	2.023	2.022	VARIÇÃO
90	-	NOVALEAL	4	5	-20,00%	0,00%	0,01%	-26,32%
91	89	PEZZAIOLI	4	10	-60,00%	0,00%	0,01%	-63,16%
92	-	RC	4	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
93	94	BRL	3	5	-40,00%	0,00%	0,01%	-44,74%
93	92	CONVICTA	3	7	-57,14%	0,00%	0,01%	-60,53%
93	-	GARDENVER	3	2	50,00%	0,00%	0,00%	38,15%
93	-	GILLI	3	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
93	-	GLOBAL	3	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
93	97	JLIMBERGER	3	2	50,00%	0,00%	0,00%	38,15%
93	-	METSO	3	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
93	-	NEGO	3	4	-25,00%	0,00%	0,00%	-30,93%
93	97	NOBRETECK	3	2	50,00%	0,00%	0,00%	38,15%
93	-	REFORCE	3	54	-94,44%	0,00%	0,06%	-94,88%
93	95	RODOLINEA	3	4	-25,00%	0,00%	0,00%	-30,93%
93	96	RTO INDUSTRIA	3	1	200,00%	0,00%	0,00%	176,29%
93	59	TRUCK ART	3	54	-94,44%	0,00%	0,06%	-94,88%
94	-	ACOSPINHAIS	2	2	0,00%	0,00%	0,00%	-7,90%
94	-	ALX TECH	2	20	-90,00%	0,00%	0,02%	-90,79%
94	-	FADIN	2	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
94	97	GOYDO	2	2	0,00%	0,00%	0,00%	-7,90%
94	82	KROVILLE	2	20	-90,00%	0,00%	0,02%	-90,79%
94	-	MODELACO	2	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
94	-	MUNDU	2	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
94	98	RODOVIA	2	1	100,00%	0,00%	0,00%	84,20%
94	-	SCHMITZ	2	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
94	-	STARK	2	13	-84,62%	0,00%	0,02%	-85,83%
94	98	THERMOSARA	2	1	100,00%	0,00%	0,00%	84,20%
94	-	VITAL MARRARA	2	1	100,00%	0,00%	0,00%	84,20%
94	86	ZAMBOTI	2	13	-84,62%	0,00%	0,02%	-85,83%
95	-	FURGOBENTO	1	2	-50,00%	0,00%	0,00%	-53,95%
95	98	LCS	1	10	-90,00%	0,00%	0,01%	-90,79%
95	98	LIPPEL	1	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
95	97	MKF INDUSTRIA	1	2	-50,00%	0,00%	0,00%	-53,95%
95	89	MR CAMINHOES EIRELI	1	3	-66,67%	0,00%	0,00%	-69,30%
95	-	PETROFAB	1	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
95	84	RODOTIC	1	15	-93,33%	0,00%	0,02%	-93,86%
95	96	RANDOMIX	1	3	-66,67%	0,00%	0,00%	-69,30%
95	-	SHUNYUN	1	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
95	-	TENGE	1	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
95	98	TICEL	1	1	0,00%	0,00%	0,00%	-7,90%
95	-	TTWR	1	-	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
95	84	VERTRUCKS	1	15	-93,33%	0,00%	0,02%	-93,86%
		NÃO IDENTIFICADOS	109	261	-58,24%	0,12%	0,31%	-61,54%
		TOTAL	90.322	83.185	8,58%	100,00%	100,00%	-

Fonte: Renavam/Anfir/Frota&Cia

Ônibus

CADERNO

ANO XXIII | EDIÇÃO 211 | ABRIL 2024



CARTAS NA MESA

*Marcopolo, Higer Bus
e Hankai revelam suas
estratégias para conquistar o
mercado brasileiro de ônibus elétrico*

ESPECIALIDADES

**Transporte escolar busca reconhecimento
social e mais ação contra informais**

PONTO A PONTO



AVANT PREMIÈRE

A **Higer Bus** lançou em nível mundial o modelo premium FENCER F6ev. O veículo elétrico, com autonomia de 530 quilômetros, possui 12,5 metros de comprimento e capacidade para transportar 52 pessoas. A novidade oferece acabamento sofisticado, para atender os segmentos intermunicipal e de fretamento. De concepção monobloco, o modelo virá equipado com eixos ZF, motor DANA, ar condicionado VALEO, sistema de direção BOSCH e sistema de bateria CATL, de 422 Kwh. O FENCER F6ev atenderá aos mercados da América Latina, incluindo o Brasil, Europa, Oriente Médio a Ásia.

EMILLENIUM EM VERSÃO ESCOLAR

A **Caio** apresentou seu ônibus escolar elétrico, o eMillenium, em duas versões. A primeira utiliza o chassi VW 17230, com capacidade para 39 passageiros e autonomia de até 140 km. O segundo vem com chassi Mercedes-Benz OF-1721, leva 51 passageiros sentados e pode rodar de 110 a 120 km sem necessidade de recarga. Ambos utilizam eletrificação Eletra e motor e baterias da Weg. “O projeto é uma grande oportunidade para que o país tenha ônibus escolares urbanos sustentáveis, proporcionando um transporte mais eficiente e menos poluente, atendendo às novas tendências da mobilidade urbana”, destaca José Gildo Vendramini, gerente nacional de vendas da Caio.



96 ANOS DE HISTÓRIA

A **Viação Catarinense**, que integra o Grupo JCA, comemorou 96 anos de história no dia 13 de abril. Fundada em 1928 em Blumenau (SC), a partir de uma rota que ligava a cidade à capital Florianópolis, a empresa hoje conecta algumas das principais cidades das regiões Sul e Sudeste do país. Nos últimos cinco anos, os ônibus da Catarinense percorreram mais de 170 milhões quilômetros e transportaram mais de 14 milhões de passageiros.

MARCOPOLO INAUGURA FILIAL NO ESPÍRITO SANTO

A **Marcopolo** inaugurou uma nova filial em Cariacica, no Espírito Santo. A unidade conta com uma área de 1.300 metro quadrados, na BR 262, No 3.370 e vai oferecer carrocerias de ônibus e peças genuínas, além de serviços de manutenção especializados. “A nova filial está alinhada com o plano de expansão comercial e fortalecimento da rede de vendas e pós-vendas que a Marcopolo vem desenvolvendo há alguns anos no mercado brasileiro para estar cada vez mais próxima de seus clientes”, explica Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo.





GARANTA DESDE JÁ A MAIS COMPLETA COBERTURA DA FENATRAN 2024.

E APROVEITE OS DESCONTOS DE NOSSOS PACOTES PROMOCIONAIS

O mais completo e preparado time de **Frota&Cia** já entrou em campo, para garantir a mais abrangente cobertura jornalística da **FENATRAN 2024**.

Além da revista digital, que irá antecipar as novidades do Salão, vamos produzir conteúdos exclusivos nos cinco dias da feira, para veiculação através das múltiplas plataformas de comunicação de **Frota&Cia**, além das redes sociais:

- **500** notícias no portal
- **50** podcasts exclusivos
- **100** posts em redes sociais
- **18** newsletters
- **50** vídeos exclusivos
- **12** disparos de e-mail marketing

Confira os pacotes promocionais que preparamos para sua empresa ganhar ainda mais destaque na feira, em condições super especiais de preço e prazos de pagamento. E aproveite os mega descontos que estamos oferecendo para clientes **VIP**. Entre em contato com nosso Depto Comercial

APOSTA NO MONOBLOCO

COM PORTFÓLIO DIVERSIFICADO, A TEVX HIGER CONFIA NA OFERTA DE ÔNIBUS COMPLETO DE TRAÇÃO ELÉTRICA PARA GANHAR O MERCADO BRASILEIRO, REVELA SUA DIRETORA DE VENDAS

POR GUSTAVO QUEIROZ

Com mais de 50 mil veículos elétricos em circulação em mais de 130 países, a HigerBus traz para o Brasil, através da TEVX Higer, sua distribuidora oficial no país e na América Latina - modelos de ônibus monoblocos com alta tecnologia embarcada para a eletromobilidade. Em entrevista exclusiva concedida para o Caderno ÔNIBUS, de **Frota&Cia**, a gerente de Vendas e Marketing da TEVX Higer, Adriana Taqueti conta as estratégias da marca para ganhar o mercado brasileiro e os principais diferenciais do produto, entre outros temas. Confira, a seguir.

Frota&Cia – Quais são as etapas do ingresso da Higer no Brasil?

Adriana Taqueti – Primeiro, entramos no mercado com o veículo importado da China. Temos 16 fábricas CKD/PKD no mundo e o Brasil receberá a 17ª unidade. Por meio do Monobloco, apresentamos vantagens como a redução de 7 toneladas média no peso do produto, que resulta em um ganho de, pelo menos, 20% de eficiência energética ao final do dia. O

próximo passo será iniciar a questão da produção no Brasil.

Frota&Cia – Como tem sido a aceitação do conceito Monobloco entre os clientes e parceiros?

Adriana Taqueti – Há um saudosismo no ar. Uma vantagem é manter tudo sob um único contrato com o Monobloco, diferentemente do mercado de carrocerias sobre chassis. Os benefícios incluem melhores níveis de acabamento, conforto e segurança. Possui um TCO (custo total de propriedade, na sigla em inglês) mais competitivo.

Frota&Cia – A Higer anunciou a construção de sua fábrica em Pecém, no Ceará. Em qual estágio está atualmente?

Adriana Taqueti – Assinamos um protocolo de intenção, mas que não evoluiu como o previsto. Por uma questão de logística para o principal mercado de ônibus, que está nas regiões Sudeste e Sul, a tendência é de que tenhamos uma fábrica no Sudeste. Estamos desenvolvendo os fornecedores locais (ZF, Siemens, Bosch, Valeo, Michelin e outros), sendo que a maioria dos componentes que utilizamos

já estão localizados. A definição em torno da produção local será, ainda, em 2024.

Frota&Cia – Além dos veículos elétricos, a Higer mantém a intenção de produzir veículos a combustão para mercados de exportação?

Adriana Taqueti – Se trata de uma possibilidade. Hoje, trabalhamos com um portfólio de modelos elétricos e híbridos. Na sequência, trabalharemos com o hidrogênio. Teremos, provavelmente, uma fábrica para veículos zero emissões. O país participa da transição energética e este é um caminho sem volta.

Frota&Cia – Como será o cronograma de lançamentos?

Adriana Taqueti – Temos três modelos à disposição: o 12m, o articulado de 18m e o rodoviário de 12m. Para o segundo semestre, reforçaremos a linha Azure com os modelos de 9m e 10m para as linhas complementares. A TEVX inaugurou o seu primeiro Centro Técnico em São Paulo, que comporta a central de peças, assistência técnica e uma central de treinamentos para mecânicos e motoristas. As baterias CATL possuem 8 anos de garantia, o motor 5 anos e o veículo 2 anos. 

“

“Por uma questão de logística, para atender aos principais mercados de ônibus, a tendência é de que tenhamos uma fábrica no Sudeste”

”

“

“Por meio do Monobloco, apresentamos vantagens como a redução de 7 toneladas média no peso do produto”

”



ELETROMOBILIDADE



Primeiros Attivi
começam a circular
em Porto Alegre

SOLUÇÃO COMPLETA

DEPOIS DE DOIS ANOS DE DEMONSTRAÇÕES, A MARCOPOLO INICIA AS VENDAS DO ATTIVI INTEGRAL ELÉTRICO COM UMA PROPOSTA QUE INCLUI APOIO TÉCNICO E COMERCIAL

POR GUSTAVO QUEIROZ

O ônibus elétrico Attivi Integral, da Marcopolo, inicia a sua fase comercial após uma jornada de dois anos de demonstrações e testes em aplicações reais por operadores de transporte urbano de todo o país. Porto Alegre (RS) será a primeira capital a operar com o modelo, oficialmente, em linhas regulares a partir deste mês de abril. Cerca de 30 veículos protótipos foram produzidos para testes práticos e, atualmente, 10 operadores estão avaliando a performance destes veículos elétricos.

Essa história começou em 2018, quando a Marcopolo observou que o mo-

vimento global pela eletromobilidade começava, finalmente, a avançar em escala comercial. E, também, como estratégia para a descarbonização em mercados importantes, como China, Austrália, Estados Unidos e Europa. Na América Latina, os sistemas de transportes operados no Chile e na Colômbia são os responsáveis por puxarem a eletrificação da mobilidade urbana no continente. Após os primeiros estudos, a engenharia da encarroçadora se debruçou sobre o projeto do Attivi Integral nos anos de 2019 a 2021.

Conhecida por deter amplo conhecimento no desenvolvimento de carrocerias, a Marcopolo é a responsável pelo projeto do chassi de seu ônibus elétrico.

Sua manufatura, todavia, está sendo feita na fábrica da Metalsa, em Osasco (SP). Mas, há outros fornecedores bastante conhecidos do consumidor brasileiro, considerando que a suspensão dianteira é da KLL e a traseira da Suspensys, o eixo traseiro trativo é comprado da Meritor, enquanto o dianteiro direcional é entregue pela Dana. O motor de tração e o inversor de frequência são da WEG. Por fim, as baterias são da chinesa CATL com interface técnica realizada pela Moura.

VEÍCULO INTEGRAL

Segundo Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais MI e Marketing da Marcopolo, não se trata de um ônibus mo-

nobloco, mas de um chassi/carroceria com projeto de um veículo integral. “Um diferencial é que o Attivi Integral foi concebido pensando na questão da solução da carroceria, com otimização da quantidade de passageiros na distribuição de peso (até 10 pessoas a mais), atendendo as diferentes configurações do mercado brasileiro. Sua produção começa com o chassi, depois colocamos a carroceria e, na terceira fase, instalamos toda a parte de eletrificação do produto”, explica o executivo.

Além da carroceria Attivi, a Marcopolo informa que também disponibiliza a conhecida Torino para aplicação em chassis elétricos, como nos casos das fabricantes de chassis Mercedes-Benz, com o modelo eO500U, e Volvo, com o BZL.

“A gente está trabalhando, muito, no conceito do ecossistema da eletrificação a partir da nossa atividade central, que é a produção de carrocerias. Atualmente, estamos trabalhando com oito diferentes fornecedores homologados de carregadores, parceiros de financiamento e de telemetria. Precisamos entregar uma solução avançada e integrada aos operadores”, revela Portolan.

O diretor ressalta que, apesar do custo inicial mais elevado, os gastos com a manutenção dos ônibus elétricos chegam a ser cerca de 50% inferiores ao seu equivalente a diesel.

PÓS-VENDAS

Os cuidados com o produto incluem, ainda, um completo suporte de pós-venda. “Forneceremos treinamentos para os motoristas, que precisam conhecer este novo equipamento para aproveitar seu melhor desempenho. Há uma qualificação



Ricardo Portolan:
ônibus concebido a
partir da carroceria

específica para os mecânicos, também. A maioria dos serviços pós-vendas será feita diretamente na garagem dos operadores, porque o seu deslocamento dos veículos toma tempo de operação. Então, a gente tem uma estrutura dentro do dentro dos clientes e, também, com o nosso time de vendas”, esclarece Portolan. “Os mecânicos precisam compreender os novos parâmetros de isolamento termo acústico e as valas precisam ser devidamente preparadas para o atendimento aos ônibus elétricos, por exemplo. São questões de segurança que precisamos ensinar aos nossos clientes”, completa.

“A Marcopolo é protagonista e está

preparada para o movimento da eletromobilidade no Brasil. Sabemos que não será uma transição rápida, mas que será gradativa e consistente. Há espaço para outras tecnologias voltadas para a eficiência energética sustentável que de-

vem acompanhar o desenvolvimento da descarbonização do transporte”, destaca Portolan. “O Brasil, por suas dimensões continentais, poderá conviver com diferentes soluções, sendo que cada região poderá adotar as que mais lhe fazem sentido técnico e comercial. Estamos atentos a essas possibilidades. Inclusive, a Marcopolo China apresentou o Audace 1050 a hidrogênio, que já despertou o interesse de mercados na Europa e na América do Sul, como no Chile. Há, ainda, o desenvolvimento de um Audace 900. O produto está pronto, mas o Brasil ainda não conta com a infraestrutura necessária para operacionalizar a tecnologia”, conclui. **F**

Incentivos à eletrificação

O programa de renovação de frota com veículos elétricos conta com o apoio do Governo Federal, por meio de seus programas de fomento à eletromobilidade no Brasil, como o Mover, o Novo PAC e linhas de financiamento, como o Fundo do Clima, administrado pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) Outro fator fomentador da eletromobilidade se dá pelas alterações das legislações municipais, como em São Paulo, que não permite mais a inclusão de novos ônibus a diesel no sistema de transporte público municipal. Dessa forma, apenas veículos elétricos podem ser integrados à rede de mobilidade urbana da capital paulista. Agora, cabe a cada operador definir em quais produtos, atualmente disponíveis no mercado nacional, irão investir para a renovação ou ampliação de suas frotas.

LANÇAMENTO



NA CONTRAMÃO DO MERCADO

FABRICANTE CHINÊS ANKAI APORTA NO PAÍS COM VEÍCULOS ELÉTRICOS DE 6 A 12M, PARA RODAR NAS PERIFERIAS E VIAS COM RESTRIÇÃO AOS ÔNIBUS DE ALTA CAPACIDADE

POR GUSTAVO QUEIROZ

A montadora chinesa Ankaï estreou no mercado nacional com os seus ônibus elétricos por meio do Grupo SHC, que

também representa a marca JAC. Inicialmente, o portfólio será composto por quatro modelos, nas versões de 6 metros, 8 metros, 10 metros e 12 metros de comprimento (ver quadro). A estratégia é clara: iniciar por um mercado ainda

inexplorado pela concorrência, que é o de veículos menores, capazes de levar a eletromobilidade para as periferias e áreas em que os grandes ônibus não chegam por causa de suas dimensões.

A Ankaï é uma das líderes mundiais

em desenvolvimento, produção e vendas de ônibus movidos por energias renováveis, incluindo 100% elétricos, gás e hidrogênio. No Brasil, atuará exclusivamente com veículos elétricos equipados com baterias da chinesa CATL, que possui seu centro de assistência técnica administrado pelo Grupo SHC.

PORTFÓLIO VARIADO

Em sua estréia, a Ankai irá oferecer os modelos OE-6 (Micro, 6 metros), OE-8 (Mini, 8 m), OE-10 (Midi, 10 m) e OE-12 (Urbano, 12 m). Todavia, a marca está pronta para brigar em mercados mais concorridos, com o OE-13 (Padron), OE-15 (Básico) e OE-18 (Articulado), além do exclusivo Double Decker (dois andares). A autonomia do veículo vai variar de acordo com o pedido do cliente, entre 250 km e 350 km. Todos os ônibus são equipados com o sistema de condução semiautônoma ADAS, de mitigação de acidentes.

Entre as suas vantagens comerciais, o modelo OE-12 é duas toneladas mais leve que os seus concorrentes tradicionais, pois utiliza carbono com liga de manganês em sua construção. A tecnologia, abundante na China, oferece uma qualidade quase equivalente ao aço com liga de nióbio. Essa diferença proporciona benefícios como melhor aproveitamento energético das baterias, 20% mais capacidade de passageiros e menor desgaste ao pavimento, por exemplo.

PROTEÇÃO CONTRA FERRUGEM

O sistema anticorrosivo da carroceria, por sua vez, é feito por imersão, semelhante à tecnologia empregada em carros de passeio, em que o veículo sai da fase de armação de chassi e carro-

Ficha técnica

- **OE-6** – 190 kW (258 cv) de potência e 1.900 Nm (193,9 kgfm) de torque máximo. A bateria pode ser oferecida de 141 kWh a 210 kWh de capacidade máxima de carga.
- **OE-8** – 200 kW (272 cv) de potência e 2.500 Nm (255,1 kgfm) de torque máximo. A bateria pode ser oferecida de 210,6 kWh a 282 kWh de capacidade máxima de carga.
- **OE-10** – 245 kW (333 cv) de potência e 3.329 Nm (339,7 kgfm) de torque máximo. A bateria pode ser oferecida de 281,9 kWh a 338,4 kWh de capacidade máxima de carga.
- **OE-12** – 245 kW (333 cv) de potência e 3.329 Nm (339,7 kgfm) de torque máximo. A bateria pode ser oferecida de 300,8 kWh a 422,9 kWh de capacidade máxima de carga.

ceria e “mergulha” em tanques para ser pintado, em um sistema de cataforese (espécie de eletroforese).

As baterias duram até 30 anos, sendo 15 para uso automotivo. A garantia é de 8 anos e pode haver perda de capacidade de até 20% neste período. Se pas-

sar disso, a fábrica troca por uma nova. Os ônibus Ankai são equipados com motores Dana, caixa de direção eletro-hidráulica da Bosch, sistema de ar-condicionado de série da Valeo e da Songz e módulo ABS e sistema pneumático de suspensão da Wabco.



Além dos micros, marca mostrou versão Padron (O-13) e Básico (O-15)

PROBLEMAS ANTIGOS

OPERADORES REGULARES COMEMORAM A VOLTA DO MOVIMENTO PÓS PANDEMIA. MAS RECLAMAM DA FALTA DE FISCALIZAÇÃO PARA COIBIR A AÇÃO DOS CLANDESTINOS

POR VICTOR FAGARASSI

Colégios retomando as aulas e as vans escolares voltando a operar. Esse é retrato atual do transporte escolar, após a séria crise que se abateu sobre a especialidade, durante o período da pandemia causada pelo COVID-19.

Embora não faltem motivos para comemorar, a atividade ainda convive com problemas antigos. Como a infor-

malidade e falta de fiscalização da forma correta para coibir abusos.

Atualmente, alguns projetos de lei tramitam na Câmara dos Deputados, com e propostas de alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB, visando tornar crime o transporte escolar irregular. A iniciativa ganhou força depois de duas crianças terem sido esquecidas dentro de uma van escolar em São Paulo, em dias diferentes no início do ano, que provocou a mor-

te de ambas. O fato levou a Comissão de Educação da Câmara Municipal da capital paulista a aprovar uma Audiência Pública sobre a segurança no Transporte Escolar, atendendo a requerimento da vereadora Elaine do Quilombo Periférico (PSOL).

AUSÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO

Apesar do recente aumento de menções ao tema no debate público, a falta de fiscalização ainda é latente e aponta-





Setor pede mais rigor na fiscalização do transporte irregular

Se é notório a ausência do poder público nessas questões, também chama a atenção a falta de unidade dentro da própria categoria. Anderson comenta que durante a pandemia o objetivo geral do setor foi se manter vivo e, com isso, a mobilização política perdeu um pouco de força.

da por operadores do setor como o principal problema que afeta a atividade.

“Não existe multa para nada. É necessário ter penalidades, com valores diferentes e uma boa regulamentação”, defende Anderson Malafaia, presidente da UGTESP (União Geral do Transporte Escolar de São Paulo).

As empresas de transporte escolar passam por três vistorias anuais, que avaliam muito bem os quesitos técnicos do carro, como freios, pneus e tudo o que for relativo ao veículo. Existe também a fiscalização na rua, porém realizada quando a van está vazia, portanto sem crianças, o que impede de avaliar o modo correto de transportar os passageiros. Estima-se que, somente em São Paulo, exista cerca de 14 mil veículos envolvidos com o transporte escolar e que 10% deles sejam clandestinos.

Veículos escolares estão autorizados a aumentar sua capacidade de transporte original de fábrica, com a substituição das poltronas convencionais por bancadas infantis. Entretanto, esta transformação, só pode ser realizada por empresas credenciadas e destina-se exclusivamente ao transporte de

crianças de até 12 anos incompletos.

TRANSPORTE DE RISCO

“Infelizmente, muitos operadores visando aumentar seus lucros e contando com a falta de conhecimento dos pais sobre o tema, lançam mão deste recurso para transportar indiscriminadamente adolescentes acima dos 12 anos, colocando-os em risco por uma série de fatores”, alerta Malafaia.

Entre os operadores regulares, um dos desejos é igualar a concorrência. “Esta competição desleal acaba por vulnerabilizar todo esforço de um setor inteiro para propor soluções e inspecionar sua implementação. Além disso, os operadores que agem corretamente são muitas vezes taxados de ‘careiros’ por cobrarem valores condizentes com seu custo operacional mais elevado”, atesta um transportador que prefere não se identificar. **E**

Tratamento igual

Outro sonho dos operadores do transporte escolar é ter uma maior atenção em relação aos impostos. Anderson Malafaia cita a diferença entre a classe dos taxistas, que tem isenção do ICMS, diferente do transporte escolar. Além disso, o setor também busca o reconhecimento social. “Em muitos países, os carros escolares são colocados como prioridade no trânsito e faz todo sentido. Não temos direito à corredores e vagas exclusivas, por exemplo”, ressalta o dirigente sindical.



PANORAMA

VIDEOTELEMETRIA

A **Michelin** apresentou sua solução de videotelemetria, que integra as Smart Cameras ao Connected Fleet. O sistema captura dados pela telemetria para acionar a gravação do que está acontecendo no exato momento do evento, identificando comportamentos que não seriam identificados por imagem, como frenagem e possíveis tombamentos.



OPERAÇÃO CONJUNTA

A **Amazon Brasil** anunciou a abertura do seu primeiro Centro de Distribuição com operação conjunta do país – varejo e marketplace. A unidade está localizada em Nova Santa Rita (RS) e passará a acomodar produtos de vendedores parceiros, além das mercadorias da Amazon.

REDE DE REVENDAS

- A **DAF Caminhões** anunciou duas novidades em sua rede de vendas. A cidade de Aracaju passa a contar com a primeira concessionária da marca no Sergipe. E o Grupo Eldorado Caminhões passa a atender todo o Rio Grande do Sul, com lojas em Caxias do Sul e Estrela.
- A **Tracbel** conta com nova concessionária Volvo na cidade de São Luís do Maranhão, somando assim 11 casas no país.

VAI E VEM



• **Marcelo de Godoy**, presidente e CFO da Volvo Cars Brasil, foi eleito como novo presidente da Abeifa (Associação

Brasileira das Empresas Importadoras e Fabricantes de Veículos Automotores) para o mandato de 2024 a 2026.



• O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Oeste e Meio Oeste de Santa Catarina (SETCOM) ele-

geu o empresário **Paulo Simioni** para atuar como novo presidente pelos próximos 4 anos.

SÓ PARA MULHERES

A **Rodonaves**, em parceria com a Fabet, vai dar início ao 2º curso de formação de mulheres motoristas de caminhão. Serão duas turmas de 12 mulheres cada, que receberão treinamento especializado na função de motorista profissional, para posterior atuação no mercado de trabalho.



E-MAIL MARKETING FROTA&CIA

**LEVE SUA MENSAGEM
PARA MAIS DE**

300 MIL

**TRANSPORTADORES
DE TODO O BRASIL.**



Frota&Cia ampliou ainda mais seu mailing list, para possibilitar às empresas fornecedoras de produtos e serviços levar sua mensagem diretamente para o público-alvo.

Agora, são mais de **300.000** endereços selecionados de empresas e profissionais envolvidos com a área de transportes. E o suporte de ferramentas qualificadas de envio e alcance, de última geração.

Para saber mais consulte nosso Depto Comercial.



11 2592.7000 / 99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:

