



VOLVO APRESENTA NOVA GERAÇÃO DE CAMINHÕES DA LINHA F

Volkswagen entrega primeiro e-Delivery para Ambev

Scania mantém previsão de vender 200 caminhões a gás

Preço dos insumos afeta setor de implementos rodoviários

Grupo Maroni incorpora 50 caminhões a gás à sua frota

Mercedes-Benz faz lançamento mundial do eActros elétrico

Daimler Truck, Traton e Volvo planejam rede de recarga

Anfavea divulga resultados do primeiro semestre

Fórum Transporte Sustentável discute energia limpa



Caminhões
Ônibus

Novo Delivery

EXPRESS+

Carteira B
Livre circulação
Pedágio de carro
+ Segurança



 Volkswagen Caminhões e Ônibus
 Volkswagen Caminhões e Ônibus
 @vwcaminhoes



Acesse
www.vwco.com.br
e conheça nossa
condição especial

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



A migração para o transporte eletrificado

O setor de transporte de carga e de passageiros começa a dar passos largos rumo ao uso de veículos elétricos nas suas operações. Em várias partes do mundo, tanto os transportadores como os embarcadores ficam cada vez conscientes da necessidade de preservação do meio ambiente e estão aderindo à mobilidade elétrica com a ampliação da oferta de veículos movidos a bateria pelas fabricantes, principalmente na Europa e na China. No Brasil a Volkswagen vai começar a produzir em série o caminhão leve e-Delivery. O primeiro e-Delivery foi entregue à Ambev, que deverá contar com uma frota de 100 veículos elétricos até o fim do ano, como mostra matéria nesta edição. Na Europa, a Mercedes-Benz fez a estreia mundial de seu caminhão pesado elétrico eActros, apresentado inicialmente durante a feira internacional de veículos comercial em Hannover, em 2016. A produção em série do modelo se iniciará no último trimestre deste ano na Alemanha.

Todas essas e outras iniciativas de adoção da mobilidade elétrica em diversos países refletem a urgência do cumprimento das metas climáti-



cas de transporte completamente isento de combustíveis fósseis até 2050, estabelecidas no Acordo de Paris para diminuir o aquecimento global. Na Europa, os países concordaram com uma nova meta climática: a redução de 55% de emissões de dióxido de carbono até 2030, comparadas com os níveis de 1990.

A abordagem para implementar o transporte eletrificado difere muito entre as regiões do mundo. Enquanto a China e os Estados destinam elevada parcela de financiamento estatal para a aquisição de ônibus elétricos, na Europa há pouco subsídio governamental para essa finalidade. Recentemente, a tendência de eletromobilidade pode ser observada na América Latina, especialmente em cidades como Bogotá e Santiago.

A transição para veículos elétricos desempenhará um importante papel nos próximos anos no cumprimento das metas climáticas e isto, sem dúvida, acelerará a oferta e produção de caminhões e ônibus elétricos, o que resultará em ganhos muito bem-vindos para as montadoras.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor

SUMÁRIO

LANÇAMENTO Volvo apresenta nova geração de caminhões pesados da linha F	6
ESTREIA Volkswagen entrega primeiro e-Delivery elétrico para a Ambev	12
PNEUS Dunlop e Volkswagen Caminhões e Ônibus celebram parceria	16
COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS Scania mantém previsão de vender 200 caminhões a gás no Brasil	18
ELETRIFICAÇÃO Caminhão elétrico eActros da Mercedes-Benz faz estreia mundial	22
JOINT VENTURE Daimler Truck, Traton e Volvo planejam rede pública de recarga	26
MERCADO Produção de caminhões alcançou 74,7 mil veículos no primeiro semestre	28
EMPRESAS JSL acelera ritmo de expansão em 2021 com novas aquisições	30
FROTAS Maroni investe em sustentabilidade e adquire 50 caminhões a gás	35
INDÚSTRIA Setor de implementos rodoviários consolida recuperação	38
EVENTOS Frotas Conectadas 2021: digitalização, conectividade e eletrificação	44
SUSTENTABILIDADE Fórum Transporte Sustentável apresenta iniciativas concretas e cases	52
CARGA MARÍTIMA Terminal de Contêineres de Paranaguá se destaca em cargas refrigeradas	62
TERMINAIS PORTUÁRIOS Porto Itapoá chega a dez anos com resultados positivos e investimentos	64

SEÇÕES

Editorial **3** Novas **58**

transporte
TODOS OS MODOS MODERNO

Ano 57 - Nº 503 - Jun | Jul 2021 - R\$ 25,00

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,
Alexandre Asquini

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carloscriscuolo@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones
karolinejones@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/assinaturas

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva

Tel.: (41) 3027-5565 - joao@spalamkt.com.br

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários); TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartões de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições. As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

Filiada a:



**Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:**
Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj. 707 - Campo Belo - CEP
04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Produtos sob medida para o seu negócio



Imagens meramente ilustrativas.
No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.



Pequenos e grandes negócios, viagens rodoviárias ou urbanas, seja qual for a sua necessidade, a Volkswagen Caminhões e Ônibus estará sempre ao seu lado com as melhores soluções.

Volkswagen Caminhões e Ônibus, sob medida para o seu negócio.



Aponte a câmera
para o código
e conheça mais.



**Caminhões
Ônibus**



Volvo apresenta a nova geração de caminhões da linha F

Os novos caminhões pesados começam a ser produzidos em outubro na fábrica de Curitiba e trazem de série vários itens referentes a tecnologia, conectividade, segurança e custo operacional

A Volvo apresentou a nova geração de caminhões da linha F: modelos FH, FM e FMX. Os veículos chegam ao

mercado brasileiro em menos de um ano do seu lançamento na Europa e trazem de série vários itens referentes

a tecnologia, conectividade, segurança e custo operacional.

Os novos caminhões pesados começam a ser produzidos na fábrica de Curitiba (PR) a partir de outubro, integrando parte do ciclo de investimentos de R\$ 1 bilhão que a Volvo tem programado até 2022.

“É uma grande atualização da nossa principal linha de caminhões. Como sempre, estamos trazendo tecnologia de ponta para a América Latina, mantendo a tradição de oferecer aqui produtos globais e antecipar tendências”, declarou Wilson Lirmann, presidente do Grupo Volvo América Latina, durante evento online para a apresentação dos novos caminhões pesados.

A nova geração de caminhões pesados ganhou reforço na segurança. Um dos aprimoramentos é o piloto automático de descida, tecnologia inédita que permite manter a velocidade programada em descidas de serra ou declives mais longos. O sistema conjuga vários dispositivos, como o consagrado VEB; o potente freio motor Volvo; a transmissão eletrônica I-Shift; e até mesmo os freios de serviço do caminhão, acionados de forma automática para não exceder a velocidade máxima estabelecida.



Wilson Lirmann: “Como sempre, estamos trazendo tecnologia de ponta para a América Latina”

O novo FH tem agora a opção de faróis de Led, com sistema antiofuscamento. O dispositivo se adapta automática e gradativamente ao tráfego de veículos, desligando e acendendo os segmentos de Led, independente da ação do motorista, aumentando a segurança de todos os usuários da via, além de garantir a visão máxima ao motorista.

A nova linha de caminhões da Volvo traz de série o pacote de segurança freios eletrônicos EBS, equipamentos que garantem uma reação rápida dos freios e distribuem a força de frenagem entre os eixos e o conjunto do caminhão como um todo. Também permitem desgaste menor e mais uniforme de



No novo Volvo FM a cabine ficou maior, oferecendo mais conforto ao motorista

lonas ou pastilhas. Com este pacote, os caminhões possuem sempre freios com acionamento eletrônico EBS para freios a tambor e disco; controle de tração; freios ABS, auxílio de partida em rampa; luz de freio de emergência e freio de estacionamento com ativação e desativação automática.

Os caminhões podem receber até oito câmeras auxiliares para melhor visibilidade. Uma delas, chamada de câmera de ponto cego, vem instalada na parte inferior do retrovisor direito, garantindo visão em um dos principais pontos cegos do veículo. proporcionando visibilidade de 76 m² desta área. Todas as câmeras

podem ter sua imagem projetada na tela da central multimídia.

CABINES

Os novos caminhões Volvo receberam mudanças externas e internas nas cabines. Segundo a fabricante, o FH ganhou novo conjunto ótico e nova grade frontal, revigorando o design moderno do modelo. Houve melhorias na aerodinâmica, com cantos mais arredondados, menores frestas entre componentes e o pisca foi redesenhado e deslocado para a porta. Internamente a ergonomia foi aprimorada, com novo colchão de espu-

ma de alta densidade. Novas entradas USB, maior facilidade para limpeza da cabine e novos tecidos de banco são outras novidades. A nova alavanca de controle da caixa I-Shift está mais ergonômica e foi reposicionada para melhorar a movimentação do motorista.

Nos novos Volvo FM e FMX a cabine é nova. Inspiradas na nova geração do FH, as cabines ficaram maiores, com muito mais espaço e conforto para o motorista. Além disso, a área envidraçada proporciona visibilidade externa 10% maior ao motorista, com mais segurança.

As mudanças internas do FH começam pelo novo painel redesenhado e com novos displays. Ao centro, no display comum de 12 polegadas, o painel de instruções traz quatro opções de telas. Uma câmera ao lado do passageiro cobre a região de ponto cego do motorista e até oito câmeras podem ser visualizadas na nova tela de 12 polegadas.

A central multimídia de nove polegadas de tela sensível ao toque tem fácil visualização e traz tudo ao alcance da mão e visão do condutor, desde o rádio, espelhamento do celular e toda a parte de comunicação do veículo, até aplicativos, telemetria e muitas outras configurações importantes.

“O caminhão FH continua à frente



Alcides Cavalcanti: “O caminhão FH continua à frente do seu tempo, melhoramos ainda mais esse modelo”

do seu tempo, melhoramos ainda mais esse modelo e tenho certeza que continuará sendo o caminhão pesado mais vendido e o mais desejado pelos transportadores. Além de ser o mais avançado, continuará sendo o mais robusto, seguro, econômico e produtivo entre todos os modelos do mercado”, comentou Alcides Cavalcanti, diretor executivo de caminhões da Volvo.

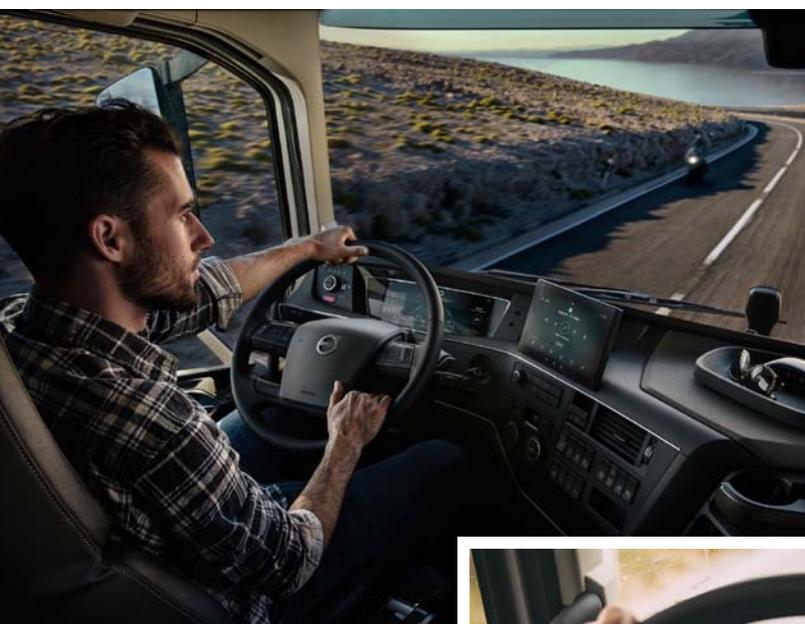
CONECTIVIDADE

Os novos Volvo vêm com nova ver-



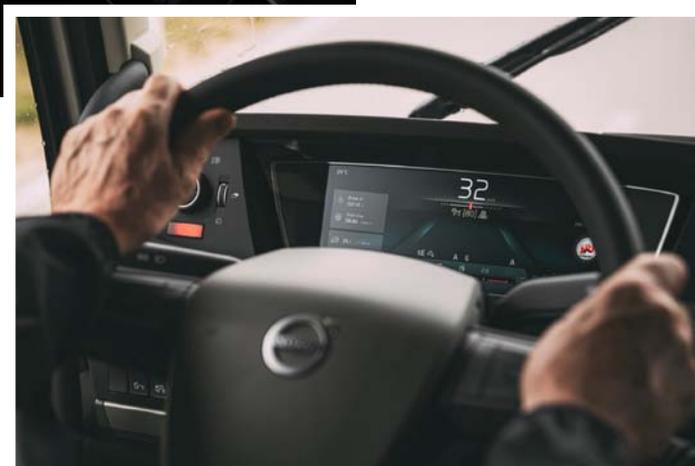
A área envidraçada do novo FMX proporciona visibilidade externa 10% maior ao motorista

são do I-See, sistema que utiliza a conectividade do caminhão para identificar antecipadamente a topografia da estrada e escolher as melhores marchas, sempre de forma automática. Nos novos caminhões o I-See já vem pré-mapeado de fábrica, melhorando o desempenho e poupando combustível desde a primeira viagem. A transmissão eletrônica I-Shift está ainda mais inteligente, com até cinco modos de condução, dependendo do modelo. “Conjugado com as melhorias aerodinâmicas nas cabines, o aprimoramento destes recursos de tecnologia e conectividade deixa



os caminhões até 5% mais econômicos do que a geração anterior”, afirmou Jeseniel Valério, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

Os novos caminhões Volvo receberam mudanças externas e internas nas cabines, como o painel redesenhado



os caminhões até 5% mais econômicos do que a geração anterior”, afirmou Jeseniel Valério, gerente de engenharia de vendas da Volvo. **CTM**

**CARREGUE
INOVAÇÃO
EM TODAS
AS VIAGENS.**

SFR



Temos um grande objetivo: fazer cada vez melhor para você rodar melhor. E só dá para fazer melhor, de verdade, quando conseguimos ir além de tudo o que já existe. Isso se chama inovação. E é isso que nos leva adiante.

randonimplementos.com.br

**SÓ INOVA
QUEM
SE MOVE.**

RANDON[®]
IMPLEMENTOS



Entrega das chaves do primeiro caminhão elétrico à Ambev

Volkswagen Caminhões e Ônibus entrega primeiro e-Delivery da Ambev

O caminhão leve elétrico compõe um lote de 100 veículos que vão entrar em operação até o fim do ano e a intenção da Ambev é chegar a 1.600 caminhões elétricos Volkswagen em 2025

No final de junho, Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO), entregou

a Rodrigo Figueiredo, vice-presidente de Sustentabilidade e Suprimentos da Ambev, as chaves do primeiro cami-

nhão elétrico do lote de cem unidades adquiridas pela cervejaria. Essa é uma iniciativa histórica e pioneira realizada pela Ambev e VWCO, que possibilitará uma frota dessa dimensão de caminhões elétricos circulando pelas ruas do país até o fim de 2021. Os veículos fazem parte do plano da Ambev de ter 1.600 modelos Volkswagen com essa tecnologia zero emissões na sua frota parceira até 2025. Este será o primeiro caminhão elétrico Volkswagen a entrar em operação regular nas ruas, não mais como um protótipo. Trata-se de um e-Delivery 14 toneladas 6x2.

Todos os modelos anteriores ainda estavam em fase de desenvolvimento e validação da tecnologia concebida pela montadora. Com a parceria com a Ambev, foram mais de 45 mil quilômetros rodados nesses testes, deixando de emitir mais de 34 toneladas de CO₂ e de consumir mais de 10.000 litros de diesel. O ciclo também confirmou um potencial de regenerar cerca de 40% da energia desprendida na frenagem ou mesmo em desacelerações do veículo e, assim, alimentar as baterias.



Roberto Cortes: *“Estamos avançando no mesmo ritmo que a tecnologia se desenvolve em economias mais avançadas”*

“O que estamos fazendo é histórico. Vamos colocar em operação junto com a Ambev uma frota de cem caminhões elétricos circulando pelas ruas do país até o fim de 2021. Estamos avançando no mesmo ritmo que a tecnologia se desenvolve em economias mais avançadas, como a europeia e a americana, graças ao know-how de nossos engenheiros brasilei-



Rodrigo Figueiredo: *“Desde 2003, já reduzimos 63% das nossas emissões como um todo”*



ros. E não paramos por aí, em breve teremos mais novidades para anunciar sobre todo o ecossistema que criamos para viabilizar a introdução da mobilidade elétrica no Brasil”, afirma Roberto Cortes.

Para Rodrigo Figueiredo, vice-presidente de Sustentabilidade e Suprimentos da Ambev, “A jornada de economia de baixo carbono da Ambev teve início há quase 20 anos, com foco na eficiência energética e mudanças da nossa matriz para biomassa e gás natural. De lá para cá, temos um imenso orgulho das nossas conquistas e iniciativas pioneiras para que as nossas metas ambientais ambiciosas sejam alcançadas com rapidez. Desde 2003, já reduzimos 63% das nossas emissões como um todo.”

Os caminhões elétricos que prestarem serviço para a Ambev serão alimentados por energia renovável

Figueiredo ressalta ainda que “a logística é parte essencial nessa jornada, com o fomento de uma tecnologia 100% brasileira em parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, estamos inovando juntos e criando soluções para compartilhar com todo o mercado e outras empresas.”

O objetivo tanto da Ambev quanto da VWCO é somar forças para viabilizar a utilização da propulsão elétrica na distribuição urbana e criar uma referência em sustentabilidade para o mercado logístico global.

A parceria entre as duas empresas vem de longa data para o desenvolvimento de novas tecnologias e essa sinergia culmina agora com a entrega do primeiro veículo zero emissões 100% desenvolvido pela engenharia nacional, elevando o nível de colaboração e transparência, para que fosse possível criar um modelo de negócio viável ao mercado em geral.

Concebido por um time dedicado de e-Mobility, o e-Delivery foi produzido na fábrica da Volkswagen Caminhões e

Concebido por um time dedicado de e-Mobility, o e-Delivery foi produzido na fábrica da Volkswagen em Resende, Rio de Janeiro

Ônibus em Resende (RJ), que recentemente deu início à montagem em série desses modelos elétricos, tornando-se a primeira do país com essa operação em larga escala.

INVESTIMENTOS EM MOBILIDADE ELÉTRICA

A VWCO investiu cerca de R\$ 150 milhões no desenvolvimento e no complexo produtivo do e-Delivery. A empresa construiu uma nova área dedicada exclusivamente à eletrificação: o e-Shop. O centro mundial de pesquisa e desenvolvimento da marca também passa a abrigar a maior infraestrutura de carregadores de alta potência do Brasil, com diferentes modelos, para dar apoio à toda essa inovação. Todos os colaboradores da empresa receberam uma capacitação específica para atuarem nesse novo cenário.

Além do investimento na aquisição dos veículos, a Ambev está inaugurando mais de 44 usinas solares em todo o Brasil, que, juntamente com outros



projetos de energia renovável, vão produzir eletricidade o suficiente para atender 100% dos 93 centros de distribuição da companhia pelo país. Assim, 100% destes caminhões elétricos que prestarem serviço para a Ambev serão alimentados por energia renovável quando a frota estiver completa.

Com a parceria entre Ambev e Volkswagen 1.600 caminhões VW elétricos serão utilizados na distribuição de bebidas até 2025. Isso significa que mais de 1/3 da frota que atende à cervejaria será composto por veículos Volkswagen movidos a energia limpa, deixando de emitir mais de 36 mil toneladas de carbono em sua cadeia logística por ano.

CTM

Dunlop e Volkswagen Caminhões e Ônibus celebram parceria

Marca do grupo Sumitomo irá fornecer pneus para a linha de caminhões Constellation, dentro da estratégia de expandir sua atuação no segmento de veículos pesados



Após atingir a marca de produção diária de mil pneus para veículos pesados em sua fábrica no Brasil, a Dunlop busca ampliar sua presença no mercado brasileiro. Conforme a estratégia da marca, esta ampliação possibilita aumentar parcerias com as montadoras de veículos pesados no país, como já previsto no planejamento, além de reforçar o fornecimento de pneus ao mercado de reposição.

Dessa forma, a Dunlop anuncia a mais nova parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, com foco no fornecimento de pneus à linha de caminhões Constellation. O pneu escolhido é o Dunlop SP320, nas medidas 275/80R22.5 e 295/80R22.5.

Segundo a fabricante, o SP320 é um pneu para aplicação regional e rodoviária e é desenvolvido com a tecnologia Advanced Footprint Control, que melhora a área de contato com o solo, proporcionando qualidade e durabilidade ao pneu, além de reduzir o desgaste irregular. Os pneus SP320 são pensados para possibilitar uma primeira vida útil mais longa e um maior número de reformas, proporcionando melhor relação custo-benefício da categoria para o segmento.

“A Dunlop tem investido cada vez mais no segmento de veículos pesados no Brasil e essa parceria reforça nosso empenho. Além disso, esta parceria certifica a qualidade dos pneus para atender aos requisitos das principais montadoras do país. Nossa meta é oferecer os melhores produtos ao mercado e ampliar nossas parcerias. O fornecimento de equipamento original é um dos meios de atingirmos esse objetivo”, afirma José Eduardo Romeiro, gerente de equipamento original da Sumitomo Rubber do Brasil. **CTM**

Dois novos caminhões Scania - Rota Oeste rodando na América do Sul, com os rastreadores Trucks Control.

24 transportadores irão rodar pelo período de 1 ano.



SERVIÇOS ATIVOS:

connect
smart híbrido



Rotograma Falado



Caixa Preta



Telemetria



- ▶ (43) 3377-5222
- ▶ (43) 9 9914-0020
- ▶ vendas@TrucksComercial.com.br

inmarsat
Comunicação via Satélite
de Alta Órbita

ORBCOMM
Equipamento

**TRUCKS
CONTROL**

ROTA OESTE
Casa de Amigos



Scania mantém previsão de vender 200 caminhões a gás no Brasil

A empresa já comercializou 150 veículos e o segmento de distribuição de carga em geral, principalmente alimentícia e produtos de beleza, são os que têm demandado a maior quantidade de caminhões a gás

SONIA MORAES

A Scania, que completa 64 anos de história no país no dia 2 de julho, está confiante em atingir a meta de comercia-

lizar 200 caminhões a gás no mercado brasileiro até o fim deste ano. "Já temos 150 veículos vendidos e uma quantidade

grande de cotação em andamento, o que nos dá confiança que a meta será batida”, disse Silvio Munhoz, diretor de vendas de soluções da Scania no Brasil, em apresentação online.

Munhoz afirmou que o desempenho do caminhão a gás está melhor do que a empresa esperava. “A aceitação do mercado vem crescendo de forma exponencial e cada vez mais embarcadores estão aderindo ao programa ESG (Environmental, Social and Governance) e os transportadores percebendo que o frete verde tem vantagem sim.”

No mercado brasileiro o segmento de distribuição de carga em geral, principalmente alimentícia e produtos de beleza, é o que tem demandado a maior quantidade de caminhões a gás que estão circulando no Brasil, segundo Munhoz. “Temos um gargalo no sistema que é a logística de abastecimento do gás e biometano. Mas recentemente tivemos a adesão da Comgás, grande distribuidora de gás do Estado de São Paulo, e vemos uma movimentação para viabilizar pontos de logística apropriados para o abastecimento de caminhões, seja com bicos de maior vazão e capacidade de receber caminhões com cargas altas. Rapidamente vamos ter uma malha de postos de combustíveis nos principais corredores logísticos do Brasil.”



Roberto Barral: “A nova geração de caminhões Scania superou 7.000 unidades vendidas de janeiro a junho”

Roberto Barral, vice-presidente das operações comerciais da Scania no Brasil, disse que o setor de caminhões passa por um bom momento. “A Nova Geração de caminhões Scania, que completou dois anos no Brasil, vem ganhando cada vez mais espaço e superaremos as 7.000 unidades vendidas de janeiro a junho deste ano.” De janeiro a maio a Scania vendeu 6.375 caminhões no mercado brasileiro, 136,8% acima dos 2.692 veículos comercializados no mesmo período de 2020, segundo a Anfavea (associação que representa as montadoras).

Munhoz também considerou o primeiro semestre de 2021 bem melhor do que o de 2020, quando o Brasil teve a produção de caminhões paralisada por causa da crise da pandemia da Covid-19. “Hoje temos



Silvio Munhoz: os setores de cana e florestal estão em renovação e ampliação das frotas

um crescimento significativo do mercado como um todo e perto de 70% a 80% de avanço do segmento de caminhões pesados. Com os resultados que a Nova Geração oferece, conseguimos crescer próximo de 136% o nosso volume em relação ao mercado.”

No segmento de caminhões fora de estrada, a Scania projeta que 2021 será o melhor ano da comercialização destes produtos na história da marca no Brasil. “A mineração continua muito forte devido aos preços do minério e vai permanecer assim em 2022, puxando esta categoria. Vale reforçar que uma demanda interessante chega dos setores de cana e florestal pelas soluções a gás. Ambos também estão em

ritmo aquecido de renovação e ampliação das frotas”, revelou Munhoz.

Na área de serviços a empresa prevê que este ano seja melhor que em 2020. “Celebramos o lançamento do Programa de Manutenção Scania Premium Flexível Uptime que traz a Control Tower, que promete reduzir em até 30% o tempo de parada nas concessionárias, e o Pay per Use, que paga o que usar, além do volume recorde de 20 mil programas de manutenção ativos no portfólio e a padronização de 90% da rede, o maior índice já obtido da Scania no Brasil”, disse Marcelo Montanha, diretor de serviços da Scania no Brasil.

Outros importantes resultados no acumulado deste ano, segundo Montanha, são a elevação de 40% nas vendas de serviços, aumento de 55% na venda de programas de manutenção e 62% dos veículos novos saíram com um contrato de serviço.

Para contornar a falta de semicondutores a Scania antecipou as férias coletivas para equilibrar o fluxo logístico e agora a linha de produção está recebendo todos os pedidos que chegaram na fábrica. “Mas, se a falta de semicondutores continuar, poderá atrasar em algumas entregas”, disse Barral e acrescentou: “A área de vendas continua recebendo pedidos e a fábrica está trabalhando com total velocidade para entregar todos os

pedidos feitos para este ano e alguma coisa que está programada para 2022.”

64 ANOS DE HISTÓRIA NO BRASIL

No dia 2 de julho a Scania completa 64 anos de história no Brasil. Para comemorar a data a companhia criou o Dia da Paixão, com a primeira edição realizada em 2020, quando o país começou a enfrentar a pandemia da Covid-19.

A empresa vai oferecer diversos conteúdos nas mídias sociais oficiais com a presença de executivos da marca, colaboradores, rede de concessionárias, clientes e fãs apaixonados. Além de lives, pelo canal da Scania Brasil no Youtube, nos dias 29 e 30 de junho, e grande festividade em 2 de julho.

“O Dia da Paixão Scania foi criado para celebrarmos o nosso aniversário. A Scania tem uma história especial de relacionamento com o mercado, que começa com nossos clientes, com o reconhecimento de uma parceria responsável pelo progresso de empresas, motoristas, profissionais do segmento de transporte, que passa de geração para geração consolidando a relação da marca e a evolução das pessoas que, de alguma forma, a ela estão conectadas”, afirmou Márcio Furlan, diretor de marketing, comunicação e sustentabilida-



Marcelo Montanha: A plataforma Control Tower promete reduzir em até 30% o tempo de parada nas concessionárias

de da Scania no Brasil.

A programação do Dia da Paixão Scania 2021 vai trazer rodas de conversas online, abertas ao público, entre profissionais da Scania e clientes, embarcadores, motoristas e parceiros com objetivo de compartilhar experiências, dicas e tirar dúvidas sobre sustentabilidade, tecnologia, inovação e rentabilidade. “Falaremos também de nossa história, sempre olhando para frente. Celebraremos dois anos de resultados incríveis da Nova Geração de caminhões e apresentaremos o novo Programa de Manutenção Premium Flexível Uptime, com foco na disponibilidade máxima de nossos veículos”, disse o diretor. **CTM**



O eActros da Mercedes-Benz já percorreu mais de meio milhão de quilômetros em vias públicas

O eActros elétrico da Mercedes-Benz faz sua estreia mundial

A produção em série do eActros, que tem autonomia de 400 quilômetros, começará no último trimestre de 2021 na fábrica de Wörth am Rhein, na Alemanha

A Mercedes-Benz Trucks celebrou no final de junho a estreia mundial de seu eActros elétrico movido a bateria para transporte pesado em serviços de distri-

buição. A Mercedes-Benz Trucks anunciou uma nova era com o lançamento do primeiro caminhão elétrico de produção em série que leva a estrela de três pontas.

“Temos de reconhecer que o transporte é uma parte do problema quando se trata de mudanças climáticas. Ao mesmo tempo, podemos e seremos parte da solução. Começamos com o nosso eActros, que percorreu mais de meio milhão de quilômetros em vias públicas”, destaca Karin Rådström, membro do Conselho de Administração da Daimler Truck AG e responsável pela Mercedes-Benz Trucks. Rådström está convencida do conceito e do potencial de mercado do eActros: “O eActros e seus serviços dedicados são um grande passo para a Mercedes-Benz Trucks e para os clientes rumo ao transporte livre de emissões de CO₂.”

Após a Mercedes-Benz Trucks ter apresentado o veículo conceito de um caminhão de transporte de carga pesada para serviços de distribuição em áreas urbanas no IAA 2016, em Hannover, os testes práticos de dez protótipos do eActros em parceria com clientes na Alemanha e outros países europeus começaram em 2018. O objetivo da “Frota de Inovação do eActros” era lançar no mercado um eActros pronto para a produção em série já em 2021. “O desenvolvimento do eActros teve foco na parceria com os clientes. Tudo o que aprendemos com a Frota de Inovação está agora sendo incorporado na produção em série. Em

comparação com os protótipos, vários recursos como a autonomia, potência de acionamento e segurança foram consideravelmente aprimorados no modelo de produção em série”, explica Andreas von Wallfeld, chefe de Vendas & Marketing da Mercedes-Benz Trucks.

No coração tecnológico do eActros está a unidade de propulsão com dois motores elétricos integrados e uma transmissão de duas marchas. Ambos os motores proporcionam conforto de condução impressionante e grande dinâmica do veículo, enquanto a propulsão elétrica silenciosa e livre de emissões faz com que o caminhão também possa ser usado para entregas noturnas e consiga entrar em centros urbanos que tenham restrição de circulação de veículos a diesel. Dependendo da versão, o eActros utiliza três ou quatro baterias – cada uma com uma capacidade de cerca de 105 kWh. Graças a uma capacidade máxima de 420 kWh, é possível uma autonomia de até 400 quilômetros. Com uma capacidade de carga de 160 kW, as três baterias precisam de um pouco mais de uma hora para carregar de 20% a 80% quando conectadas a uma estação de recarga normal de 400A DC. “Assim, o eActros está perfeitamente equipado para suas operações diárias no transporte

de distribuição quanto à disponibilidade e desempenho”, acrescenta von Wallfeld.

Para auxiliar as transportadoras a progredir, passo a passo, na mudança para a eletromobilidade, a Mercedes-Benz Trucks incorporou o eActros em um sistema abrangente que inclui produtos de consultoria e serviços para os clientes e, possibilitando a melhor utilização possível do veículo, otimização dos custos totais e a criação de uma infraestrutura de recarga. Além disso, o caminhão elétrico apresenta um alto grau de digitalização e conectividade.

Isso também se aplica à segurança do veículo. Na última geração do Actros com propulsão a diesel convencional, a Mercedes-Benz Trucks já deu uma demonstração impressionante do nível de segurança que hoje é possível nas estradas e do que a fabricante está fazendo rumo à sua visão de condução livre de acidentes. Com o eActros, a Mercedes-Benz Trucks não está apenas atenta à segurança ativa, por exemplo, sob a forma de sistemas instalados de série como o MirrorCam, o Side Guard Assist S1R (Assistente de Ponto Cego) ou a quinta geração do Active Brake Assist (ABA 5 – Assistente Ativo de Frenagem) com detecção de pedestres, mas também com relação aos desafios associados aos



Conforme a versão, o eActros utiliza três ou quatro baterias, cada uma com uma capacidade de cerca de 105 kWh.

veículos elétricos e seus sistemas de alta tensão.

A partir do último trimestre de 2021, o modelo de produção em série será produzido na maior fábrica de montagem de caminhões da Mercedes-Benz Trucks em Wörth am Rhein, na Alemanha. Nos últimos meses, intensivas preparações foram feitas para os novos processos de produção que lá serão adotados. Isso inclui a construção de uma nova linha de montagem. Numa fase inicial, o modelo de produção em série do eActros estará disponível na Alemanha, Áustria, Suíça, Itália, Espanha, França, Holanda, Bélgica, Grã-Bretanha, Dinamarca, Noruega e Suécia. No momento oportuno, outros mercados serão contemplados. **CTM**

NOVA LINHA DAF

Excelência Pura



TECNOLOGIA E FORÇA
para enfrentar todos os desafios



REDE DE CONCESSIONÁRIAS
em todo o Brasil



PACCAR FINANCIAL:
soluções financeiras personalizadas

Eficiência, economia e robustez. Com os modelos **DAF XF** e **CF**, você tem caminhões de alta performance, confortáveis e com melhor custo operacional, além do suporte de uma rede de concessionárias em todo o país, com serviços financeiros e assistência completa. Por tudo isso, DAF é a melhor experiência.

Aponte a câmera e acesse.



Daimler, Traton, Volvo planejam uma rede europeia de recarga para elétricos caminhões pesados

O objetivo é iniciar e acelerar a construção da infraestrutura de recarga para aumentar a confiança dos clientes e apoiar a migração da União Europeia para um transporte sustentável

Os três principais fabricantes de veículos comerciais Daimler Truck, Grupo Traton e Grupo Volvo assinaram um acordo não vinculativo para instalar e operar uma rede pública de recarga de alto desempenho para caminhões elétricos pesados para longas distâncias movidos a bateria e ônibus em toda a Europa. O objetivo conjunto é iniciar e acelerar a construção de infraestruturas de recarga para aumentar a confiança dos clientes e apoiar a migração da União Europeia para um transporte neutro para o clima.

O acordo estabelece as bases de uma futura joint venture – com participação igualitária das três partes, planejando ini-



Martin Daum, CEO da Daimler Truck, Matthias Gründler, CEO do Grupo Traton e Martin Lundstedt, CEO do Grupo Volvo

ciar as operações em 2022. As partes pretendem investir juntas 500 milhões de euros para instalar e operar pelo menos 1.700 estações de recarga de energia verde de alto desempenho em pontos próximos a

rodovias, bem como em pontos logísticos e de destino, dentro de um prazo de cinco anos a partir da fundação da joint venture. O número de postos de recarga deve aumentar significativamente com o tempo, buscando parceiros adicionais, bem como financiamento público.

A futura joint venture atuará como um catalisador e agente de capacitação para a realização do Acordo Verde da União Europeia para um transporte de carga

neutro em carbono até 2050 – fornecendo a infraestrutura necessária e visando à energia verde nos postos de recarga. A ação conjunta da Daimler Truck, do Grupo Traton e do Grupo Volvo atende à necessidade urgente de uma rede de recarga de alto desempenho para apoiar os operadores de caminhões em sua transição para soluções de transporte neutras de CO₂, especialmente em caminhões pesados que operam em longas distâncias. A infraestrutura de recarga de alto desempenho que permite o transporte rodoviário de longa distância é uma forma econômica de obter reduções de emissões significativas e rápidas de realizar.

Martin Daum, CEO da Daimler Truck: “É o objetivo conjunto dos fabricantes de caminhões da Europa alcançar a neutralidade climática até 2050. No entanto, é vital que a construção da infraestrutura certa ande de mãos dadas com a colocação de caminhões neutros em CO₂ nas estradas. Juntamente com o Grupo Traton e o Grupo Volvo, estamos, portanto, muito entusiasmados por dar este passo pioneiro para estabelecer uma rede de recarga de alto desempenho em toda a Europa.”

Matthias Gründler, CEO do Grupo Traton: “Para o Grupo Traton, é claro que o futuro do transporte é elétrico. Isso requer o rápido desenvolvimento de postos de

recarga acessíveis ao público, especialmente para transporte pesado de longa distância. Agora estamos avançando junto com nossos parceiros Daimler Truck e Grupo Volvo para tornar essa rede de alto desempenho uma realidade o mais rápido possível. Estamos dando o primeiro passo para acelerar a transição para um transporte sustentável e livre de energia proveniente de fósseis. O segundo passo deve ser um forte compromisso da União Europeia para a expansão total de uma rede de recarga em toda a Europa.”

Martin Lundstedt, presidente e CEO do Grupo Volvo: “Estamos estabelecendo a base necessária para fazer uma inovação para que nossos clientes consigam realizar a transformação para eletrificação criando uma rede de recarga líder na Europa. Temos tecnologias de eletromobilidade poderosas e agora, com a Daimler Truck, o Grupo Traton e graças ao Acordo Verde Europeu, também um entendimento de toda a indústria, bem como um ambiente político propício para um grande avanço em direção a soluções sustentáveis de transporte e infraestrutura.”

Um relatório recente da indústria de caminhões pede até 15.000 postos de recarga públicos e de destino com alto desempenho até 2025 e até 50.000 postos de recarga de alto desempenho até 2030. **CTM**

Anfavea revê positivamente as projeções para o segmento de caminhões

No primeiro semestre de 2021, a produção de caminhões atingiu 74,7 mil veículos, com alta de 115,1%; já a produção de ônibus apresentou incremento de 15%, somando 10,3 mil chassis

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O setor de caminhões foi o destaque dos resultados dos seis primeiros meses do mercado automotivo, de acordo com a Associação Nacional de dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). No primeiro semestre de 2021, a produção de caminhões alcançou 74,7 mil veículos, com alta de 115,1%, em comparação ao mesmo período do ano passado. Em junho, a produção foi de 14,6 mil caminhões, com alta de 5,3% sobre maio e de 162,6% na comparação com o mesmo mês de 2020 – é importante ressaltar que o primeiro semestre de 2020, em especial o segundo trimestre, foi o período mais crítico para a indústria em virtude da pandemia.

O mercado de caminhões, entretanto, tem sido favorecido pelo bom desempenho do agronegócio e do e-commerce, além da mineração e construção civil. A

produção do primeiro semestre de 2021 é a melhor para o período desde 2014. “O segmento de pesados vem aumentando desde 2018 e isso se manteve neste ano. Este aumento se deve ao aquecimento destes setores da economia, que demandam veículos com maior capacidade de carga”, observou Gustavo Rodrigo Bonini, vice-presidente da Anfavea.

A entidade também atualizou as projeções que havia apresentado em janeiro, referentes ao fechamento de 2021. A produção total da indústria automobilística, que era estimada em 2,52 milhões de unidades (alta de 25% sobre 2020), foi reduzida para 2,46 milhões (alta de 22% sobre o ano passado). Separando leves e pesados, a alta na produção estimada 2021-2020 caiu de 25% para 21% no segmento de automóveis e comerciais

leves, e subiu de 23% para 42% no caso de caminhões e ônibus.

Já para as vendas internas, a expectativa agora é de 2,32 milhões de licenciamentos (elevação de 13% sobre o ano anterior), ante os 2,36 milhões previstos na coletiva de imprensa de janeiro. Os automóveis foram revistos para baixo, enquanto comerciais leves, caminhões e ônibus foram revistos para cima. As exportações foram revisadas de 353 mil para 389 mil na expectativa do ano, uma esperada alta de 20% sobre 2020, melhor que a elevação de 9% inicialmente projetada.

Nos licenciamentos para caminhões, a expectativa da entidade em janeiro era de 101 veículos licenciados no ano de 2021, o que significaria um crescimento do mercado de 13%. Em julho, essa projeção passou para 122 mil caminhões, o que corresponderá a um aumento de 36% neste ano.

Na opinião de Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea, a economia brasileira deve ser influenciada por alguns fatores positivos, como a possível melhora do PIB e o arrefecimento da pandemia, com o avanço da vacinação, o que impactará o setor de serviços. "Em contrapartida, a inflação, o aumento dos preços de insumos como aço e borracha, e perspectiva de aumento da taxa Selic são aspectos que afetam negativamente o nosso setor", ponderou.

ÔNIBUS

Os números de licenciamentos para o segmento de chassis de ônibus permanecem nos mesmos patamares. Em janeiro, a entidade projetava 15,7 mil licenciados até o fim do ano. Em julho, a projeção passou para 16 mil ônibus.

A produção de ônibus no Brasil registrou aumento de 15% no primeiro semestre de 2021, em relação ao mesmo período de 2020, segundo a Anfavea. Nos seis primeiros meses deste ano, foram produzidos 10,3 mil chassis de ônibus, comparados com 8,97 mil no primeiro semestre de 2020.

Na comparação com maio de 2021, houve discreta queda da produção de 1,9%. Em relação a junho de 2020, houve expansão de 17,1%. No semestre, a produção de urbanos cresceu 30%, enquanto de rodoviários apresentou uma queda de 37,7%, em relação aos seis primeiros meses de 2020.

O número de ônibus licenciados no primeiro semestre de 2021 teve uma alta de 31,9%, com 7,53 mil chassis em comparação a 5,71 mil. Comparando junho de 2020 com o mesmo mês deste ano, a alta foi de 33,8%, passando de 1.069 para 1,43 mil chassis. Os destaques foram os modelos escolares do programa Caminho da Escola e o segmento de fretamento.

CTM

JSL acelera o ritmo de expansão em 2021

A empresa de logística e transporte da holding Simpar adquiriu a Transportes Marvel por R\$ 245 milhões, no prosseguimento da estratégia de diversificação dos segmentos de atuação

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Em junho, a JSL, especializada em logística e transporte de carga pertencente à holding Simpar, adquiriu a Transportes Marvel por R\$ 245 milhões, sendo R\$ 100 milhões pagos na data de fechamento da transação e o saldo remanescente em 12 parcelas mensais. Com esta transação, a empresa amplia a sua atuação no transporte rodoviário de cargas congeladas e refrigeradas de alto valor agregado, e a representatividade do segmento de alimentos, no Brasil e em outros países da América do Sul.

“A combinação das operações trará grande oportunidade de sinergias comerciais e operacionais, especialmente pela complementariedade de sua base de clientes e rotas percorridas”, destaca a empresa em seu comunicado.

Segundo o documento, somadas as outras quatro aquisições realizadas entre agosto de 2020 e fevereiro de 2021, a JSL

adiciona, em números anualizados, R\$ 1,7 bilhão à receita bruta da companhia, aumentando de R\$ 3,4 bilhões para um total de R\$ 5,1 bilhões, crescimento de 50%.

A Marvel foi fundada em 1975 e oferece soluções de transporte de carga refrigeradas, congeladas e secas, principalmente ao setor alimentício, com frota de mais de 1,1 mil ativos operacionais, com caminhões com idade média de aproximadamente 3,6 anos. A empresa possui cerca de 820 colaboradores e atende clientes no Brasil, Argentina, Chile, Uruguai, Paraguai e Peru, sendo o frete internacional responsável por 58% do faturamento.

De maio de 2020 a abril de 2021 a Marvel apresentou números, não auditados, de R\$ 251 milhões de receita líquida, R\$ 62 milhões de Ebitda, lucro líquido de R\$ 19 milhões e dívida líquida de R\$ 114 milhões, resultando em uma alavancagem de 1,8 vezes.

DIVERSIFICAÇÃO

Em fevereiro, a JSL comprou a Transportadora Rodomeu por R\$ 97 milhões. A empresa atua no segmento de transporte especializado de cargas de alta complexidade, como gases e químicos, na transferência e distribuição de produtos químicos (GLP, amônia, propano, propeno, butano, buteno, butadieno, peróxido de hidrogênio e outros); máquinas e equipamentos, transportando máquinas para a construção civil, máquinas e implementos agrícolas, produtos metalúrgicos, siderúrgicos; transporte dedicado de insumos e produtos acabados nos setores de papel e celulose, siderurgia, alimentícios. Também participa de operações especiais, sendo a transportadora oficial do Grande Prêmio do Brasil de Fórmula 1.

Em janeiro, a JSL já havia firmado o contrato de aquisição da operadora logística TPC (Pronto Express Logística), empresa que opera em modelo asset-light (“leve em ativos”) focada na operação de armazéns alfandegados ou não, logística dedicada in house, cross docking e gestão integrada de distribuição, incluindo a última milha e logística reversa.

A JSL adquiriu a TPC por R\$ 288,6 milhões de Enterprise Value, valor que será ajustado com base na dívida líquida,



Ramon Alcaraz: “É importante enfatizar que a JSL sempre faz aquisições que fazem sentido na estratégia da companhia”

capital de giro e outros. Em 2020, a TPC apresentou receita líquida de R\$ 415 milhões, Ebitda de R\$ 57,5 milhões, lucro líquido de R\$15,4 milhões e um índice de alavancagem de dívida líquida/Ebitda de 1,9 vezes.

Fundada em 2001, a TPC atua principalmente nos setores de cosméticos, moda, varejo, eletroeletrônicos, telecomunicações, farmacêutico, equipamentos hospitalares, bens de consumo, óleo e gás, e petroquímico. Conta com 850 mil metros quadrados de armazéns em operação em 24 estados e mais de cinco mil colaboradores. Entre seus clientes há empresas como Natura, Puma, Alpargatas, 3M, Braskem, Whirlpool, Claro, 3M, Chanel, além da prefeitura de São Paulo.

Segundo o comunicado divulgado na

ocasião pela JSL, a transação reflete a disciplina de execução de sua estratégia de aquisições, que busca o retorno sobre o investimento adequado, valoriza o relacionamento de longo prazo com clientes e a qualidade dos serviços prestados, da gestão e, principalmente, da equipe da TPC.

A estratégia da compra da TPC é explicada no comunicado pelas complementariedades e sinergias resultantes da transação, que incluem a oportunidade de cross selling para a JSL e o fortalecimento da TPC no transporte rodoviário de cargas dada a experiência e densidade de frota da JSL. Além disso, os armazéns da TPC aumentam a oferta para os clientes JSL em localidades que esta não possui serviços de armazenagem bem como potenciais sinergias em que as duas empresas possuem operações.

Outro elemento extremamente complementar ao portfólio de tecnologia da JSL é a Logistics Integrated System da TPC, que é plataforma para inteligência e controle de gestão completa e integrada da cadeia de distribuição da fábrica ao cliente final, com base em algoritmos avançados e inteligência artificial, e trará um diferencial na última milha de distribuição. Conjuntamente, as operações de distribuição urbana na última milha da JSL, Fadel (adquirida no final de 2020) e TPC serão responsáveis

por 56 mil entregas por dia.

Em seus principais serviços, a TPC atua também em operação logística dedicada, com a gestão de centros de distribuição multiclientes e abastecimento de fábricas para os segmentos de saúde, telecomunicações, automotivo e bens de consumo.

Em agosto de 2020, a JSL também fez a aquisição da Moreno Holding, dona da Transmoreno Transporte e Logística, por R\$ 310 milhões, dentro de sua estratégia de crescimento e diversificação de serviços logísticos no país. A empresa tem sede em São José dos Pinhais (PR) e atua nos segmentos de transporte de veículos sobre carretas (cegonhas) e prestação de serviços de logística automotiva.

“É importante enfatizar que a JSL sempre faz aquisições que fazem sentido na estratégia da companhia, complementando e fortalecendo a atuação em determinados segmentos em que somos menos atuantes. A Fadel, por exemplo, nos fortalece na distribuição urbana, área em que a atuação ainda é tímida”, comenta Ramon Peres Garcia de Alcaraz, diretor presidente da JSL.

As empresas continuam a atuar em seu segmento, com uma gestão independente. “Porém, beneficiam-se da sinergia financeira do grupo, com trocas de dívidas de acordo com o perfil de crédito. Na compra

JSL FAZ PROPOSTA DE FUSÃO COM A TEGMA

A holding Simpar comunicou, em 2 de julho, que a JSL enviou à Tegma um pedido de combinação de negócios. O comunicado indica que a fusão das duas empresas criaria uma companhia com receita bruta combinada de R\$ 6,1 bilhões e lucro antes de juros, impostos, depreciações e amortizações (Ebitda) de R\$ 827 milhões.

“Somadas as operações da JSL (incluindo fusões e aquisições realizadas) e da Tegma, a companhia combinada teria R\$ 6,1 bilhões de receita bruta nos últimos doze meses findos em 31 de março de 2021, que representaria um aumento de R\$ 2,8 bilhões e um crescimento de 86% da receita bruta da JSL no mesmo período”, informa a Simpar.

“A operação possui um forte racional estratégico em razão da criação de um negócio ainda mais robusto e diversificado, com capacidade de oferecer novos serviços para os mesmos clientes e diversificar a atuação da Tegma, resultando na criação de valor substancial para as

companhias, seus respectivos acionistas, clientes, colaboradores, caminhoneiros agregados e para o setor logístico brasileiro. Adicionalmente, destacamos que, caso aprovada, a operação resultará no aumento das bases acionárias e na diversificação de investidores da companhia combinada”, avalia a Simpar.

A operação aguarda a aprovação dos acionistas e dos conselhos administrativos das duas empresas e do Cade. A implementação deve ser realizada por meio da incorporação de ações de emissão da Tegma pela JSL que resultará, ao final, na consolidação da totalidade da base acionária da Tegma na JSL, a qual será a única acionista da Tegma.

Segundo o comunicado da Simpar, desde a conclusão da reorganização societária e do IPO da JSL, em setembro de 2020, a empresa anunciou “cinco importantes aquisições que acrescentaram R\$ 1,6 bilhão de receita bruta e serviços complementares, além daqueles realizados pela JSL.”

de materiais, como peças e pneus, as empresas também conseguem melhores condições de negociação por fazerem parte de uma grande companhia”, diz Alcaraz.

Ao substituir Fernando Simões no comando da JSL, em abril deste ano, Alcaraz tornou-se também um dos principais acionistas individuais da JSL a partir do

momento em que a companhia assinou um memorando para a aquisição de 25% do capital da Fadel Holding por meio de uma incorporação de ações.

GRUPO VAMOS

O Grupo Vamos, companhia especializada em locação de caminhões, máquinas e equipamentos, da holding Simpar, controladora da JSL, concluiu sua oferta pública inicial (IPO). O Grupo Vamos tem hoje mais de 15 mil veículos locados e conta com uma extensa rede de concessionárias no país, com mais de 40 lojas próprias das marcas Transrio (Volkswagen Caminhões e Ônibus), Valtra (máquinas e equipamentos agrícolas) e Komatsu (máquinas e equipamentos de linha amarela), além da rede de lojas Seminovos.

“O IPO marca um novo ciclo de crescimento, ainda mais promissor para o cliente e a companhia. Nossa missão é oferecer alternativas inovadoras para o desenvolvimento de modernização da frota brasileira de caminhões e ônibus”, celebra Gustavo Couto, CEO do Grupo Vamos.

Os recursos captados pela oferta do Grupo Vamos serão direcionados ao financiamento da frota para locação de caminhões, máquinas e equipamentos. A Vamos Locação de Caminhões, Máquinas

e Equipamentos, do grupo Simpar, adquiriu 70% da BMB Mode Center Brasil e 70% da BMB México.

A BMB Brasil foi fundada há 20 anos, sendo o primeiro centro de customização de caminhões e ônibus Volkswagen/MAN do Brasil. Em 2017, foi criada a BMB México, com o objetivo de realizar a customização de veículos pesados da Volkswagen/MAN no México.

A BMB é um dos principais parceiros da Volkswagen/MAN no desenvolvimento de soluções de engenharia customizada para veículos pesados. Ao longo da sua história, a BMB já customizou mais de 160 mil veículos, o que representa 21% do volume de veículos vendidos pela Volkswagen/MAN no período e 7,2% do mercado.

As fábricas da BMB Brasil e da BMB México localizam-se em Porto Real (RJ) e em Querétaro, no México, respectivamente, próximas às fábricas da Volkswagen/MAN. Esta proximidade auxilia na agilidade de entrega e disponibilidade de veículos para otimizar o processo de customização. No acumulado dos últimos 12 meses (junho de 2020 a maio de 2021), a BMB reportou uma receita bruta de R\$ 98,4 milhões (aumento de 43% sobre o exercício de 2020), sendo 95% desta receita provenientes das operações do Brasil e o remanescente, da operação do México. **GTM**

Maroni Transportes incorpora 50 caminhões a gás à frota

A aquisição dos caminhões Scania faz parte de uma série de medidas e ações adotadas pelo Grupo Maroni no campo da sustentabilidade, que já somam investimentos de R\$ 50 milhões

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O Grupo Maroni apresentou no primeiro Fórum do Transporte Sustentável seu novo posicionamento do mercado. “Estamos trazendo uma nova arquitetura da empresa para sustentar o nosso crescimento, então nesse novo momento criamos uma área exclusiva para tratar da sustentabilidade em todas as iniciativas do grupo

de uma forma mais responsável. Estamos também reforçando nosso processo de governança corporativa, com foco em sustentabilidade, crescimento dos negócios, digitalização, transparência e principalmente nas pessoas”, afirmou Sérgio Pupo, diretor administrativo da companhia.

O Grupo Maroni é formado pela Maroni Transportes, uma empresa de mais de 47 anos de atuação especializada no transporte de cargas secas e de cargas com temperatura controlada e que conta com uma frota de 850 caminhões pesados; Marlog Logística e Armazenagem, com capacidade de armazenagem 39 mil paletes; e a TKS Locação, que atua na locação de caminhões, cavalos mecânicos e carretas.

As iniciativas do grupo para uma operação mais sustentável receberam investimentos de R\$ 50 milhões. “A Maroni entende as mudanças pelas quais o setor de transportes de cargas, assim como a sociedade de uma forma geral, vem pas-

sando. Somos todos responsáveis pelos impactos que nossos negócios causam ao meio ambiente, e nossa obrigação é mitigá-los. Do ponto de vista do transporte de cargas, a busca pela eficiência operacional e pela segurança é constante”, disse o diretor administrativo do grupo.

Pupo explicou que o grupo está desenvolvendo uma plataforma exclusiva, a Eco Maroni, que vai falar sobre sustentabilidade, em todos os seus aspectos: ambiental, social e econômico. “Vivemos um momento muito importante e este fórum é uma oportunidade para apresentarmos o que estamos preparando para o mercado, clientes, indústria e sociedade”, afirmou.

Até dezembro de 2021, a empresa vai incorporar à sua frota 50 caminhões Scania movidos totalmente a gás. Do total, 16 veículos já estão em circulação. “Entendemos que o mercado já oferece soluções alternativas ao diesel, como os caminhões movidos a gás natural veicular (GNV) ou a biometano. Sabemos que a escolha por um combustível alternativo contribui para a redução das emissões de CO², o que diminui o impacto da operação ao meio ambiente. Essa aquisição está dentro da nos-



sa estratégia de buscar sempre soluções mais limpas”, informou Pupo.

O executivo destacou a relação de confiança entre a Maroni e a Scania, além do apoio dos embarcadores. “É uma jornada construída a seis mãos, como dizemos. Em 2019, decidimos adquirir os modelos a gás. Já era intenção da empresa buscar combustíveis alternativos. A infraestrutura de abastecimento ainda é um problema, mas estamos conversando com os distribuidores de gás e com os clientes. O planejamento é fundamental: esses caminhões precisam circular por rotas mais curtas e em regiões com mais opções de abastecimento, principalmente no eixo Rio-São Paulo. Isso acaba sendo um limitador, pois a empresa não atua na distribuição urbana.”

Além disso, a empresa anunciou o aumento da parceria com a SOS Mata Atlântica, que atualmente já possui 15 mil mudas plantadas. A empresa também investe na capacitação e formação de motoristas, formando anualmente mais de 100 condutores em

Sérgio Pupo: “Estamos trazendo uma nova arquitetura da empresa para sustentar o nosso crescimento”



Dos 50 caminhões Scania movidos a gás adquiridos, 16 já estão em circulação

suas operações, e ainda promove a digitalização dos processos internos. “Discutimos ainda temas como logística reversa para encontrar uma forma de reduzir os resíduos gerados pela nossa operação. Com parte do ecossistema de transporte, estamos em busca de novas oportunidades para fazer uma logística mais limpa”.

De acordo com Pupo, a empresa planeja ampliar o número de veículos movidos a energia limpa. “Pensamos em outras fontes limpas de energia. Temos interesse e vontade de investir nesse sentido, mas hoje a única fonte viável é o gás. É um caminho sem volta, pois é uma questão de sobrevivência, já que em breve as empresas que não se comprometerem com sustentabilidade não conseguirão mais fazer negócios. Há dificuldades, mas decidimos que era hora de começar a contribuir de forma mais efetiva com a preservação do planeta”, comentou.

Entre as dificuldades estão os custos dos veículos movidos a gás. “O retorno dos

investimentos ainda é um impasse a ser resolvido. Como esses caminhões a gás precisam rodar menos que a frota a diesel, por causa dos problemas de infraestrutura, a rentabilidade é menor. A manutenção também é mais cara, apesar do gás ter um preço menor que o do diesel. Os clientes concordaram em uma remuneração maior do frete. Estamos consolidando todas essas informações para termos uma projeção mais clara. De qualquer forma, o investimento foi feito pensando no longo prazo”, afirmou Pupo.

O diretor do Grupo Maroni também acredita em uma expansão do uso do biometano em um futuro próximo. “O biometano é uma fonte mais limpa e renovável, e com custos mais baixos, se produzido em maior escala e com uma infraestrutura de distribuição adequada. O aumento da demanda deve incentivar as distribuidoras de combustíveis a investir no biometano e também na ampliação de postos que ofereçam o GNV.” **CTM**

Preço dos insumos pode prejudicar recuperação do setor de implementos rodoviários

O número de emplacamentos de janeiro a maio de 2021 é 67,5% superior ao mesmo período de 2020, mas o preço do aço pode afetar a produção

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A indústria de implementos rodoviários está consolidando sua recuperação e registrou, de janeiro a maio de 2021, um crescimento de 67,5% sobre 2020, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir). No período, foram emplacados este ano 62.552 produtos, enquanto de janeiro a maio do ano passado foram comercializados 37.332 implementos rodoviários

As vendas da indústria são impulsionadas por segmentos de mercado como agronegócio, construção civil e infraestrutura, sendo que os produtos de maior procura são os da linha pesada. "Historicamente as vendas de carroceria sobre chassis (segmento leve) são maiores em volume do que as de reboques e semirreboques (pe-

sado). Isso é resultado do momento atual de desequilíbrio da economia interna", diz José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

No entanto, a pressão dos aumentos aplicados em insumos básicos para a atividade do setor pode prejudicar o desempenho do setor, avalia a entidade. O aço, por exemplo, é a matéria-prima que representa em média 70% dos insumos utilizados em praticamente todos os implementos rodoviários produzidos no Brasil.

A Anfir destaca que o preço do aço tem recebido reajustes frequentes como indica pesquisa

José Carlos Spricigo:
as vendas maiores do segmento pesado resultam do momento atual de desequilíbrio da economia interna



feita pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). De janeiro de 2020 a março de 2021, o preço do aço sofreu variação média de 79%, com pico de 126,8% nos laminados planos de aço inoxidável. No início de maio, as siderúrgicas anunciaram aumentos que variaram de 10% a 18% e mais 15% em junho, o quinto reajuste do ano.

“Estamos em plena recuperação da economia e não é oportuno aplicar reajuste em insumos tão essenciais como o aço”, afirma Spricigo. Por conta da retomada nos negócios, as empresas associadas à Anfir estão absorvendo parte dos aumentos. “Não é possível repassar ao cliente e isso compromete a situação da indústria”, complementa. Nos últimos meses, as empresas associadas à associação geraram cerca de 800 empregos diretos e hoje dispõem de 45,4 mil pessoas trabalhando em sua produção.

“Estes números mostram a resiliência do setor que hoje transporta por rodovias brasileiras dois terços do PIB Nacional. Devemos ressaltar que essa é a força de nossa indústria 100% brasileira que, neste período de pandemia, mesmo com constantes aumentos de custos, dificuldades em aquisição de insumos e matérias-primas; vem realizando e mantendo entregas de implementos em nosso

país”, afirma o presidente da Anfir.

RANDON IMPLEMENTOS REGISTRA AUMENTO DE 161% NAS EXPORTAÇÕES

A Randon Implementos apresentou crescimento nas vendas para o exterior. O balanço do primeiro quadrimestre do ano mostra um crescimento de 161% nas exportações, em comparação com o mesmo período do ano passado. Entre janeiro e abril, foram comercializados 824 semirreboques, enquanto foram vendidos 316 produtos nos mesmos meses de 2020. Entre os implementos mais comercializados, o principal é o semirreboque do modelo plataforma, seguido das linhas basculante e tanque.

Segundo o diretor geral da Randon Implementos, Sandro Trentin, os resultados obti-



Entre os implementos da Randon mais comercializados, o principal é o semirreboque do modelo plataforma

dos em países da América do Sul, como Chile, Peru, Argentina e Paraguai, impulsionam esses indicadores, que são potencializados ainda mais pela forte retomada em outros mercados, especialmente no continente africano. “A capilaridade da nossa rede de vendas e o reforço das nossas estratégias de prospecção, são pontos fundamentais que permitiram ampliar o volume de exportações, alcançando um dos melhores resultados dos últimos anos, e possibilitaram suportar os momentos de instabilidade e equalizar os estoques e nossa participação em diferentes mercados”, destaca.

Com foco na produção de semirreboques especiais e customizados, a Randon Triel-HT, em Erechim (RS), tem atenções voltadas ao mercado externo e nos primeiros quatro meses de 2021 alcançou um faturamento de 22% em exportação.

A África tem ganhado cada vez mais espaço nos resultados de vendas. Em 2021, o início das exportações ao Senegal e a volta das operações no Quênia, onde a companhia mantém parceria para uma unidade de montagem CKD de componentes de semirreboques exportados do Brasil, são os principais movimentos em curso.

No mercado queniano, a nova parceria abrange a montagem de semirreboques em conjunto com a companhia JAP África, subsidiária do grupo português JAP. Os

conjuntos de plataformas e basculantes são enviados do Brasil e montados e comercializados pela parceira local. A expectativa é de crescimento constante da participação neste mercado nos próximos anos, alcançando países vizinhos como Tanzânia e Uganda.

“Nossa atuação no Quênia é relevante para a companhia e é reconhecida pelos nossos clientes. Todo o leste do continente africano está em franca expansão, e buscamos manter o protagonismo nesta região, com parcerias estratégicas consolidadas”, reforça Trentin.

Em junho, ocorreu a primeira de uma série de entregas de produtos fruto da nova parceria com a JAP. A Randon Implementos já atua no Quênia há 17 anos, com a exportação de cerca de três mil produtos ao longo do período. Atualmente, os principais mercados, além de Quênia e Senegal, onde a empresa mantém parcerias de montagem CKD, são a Argélia, Costa do Marfim e Etiópia, além de Cuba, no continente americano, totalizando seis pontos logísticos globais estratégicos.

Para produtos exportados de forma completa CBU, os destaques são Angola, Congo, Costa do Marfim, Moçambique e Gana. A empresa mantém escritórios comerciais internacionais na França, em Portugal e na África do Sul com foco exclusivo no mercado africano.

CTM

LIBRELATO CELEBRA BONS RESULTADOS EM MEIO À PANDEMIA GLOBAL

A Librelato apresentou crescimento de 93%, com receita operacional líquida de US\$ 110 milhões, aproximadamente, com margem Ebit (lucro antes dos juros e impostos) acima de 12%, nos cinco primeiros meses deste ano. De acordo com José Carlos Sprícigo, CEO da Librelato e presidente da Anfir, o agronegócio é o grande impulsionador do setor, responsável por mais de 60% das operações.

A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) prevê um aumento de 5,7% na produção nacional de grãos. Com isso, a colheita esperada é de 271,7 milhões de toneladas, número que apresenta um acréscimo de 14,7 milhões de toneladas, comparado à produção de 2019-2020.

“O agronegócio representa um importante mercado para a Librelato, que possui diversos produtos em seu portfólio desenvolvidos para esse mercado, como as linhas graneleira e basculante, que incluem semirreboques, bitrens, rodotrens e tritrens basculantes”, destaca Sprícigo.

Segundo o executivo, o grande desafio para o mercado na recuperação pós-pandemia são os gargalos de abastecimento. “A alta demanda da cadeia, afetada pela



pandemia, aumentou os custos e reduziu os estoques. É preciso administrar a escassez de peças e insumos com estratégia. Mas acreditamos em um 2022 mais equilibrado entre oferta e demanda.”

A Librelato mantém as metas de planejamento estratégico, com produção de 60 unidades por dia e prevê crescimento de 15% em 2022. Nas exportações, a empresa também registra bons números, com 400 produtos exportados no ano passado, resultado comprometido pela crise sanitária que atingiu todos os países. A expectativa para 2021 é de exportar mais de mil produtos. Esse desempenho coloca a companhia como



segunda maior exportadora de semirreboques do Brasil.

Para auxiliar o mercado de reposição na disponibilidade de produtos, a Librelato ainda conta com a Libreparts, lojas exclusivas localizadas em redes de concessionárias da marca. O crescimento estimado pela empresa em aftermarket neste ano é de 78%, comparado a 2020.

Para manter o crescimento e a retomada econômica, a Librelato prevê investir aproximadamente US\$ 6 milhões até o final de 2021 em tecnologia. Os investimentos têm objetivo de implantar melhorias em seus processos de produção e, conseqüentemente, desenvolver produtos que possam oferecer mais segurança nas estradas.

Entre elas, está a implantação do sistema Manufacturing Execution System (MES), que gerencia e monitora todos os processos de trabalho da planta

industrial, fornecendo informações em tempo real provenientes de máquinas robôs, além de monitorar as atividades das pessoas.

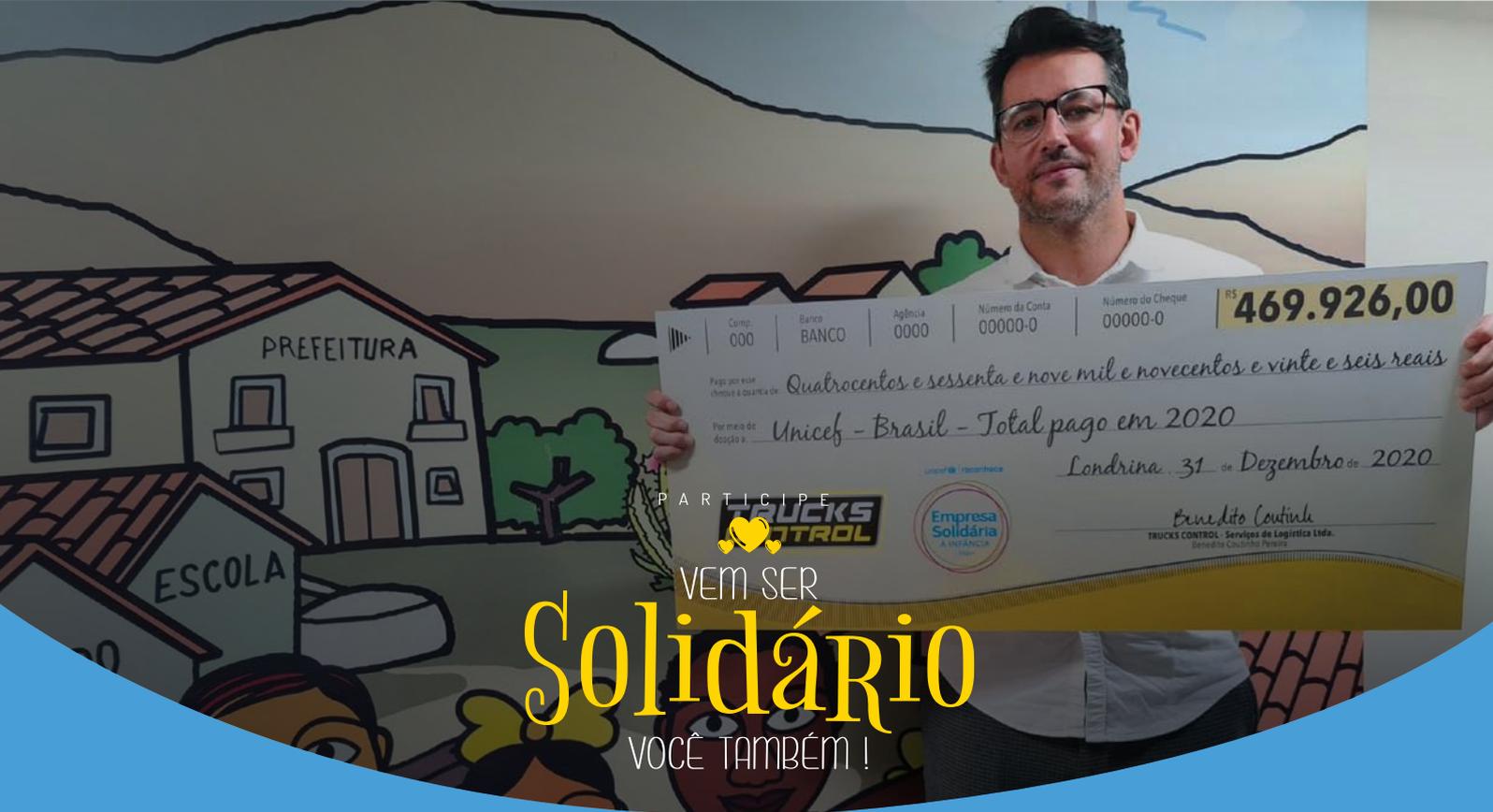
“O sistema MES compara o que foi planejado com o que realmente está sendo executado, podendo otimizar

toda a linha de produção, desde o momento em que a ordem é emitida até o embarque dos produtos finais”, explica o executivo.

A Librelato lançará em breve sua linha 2022, que inclui três novos produtos. Desde 2019, a empresa oferece a opção de implementos conectados, tecnologia que possibilita aos frotistas e transportadores uma gestão inteligente do transporte.

Os novos implementos devem vir equipados com o sistema EBS, que tem previsão de obrigatoriedade a partir de 2023 no Brasil. A tecnologia melhora a estabilidade, diminuindo o risco de tombamento dos implementos nas curvas. O sistema Electric Brake System (EBS) é instalado próximo às rodas e regula a pressão do freio, além de calcular a intensidade da frenagem que o motorista aplicará e quanto de pressão será necessário na frenagem.

CTM



PARTICIPE

VENHA SER

Solidário

VOCÊ TAMBÉM!

Os clientes que aderem ao Romaneio Verde, deixam de receber faturas em papel e passam a contar com a versão digital enviada por e-mail.

E a cada cliente que adere a iniciativa, a empresa doa o valor correspondente ao Programa Empresa Solidária do UNICEF.

Em 2020 foram arrecadados **R\$ 469.926,00** em prol das ações do UNICEF no Brasil.

Os clientes Trucks Control podem ajudar nessas ações a partir do momento que se cadastram no Romaneio Verde da empresa, fazendo a diferença na vida de milhares de crianças e adolescente no Brasil.

Além de ajudar na preservação do meio ambiente, também contribui “para levar educação, saúde, proteção às crianças que mais precisam” segundo Julio Erthal, responsável pelo Programa Empresa Solidária do UNICEF.

Você que ainda não possui o Romaneio Verde, o cadastro é simples! No site da Trucks Control, selecione a opção Financeiro WEB e faça o seu cadastro.

Ajude a transformar vidas com uma atitude simples e positiva!

Conheça as ações do UNICEF no Brasil, www.amigodacrianca.org.br
www.unicef.org/brazil

unicef | reconhece

FAÇA A SUA PARTE NESTA SOLIDARIEDADE!

ENTRE NO FINANCEIRO WEB FAÇA A SUA ADESÃO AO ROMANEIO VERDE



www.truckscontrol.com.br/financeiro



Trucks Control Serviços de Logística Ltda.

Twin Business Towers • Av. Tiradentes, 501 - Torre 2 - 10º andar
CEP 86070-545 - Londrina - PR - Fone: (43) 3378 3500
faleconosco@truckscontrol.com.br • www.TrucksControl.com.br



Frotas conectadas

icaminhões 2021

Frotas Conectadas 2021: digitalização, conectividade e eletrificação

O evento realizado virtualmente abordou os principais temas relacionados à inovação e à tecnologia no setor de transportes, mobilidade e logística

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A sexta edição do Frotas Conectadas, realizada entre os dias 18 e 20 de maio, registrou um crescimento de 103% no número de participantes em relação à edição de 2020, com 10,7 mil acessos. Pelo segundo ano consecutivo, o evento promovido pela OTM Editora e TruckPad foi realizado de forma totalmente online. O encontro apresentou as principais tendências, experiências e inovações nas

diferentes áreas ligadas ao transporte e à logística, com a participação de representantes da indústria automobilística, transportadoras, operadores logísticos, centros de pesquisa, empresas e startups de tecnologia.

Os três dias de painéis discutiram temas como os potenciais impactos do 5G e do IoT na revolução da logística, experiências e aprendizados com

caminhões elétricos, grandes corporações e as startups, casos de inovação aberta no setor, veículos autônomos e compartilhados, a aplicação de tecnologia na logística para alavancar negócios do e-commerce, a infraestrutura de eletropostos para veículos elétricos.

No painel que abordou as soluções digitais, Murilo Almeida, gerente de soluções do Facebook, destacou a aceleração da digitalização do setor automotivo que se intensificou no último ano, devido à pandemia. "O ambiente digital mudou com a pandemia, tanto no aspecto social como na maneira como as pessoas consomem. Todos os lançamentos da indústria automotiva foram em lives: as pessoas ficaram mais digitais e as marcas correram atrás. Todas as montadoras se movimentaram para ter seu próprio e-commerce, pois muita gente passou a realizar suas compras

**Murilo Almeida,
gerente de soluções
do Facebook**



**Armando Marchesan
Neto, CEO da Sequoia
Logística**

online", declarou.

Com o crescimento do comércio eletrônico, as empresas passaram a buscar na tecnologia maneiras de aprimorar as operações logísticas e alavancar os negócios. "O e-commerce cresceu muito nos últimos anos, e isso se intensificou com a pandemia. Mas a penetração do e-commerce no Brasil ainda está bem abaixo de países desenvolvidos como China e Estados Unidos. Há muito espaço para crescer, mas existem dificuldades relativas à logística no Brasil. Investimentos em tecnologia são fundamentais para superar as restrições que enfrentamos no trânsito, mobilidade e segurança", afirmou Armando Marchesan Neto, CEO da Sequoia Logística.



Newton Ferrer, diretor comercial da ConectCar, também enfatizou a mudança de hábitos da sociedade, como a busca pelos meios de pagamento contactless e

Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea

o atendimento digital para vendas, pós-vendas e resolução de problemas dos consumidores. “Esses novos hábitos devem permanecer depois da crise sanitária. O setor de transportadoras de frota pesada está atravessando esse período de transição para a digitalização. No Brasil, houve 10% de aumento dos veículos que passam de forma automática pelo pedágio e a tendência é aumentar, com incentivo inclusive das concessionárias de rodovias”, comentou.



CONECTIVIDADE

A conectividade foi outro assunto bastante discutido. Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea, observou que os veículos conectados começam a desempenhar o papel de grandes geradores de dados. “Teremos dados sobre os veículos, a rota, o motorista e a infraestrutura. Isso gera um a possibilidade de



um amplo pacote de serviços que poderão ser oferecidos para a sociedade, como estacionamento, alimentação, planejamento. O país tem desafios como a implementação do 5G, que é fundamental para avançarmos. Vejo uma grande oportunidade de negócios que a conectividade vai proporcionar, mas ainda há obstáculos a serem vencidos”, afirmou.

No painel sobre o ecossistema digital da Mercedes-Benz, Marcos Andrade, gerente sênior de marketing de produto caminhão, destacou que o desafio da indústria automobilística é acompanhar a velocidade que a conectividade exige. “A inteligência do caminhão se tornou cada vez mais relevante para que o veículo seja eficiente. O Novo Actros surgiu nesse conceito. Devemos olhar para as inovações tecnológicas, mas é importante pensarmos nessas tendências com foco na nossa realidade”, disse.

Marcos Andrade, gerente sênior de marketing de produto caminhão Mercedes-Benz

Vans Connect é uma plataforma de conectividade que oferece gestão avançada de frota e monitoramento logístico para recuperação veicular, fruto de uma parceria entre a Sascar e a Mercedes-Benz no segmento de vans, na linha Sprinter. Aline Rapassi, gerente de marketing do produto Mercedes-Benz (Vans), detalhou a tecnologia. “Uma das principais dores do cliente que atua na logística urbana era relacionada ao roubo de cargas. Encontramos na Sascar um parceiro para oferecer uma solução que, além de monitorar a frota, ainda atua na recuperação de cargas e veículos”, informou. No segmento de caminhões, as duas empresas disponibilizam o Fleetboard powered by Sascar.



Aline Rapassi, gerente de marketing do produto da Mercedes-Benz (Vans)

geraram interessantes debates. Mauro Telles, superintendente de produtos do Alelo Frota, falou sobre o sistema de gestão de frota e sua relação com a

redução de custos, consolidação de informações e frentes disponíveis em pessoa física e jurídica. Além disso, também comentou as tendências, orientações, bem como apontamentos para a mobilidade.

Rodrigo Mourad, presidente da Cobli, complementou a apresentação mostrando o trabalho em sinergia entre Alelo Frotas e a empresa, que ajuda a acompanhar em tempo real a chegada ou saída da frota, com previsões que já

consideram o congestionamento. As duas companhias ampliaram as opções de serviços para o gestor de frota, sendo que o Alelo Frota passa a oferecer mais funcionalidades que permitem centralizar e gerenciar os gastos com combustível e despesas automotivas

GESTÃO DE FROTAS

As plataformas multi-conectadas e seus serviços foram outro aspecto da conectividade que

Mauro Telles, superintendente de produtos do Alelo Frotas



em um só lugar. Ao adicionar o serviço Cobli, o cliente Frota pode ter até 25% de redução na despesa mensal com abastecimento – que costuma ser um dos maiores gastos dos frotistas.

Rodrigo Lamas, líder do escritório digital e planejamento de serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus do Brasil, apresentou as soluções da empresa nesta área. “RIO é a marca de conectividade do grupo Traton. É uma solução embarcada em nossos caminhões, que em sua maioria já vêm com o box instalado de fábrica. Mas outras marcas também pode usufruir da plataforma, que é aberta, cloud e com múltiplos parceiros”, sublinhou.

Rogerio Guandalini, Brazil CSO & CMO da Ceabs, que atua no segmento de monitoramento e rastreamento de bens, lembrou que os dados captados pelas soluções da empresa são transformados em ações ativas e preditivas para gerenciar e melhorar a gestão dos negócios.



Rogerio Guandalini,
Brazil CSO & CMO
da Ceabs

“Nossas soluções ajudam os clientes na redução de custos, gerenciamento de acidentes e riscos, e melhorias no comportamento do motorista. O recente lançamento do veículo conectado em parceria com o grupo FCA, mostra a nova tendência no mercado automotivo, que engloba cada vez mais tecnologia embarcada nos modelos”, comentou.

ELÉTRICOS

A transição para a mobilidade elétrica é inevitável, concordam os especialistas. No Brasil não deve ser diferente, mas ainda há muitos aspectos a serem discutidos e obstáculos a serem superados. O planejamento de mobilidade corporativa elétrica é fundamental na hora de introduzir os veículos



Rodrigo Murad,
presidente da Cobli

elétricos nas frotas. “A mobilidade elétrica é uma tecnologia diretamente relacionada à conectividade. Estamos em um período de transição, e não apenas em veículos leves. Acredito que o transporte público é um segmento que vai ser muito beneficiado pela mobilidade elétrica. A mudança para o elétrico não significa simplesmente trocar a forma de abastecimento, mas é uma mudança de paradigma que traz muitas oportunidades de negócios”, afirmou Paulo Maisonnave, responsável pela E-Mobility Brasil da Enel X.

A Geotab é uma empresa de nível global que fornece telemática para gestão de frotas. Além de disponibilizar soluções de telemática e conectividade para veículos convencionais, a Geotab também atua com frotas elétricas, pois avalia que a adoção bem-sucedida dos veículos elétricos exige dados

Paulo Maisonnave,
responsável pela
E-Mobility Brasil
da Enel X



Sílvio Furtado, diretor de vendas e inteligência de mercado América do Sul da ZF

de boa qualidade.

Na opinião de Eduardo Canicoba, AVP Business Development Latam & Brazil Country Lead da Geotab, a tendência da eletrificação das frotas é

muito forte na América Latina. “A Geotab desenvolveu uma ferramenta para a transição de frotas convencionais para veículos elétricos (EVSA). A solução ajuda a fazer esse tipo de migração da forma mais adequada às necessidades de cada empresa.”

Segundo Sílvio Furtado, diretor de vendas e inteligência de mercado América do Sul da ZF, na visão da empresa, a partir de 2040, não deverá haver mais a fabricação de veículos movidos a combustão. “Há várias tecnologias sendo trabalhadas no mundo dentro desse universo de veículos elétricos. Cada fabricante desenvolve um tipo de tecnologia ou até tecnologias diferentes para diferentes modelos de veículos”, observou.



Sérgio Habib, presidente da JAC Motors no Brasil, disse que todos caminhões urbanos serão elétricos em alguns anos, mas que os interurbanos devem se manter a combustão, devido às distâncias percorridas neste tipo de transporte. “A pressão para reduzir a poluição nos centros urbanos deve crescer muito. No Brasil, essa realidade deve demorar mais, pois o país tem outras prioridades”, comentou.

Habib destacou o pioneirismo das marcas chinesas na mobilidade elétrica e contou um pouco sobre a trajetória da JAC. “No Brasil, nós somos a única marca a disponibilizar um caminhão urbano 100% elétrico, com zero emissão. A JAC Motors hoje é uma joint venture com a Volkswagen e fabrica 300 mil caminhões por ano. Vamos lançar no mercado brasileiro uma van 100% elétrica, no próximo mês, de 12 metros cúbicos e 4,5 toneladas. Vários

**Eduardo Canicoba, AVP
Business Development
Latam & Brazil Country
Lead da Geotab**



**Sérgio Habib,
presidente da JAC
Motors no Brasil**

hospitais também estão interessados em usá-la como ambulância. Vamos trazer também um caminhão menor de 3,7 toneladas com autonomia de 300 quilômetros, que deve ter grande procura”.

Bernardo Adão, diretor de suprimentos e sustentabilidade da Ambev, comentou que o custo do caminhão elétrico é mais alto, portanto para avaliar se é uma opção viável é necessário levar em conta o TCO (total cost of ownership) do veículo. “São vários benefícios: redução de poluentes, da poluição sonora e a melhor experiência do motorista. Mas é preciso questionar quanto essa solução custa. É preciso avaliar o quanto o veículo roda e o perfil da carga, a bateria e a autonomia, além dos gastos com impostos. Em contrapartida, o custo de manutenção inferior faz muita diferença. Tudo depende de aplicabilidade, de todas as características de cada operação”, avaliou.



CTM

INSCRIÇÕES ABERTAS

4 A 6 OUTUBRO 2021 | www.forumilos.com



40h de
conteúdo



Tudo
ao vivo



Interação
total



Lounges
exclusivos



Palestrantes
nacionais e
internacionais



Tradução
simultânea



90 dias
de acesso



Certificado
ILOS



Investir
é simples

Apoio

transporte
TODOS OS MODOS MODERNOS

**27º Fórum
Internacional
Supply Chain**

Expo. Logística **2021**



Fórum Transporte Sustentável: mobilidade urbana

Primeira edição do evento discutiu as diferentes formas de valorização do transporte público e de carga tornando-o mais competitivo e eficiente

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e idealizador do fórum, destacou relevância do tema no atual cenário. “Nós já pensávamos há algum tempo em fazer um fórum do transporte. Na OTM Editora já temos um projeto em conjunto com o Setcesp, o Prêmio de Sustentabilidade Set-

cesp & Transporte Moderno. Agora, reunimos um time forte para a idealização de um fórum que discutirá com os players do mercado as iniciativas que estão sendo tomadas pelo setor de transportes”, afirmou.

Tayguara Helou, presidente do Setcesp, também enfatizou a relevância da premiação. “É muito importante mostrar o que está sendo feito nessa área de sustentabilidade. O compartilhamento das

boas iniciativas gera um impacto positivo nas empresas e inspira muitos empresários a adotar novas práticas, mais sustentáveis.”

TECNOLOGIA

A tecnologia pode ser uma ferramenta importante para trazer mais sustentabilidade ao setor, na medida que proporciona mais eficiência nas operações e uso racional dos recursos e insumos. Huber Mastelari, CEO da Lots Group para América Latina, lembrou que o transporte rodoviário de carga representa 7% do Produto Interno Bruto (PIB) e 14% da emissão de CO² do planeta. “Somos parte do problema. Por esse motivo, queremos e devemos fazer parte da solução, encontrando alternativas inovadoras, eliminando desperdícios e aumentando a autonomia dos veículos, com treinamento eficiente, tecnologia bem aplicada e monitoramento de frota.”

Carlos Ferreira, coordenador de sustentabilidade da Jomed Log, contou que a empresa adquiriu dois caminhões movidos a GNV/biometano em fim de 2019. “Com dez meses de



operação, podemos dizer que os maiores gargalos estão na infraestrutura de abastecimento, pois faltam postos que fornecem esse tipo de abastecimento nas estradas. Por outro lado, nos custos com combustíveis, tivemos uma redução de 17,5%, na comparação entre diesel e GNV”, observou.

Daniel Drumond, gerente de transportes BR Distribuidora, apresentou as iniciativas da empresa no campo da sustentabilidade, com enfoque nas torres de controle próprias e no monitoramento dos veículos e motoristas. “Gerenciamos toda a frota que presta serviço à companhia. Por meio da torre de controle, acionamos o transportador e este entra em contato com o motorista sobre possíveis falhas na condução ou qualquer tipo de

problema com o veículo. Exigimos que as empresas de transporte utilizem sistemas de monitoramento e telemetria, e fazemos auditorias para nos certificarmos de que as soluções estão sendo usadas

Tayguara Helou: “É muito importante mostrar o que está sendo feito na área de sustentabilidade”

de forma efetiva.”

A BR Distribuidora também investe na multimodalidade para reduzir o número de veículos nas estradas. “Temos um sistema de dutos bastante extenso e também usamos a cabotagem para transportar biodiesel do Rio Grande do Sul para o Nordeste, por exemplo”, disse Drumond.



Danilo Guedes discorre sobre sucessão empresarial e profissionalização da gestão no evento

prazo. Furlan observou que existem muitas iniciativas, no campo do transporte sustentável, já colocadas em prática

por embarcadores e transportadores no Brasil. “Existem soluções diferentes para momentos diferentes das empresas. Ou seja, sempre há uma ação a ser feita nesse sentido”, ressaltou.

Outro exemplo citado por Furlan de ações sustentáveis da companhia é a nova geração de caminhões Scania, que completa dois anos em 2021, com um desempenho energético 20% melhor que a geração anterior. A parceria com o instituto SOS Mata Atlântica, que já resultou no plantio de 85 mil mudas foi outra ação lembrada. “Os veículos movidos a gás também representam um pilar importante: são 50 modelos homologados no Brasil.”

Durante o evento, Gustavo Maroni, diretor de operações do Grupo Maroni, declarou que a empresa conta com a maior frota de caminhões a gás do Brasil, com 50 caminhões Scania movidos a GNV/ biometano. A empresa passa por uma

SCANIA

Márcio Furlan, gerente de marketing, comunicação experiência do cliente e sustentabilidade da Scania no Brasil, afirmou que a empresa, desde 2016, assumiu o compromisso de liderar a mudança para um transporte mais sustentável, com base em três pilares: eficiência energética, combustíveis alternativos, eletrificação e transporte inteligente e seguro. “É preciso entender que será cada vez mais difícil para as empresas sem compromisso com a sustentabilidade fazer negócios no mundo atual.”

A Scania estabeleceu como meta reduzir em 50% a emissão de CO₂ gerada pela empresa até 2025 e em 30% as emissões dos produtos da marca no mesmo

transformação com foco na sustentabilidade. “Os pilares principais desse processo são a tecnologia e as pessoas”, disse Sérgio Pupo, diretor administrativo da companhia.

NEGÓCIOS SUSTENTÁVEIS

Uma boa gestão, baseada no profissionalismo e no respeito aos colaboradores, também contribui para que as empresas sejam mais sustentáveis. Suzana Soncin, CEO da I9exp, observou que o segmento de transportes é formado por muitas empresas familiares. “Sabemos que 30% dessas empresas não sobrevivem ao processo de transição. É fundamental pensar na sucessão e na profissionalização dos negócios”, sublinhou.

Em um case de sucesso, Danilo Guedes, presidente da ABC Cargas, discorreu sobre sucessão empresarial e profissionalização da gestão. “Quando começamos a fazer a sucessão e a transformação, estruturamos um processo de mudança de mindset e cultural para colocar a empresa em outro patamar. Contratamos um diretor geral que não fosse da família e realizamos uma série de novos processos internos e externos para encaixar o nosso modelo de negócio de acordo com os objetivos e as demandas do mercado. Após



Márcio Furlan: “Será cada vez mais difícil para as empresas sem compromisso com a sustentabilidade fazer negócios no mundo atual”

três anos e com a empresa muito bem estruturada, eu assumi como presidente e CEO”, contou Guedes.

André de Simone, coordenador nacional da ComJovem e membro do conselho administrativo da Transita Transportes, e Antônio Deoclides Zini Júnior, diretor de frota e manutenção do Grupo Pra Frente Brasil, também apresentaram suas experiências de sucessão bem sucedida.

Fernanda Sarreta, vice-presidente administrativa da IC Transportes, enfatizou que a prioridade dos negócios sustentáveis deve ser sempre nos colaboradores e na sociedade em geral. “Não podemos perder o foco nas pessoas se quisermos atingir a sustentabilidade nos nossos negócios, e contribuir para a melhoria do mundo”, afirmou.

MOTORISTAS

Não há dúvidas que o motorista tem papel fundamental no transporte seguro, eficiente e sustentável. Cláudio Adamuccio, diretor presidente do G10 e diretor administrativo da Transpanorama, mostrou como a empresa busca valorizar os condutores por meio de rankings, premiações, bonificações, campanhas e treinamentos.

“O Gestor na Boleia reconhece mensalmente os vinte melhores motoristas com desempenho em segurança viária, qualidade e condução econômica. Esse ranking é desenvolvido mensalmente e serve de base para o prêmio Rei ou Rainha da Estrada, que acontece anualmente. O Motorista no Podium, que é semestral, oferece uma série de benefícios e acessos diferenciados dentro da empresa. Monitoramos os motoristas por telemetria.”

Com 1,2 mil caminhões e 1,3 mil motoristas, o G10 conseguiu reduzir a rotatividade mensal de 5% para 2,5%, desde que a companhia implementou esses programas de valorização do condutor. “Isso nos mostra que estamos no caminho certo”, disse Adamuccio.

Rubens Pessoa Júnior, professor expert da Fabet, ressaltou que é preciso que as

empresas tenham foco em seus treinamentos para obter resultados. “Precisamos mudar os hábitos que prejudicam a direção sustentável e segura. O uso do celular não pode ser tolerado e é hoje o principal problema do trânsito em geral”, disse.

Roberval Amorim, diretor de transportes DHL Supply Chain, acredita que é preciso cobrar das empresas fornecedoras de soluções em telemetria e monitoramento, tecnologias mais intuitivas e simples, que não tirem a atenção dos motoristas da condução

MOBILIDADE

Ao falar sobre mobilidade sustentável, Claudio Sena Frederico, vice-presidente da ANTP, apresentou sua concepção de MaaS (Mobility as a Service), que precisa ser adaptado à realidade brasileira. Segundo o especialista, o MaaS pode incentivar o uso de transportes mais sustentáveis. “O transporte coletivo é sustentável. E o MaaS pode torná-lo mais competitivo e atraente para o usuário. Agora, não há como oferecer mobilidade como serviço em um país com tanta desigualdade social. Se ele surgir espontaneamente, sem uma atuação do poder público, poderá excluir as parcelas mais

pobres da sociedade. Por isso, defendo que o governo compre serviços e ofereça à população mais pobre, arcando com os custos”, comentou.

Edmundo Pinheiro, diretor da Urbi - Mobilidade Urbana e da HP Transportes, também acredita que o MaaS pode ser um instrumento de valorização do transporte público, desde que adequado às necessidades locais. “O MaaS vai além de uma plataforma que integra serviços de mobilidade, representando uma mudança no modelo de negócios e uma estratégia de transformação do transporte

público, que deve ser a espinha dorsal da mobilidade urbana.”

Otávio Cunha, presidente da NTU, lembrou que o transporte público, no caso os ônibus, são responsáveis por apenas 6% da poluição atmosférica nos grandes centros urbanos. “Já motos e carros, veículos particulares são responsáveis por cerca de 55%. O que falta ao transporte público ser mais bem utilizado são as políticas públicas que priorizem esse meio. Quando houver veículo público e um serviço de boa qualidade, mais pessoas serão atraídas para o uso desse meio”, declarou. **CTM**

Para chegarmos mais longe no presente, nos inspiramos no futuro.

Somos uma das maiores indústrias e exportadoras de implementos do Brasil, com presença em diferentes países. Tudo isso graças à nossa paixão por inovar e coragem para realizar, que dão liga aos produtos mais conectados com o futuro, inspirados na força do amanhã!



JAC Motors traz ao Brasil a van elétrica de grande porte

A JAC Motors traz ao mercado brasileiro a primeira van de grande porte totalmente elétrica, a JAC iEV750V. O veículo começa a chegar ao Brasil nas próximas semanas e estará disponível na rede autorizada da marca a partir de julho por R\$ 386.990.

“Estamos bastante entusiasmados com esse modelo, considerando algumas aplicações bem específicas, como o segmento de entregas urbanas, por exemplo. Não é exagero afirmar que, depois da JAC iEV750V, nenhuma outra van a diesel tipo furgão será adequada para essa finalidade”, comenta Sergio Habib, presidente do Grupo SHC e da JAC Motors Brasil, lembrando



que esse fenômeno de substituição das frotas para aplicação em entregas urbanas por veículos 100% elétricos já é recorrente na China e na Europa.

A van 100% elétrica JAC iEV750V possui custo total por quilômetro rodado de 2,5 vezes menor que seu equivalente térmico. Com 750 Nm de torque e 163 cv de potência, a iEV750V é equipada com uma bateria de 92 kWh de capacidade. A van tem 12,3 m³ de carga e 235 quilômetros de autonomia, que pode chegar a 280 quilômetros com o modo ECO ligado (aumenta a regeneração de carga nas desacelerações e nas frenagens) e o ar-condicionado desligado.

Ford mostra os testes de durabilidade da van elétrica E-Transit

A Ford divulgou um vídeo dos testes de durabilidade da E-Transit, versão elétrica da van comercial mais vendida do mundo, que será lançada na Europa no início do ano que vem. As provas realizadas na Europa e nos Estados Unidos incluem condições extremas de rodagem e de clima para simular dez anos de uso pesado em apenas 12 semanas.

Além do inverno rigoroso de Michigan, EUA, a E-Transit

enfrentou nesse programa temperaturas e altitudes desafiadoras na câmara de testes ambientais da Ford em Colônia, Alemanha, e pisos irregulares no campo de provas da empresa em Lommel, na Bélgica. O objetivo foi recriar os efeitos de mais de 240 mil quilômetros de rodagem – ou uma década de trabalho árduo – para garantir que a nova van elétrica seja tão durável quanto as versões a diesel.

A câmara de testes ambientais da Ford, também conhecida como fábrica climática, é capaz de recriar condições extremas, do Saara à Sibéria.

A van também teve de provar ser capaz de rodar a 35°C negativos – mais frio que um inverno típico da Sibéria – totalmente carregada e em estradas a 2.500 metros de altitude, como a Grossglockner High Alpine Road, na Áustria, uma das mais altas da Europa.

Polimix Concreto adquire 150 caminhões Volvo VM Light Mixer

A Polimix Concreto comprou 150 caminhões Volvo VM Light Mixer. Do total negociado, 52 caminhões já foram entregues e os demais estão programados para julho. Os veículos trabalharão no transporte de concreto da central dosadora até as construções, principalmente em obras na região metropolitana de São Paulo.

Para a Volvo, está é uma parceria de grande relevância. A Polimix é uma empresa com longa tradição em serviços de qualidade e uma das líderes brasileiras na área em que atua”, afirma Alcides Cavalcanti, diretor executivo de caminhões da Volvo.

Lançado no ano passado, o VM Light Mixer é um veículo sob medida para o segmento de betoneira, projetado para aumentar a capacidade de carga e a rentabilidade do transporte. A Volvo já possuía um produto de referência, mas criou um projeto em conjunto com implementadores para tornar o caminhão ainda mais leve e oferecer uma solução aprimorada, em relação ao VM 8x4 tradicional.

Com a redução da tara do veículo em 900 quilos, o conjunto (caminhão + betoneira) baixou quase 2.500 quilos, garantindo transportar até 1 m³ a mais de concreto, dentro da lei da balança.

O chassi é de ligas especiais de aço LNE60, mais leves e resistentes, e o entre-eixos de



4.550mm é ideal para melhor distribuição de peso na betoneira. Mesmo mais curto, o modelo tem tanques de combustível de 200 litros e de Arla32 de 50 litros, podendo rodar o dia todo sem reabastecimento. Outra inovação é o quarto eixo direcional dianteiro, que diminui o arraste dos pneus e permite manobras em raios curtos, comuns em canteiros de obra.

Parte do lote de VMs comprados pela Polimix foi financiado pela Volvo Financial Services, a divisão de produtos financeiros da Volvo. A Polimix também contratou planos de manutenção de fábrica para a frota dos 150 veículos. Todos terão plano de manutenção Ouro Volvo, o mais completo da marca, com cobertura total das manutenções preventivas e corretivas, assegurando mais disponibilidade e produtividade aos caminhões.

VLI assume concessão do terminal integrador de Porto Franco

A VLI, companhia de soluções logísticas que integra ferrovias, terminais e portos, e a Valec Engenharia, Construções e Ferrovias – empresa pública vinculada ao Ministério da Infraestrutura – assinaram contrato de concessão do terminal integrador de Porto Franco, no Maranhão. O ativo estará sob administração da VLI pelos próximos 15 anos, com possibilidade de renovação por mais cinco.

Durante o período a empresa vai investir mais de R\$ 20 milhões entre obrigações contratuais, adequação e capacitação do terminal. As obras no terminal terão início a partir de julho e a previsão é



de que as operações comecem no primeiro semestre de 2022. As obras para ativação do complexo devem gerar mais de 100 empregos no estado.

O ativo conta com estruturas de armazenagem e transbordo de grãos e a previsão é de elevar a movimentação de cargas na região, que a empresa já recebe de outros terminais, em mais de 30%. O terminal

reforça, ainda, a presença da VLI no corredor Centro-Norte, dentro do conceito de logística integrada da empresa.

Para integrar os modais, conectando a malha ferroviária aos principais portos do Norte, a VLI implementou uma solução logística que já conta com os terminais integradores de Porto Nacional e Palmeirante, no Tocantins; além de escoamento via terminal portuário de São Luís (MA). Por meio do modal ferroviário, cargas de milho, soja e farelo de soja saem do interior do país, passam pelos terminais de Porto Nacional e Palmeirante, e seguem até o porto do Itaqui.

Vendas de pneus de carga têm alta de 34,1% até maio

As vendas de pneus de carga tiveram redução de 1% em maio em relação a abril, de 669.267 para 662.698 unidades. A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip) atribui esse resultado ao equilíbrio que houve nos negócios, com alta de 1,7% nas vendas para as montadoras (de 154.246 para 156.804 unidades) e baixa de 1,8% para o mercado de reposição (de 515.021 para 505.894 unidades).

No acumulado de janeiro a maio de 2021, houve aumento de 34,1%, com 3,33 milhões pneus comercializados no país, ante os 2,48

milhões vendidos nos cinco meses de 2020. Do total vendido até maio, o mercado de reposição absorveu 2,55 milhões de pneus, 30,8% a mais que no mesmo período de 2020, e as montadoras receberam 778.675 pneus, 46,2% superior aos 532.793 produtos comercializados de janeiro a maio de 2020.

Incluindo todos os segmentos que são abastecidos pela indústria nacional (automóveis, veículos comerciais leves, carga e motos) a venda de pneus atingiu 4,5 milhões em maio e impõe o segundo mês consecutivo de queda ao setor.

Santos Brasil movimentou 5,2 mil contêineres em uma única embarcação



A Santos Brasil, empresa especializada em operações logísticas e portuárias, atingiu uma marca histórica no Terminal de Contêineres (Tecon) Santos. O recorde aconteceu na operação do navio Cap. San Augustin, do armador MSK, com inéditos 5,42 mil contêineres. A operação foi executada em 44 horas, atingindo um MPH (movimentos por hora de embarque e desembarque de cargas nas embarcações) de 124,36. Segundo a empresa, o maior número de contêineres movimentados no terminal santista administrado pela companhia até então havia sido de 5.093, em novembro

de 2013.

Danilo Ramos, diretor comercial de operações portuárias da Santos Brasil, destaca a infraestrutura ofertada pelo terminal para a execução de operações de embarque e desembarque de cargas. “O Tecon Santos oferece aos seus clientes a maior capacidade instalada para movimentação e armazenagem de contêineres em todo o país, com altíssima eficiência, e ainda acolhe os picos de demanda de todos os usuários do porto de Santos, sejam eles seus clientes regulares ou não, e faz isso sempre com a mesma qualidade que o distingue como melhor opera-

ção portuária local”, comenta.

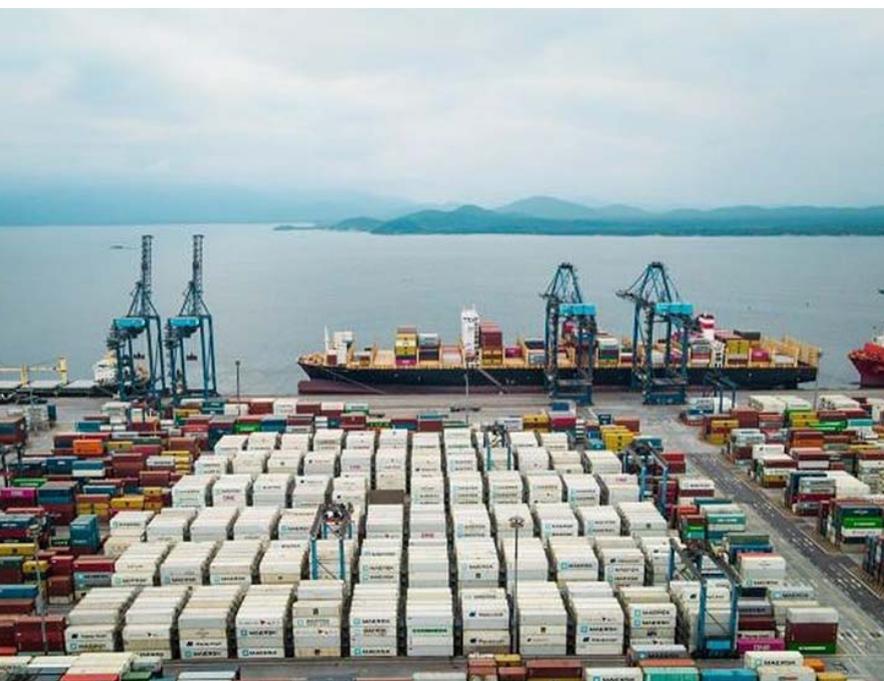
A Santos Brasil iniciou em 2019 a ampliação de 220 metros do cais acostável do Tecon Santos, que passará a ter 1,51 mil metros totais. A previsão é de que as obras sejam finalizadas no segundo semestre deste ano. Com isso, a Santos Brasil passará a ter capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax (366 metros) no terminal, que ficará com 1,2 mil metros de cais, e mais um navio no terminal de veículos, que permanecerá com 310 metros de cais.

O projeto total de modernização do Tecon Santos prevê investimentos de R\$ 1,3 bilhão com o objetivo de aumentar a eficiência operacional, a eficiência energética, a velocidade e o fluxo da operação, e vai ampliar em ao menos 20% a capacidade de movimentação do terminal, de 2 milhões de TEU para 2,4 milhões de TEU por ano. Com a capacidade ampliada, será possível o atendimento da demanda prevista para o porto, com a chegada de novos navios New Panamax, capazes de transportar até 12,5 mil TEU.

Terminal de Paranaguá se destaca em contêineres frigoríficos

TCP bateu recorde histórico de movimentação geral com 99.070 TEU em maio, com destaque para as cargas refrigeradas

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, fechou o mês de maio com um novo recorde histórico de movimentação de contêineres, com 99.070 TEU. As cargas refrigeradas, como carnes bovinas, suínas e de frango, foram determinantes no bom resultado e somaram 16.923 TEU movimentados no período.

O terminal atrai produtores dos estados do Paraná, Santa Catarina, São Paulo e Mato Grosso do Sul. É o caso da Seara Alimentos, com sede em Itajaí em Santa Catarina, que exportou, em maio, 30 mil toneladas de produtos congelados como carne de aves e suínos, que têm como destinos principais o Japão, China, Hong Kong, Emirados Árabe Unidos, Cingapura, Iraque e Coreia do Sul.

Em 2020, a empresa registrou um aumento de 17% nas exportações. Osvaldo de Carvalho Filho, gerente

de logística para o mercado externo da Seara, acredita que o aumento da produção se deve às condições do Terminal de Contêineres de Paranaguá para recebimento antecipado dos contêineres frigoríficos.

“A relação com a TCP é um referencial no Brasil já que o atendimento e agilidade

na tomada de decisões faz com que a empresa tenha tranquilidade de que sua carga será recebida e embarcada no tempo certo”, afirma.

Carvalho Filho explica que a parceria entre o Grupo Seara e o terminal tem uma relação de longa data e vem se fortalecendo nos últimos tempos por diversos fatores como a localização estratégica, o suporte para os fluxos rodoviário e ferroviário, a competência operacional e o nível de excelência dos serviços prestados.

“São estruturas fundamentais para que seja possível manter o crescimento das exportações e importações, e garantir competitividade do produto brasileiro no cenário internacional”, avalia.

RESULTADOS

O volume de 99.070 TEU no último maio foi 17,8% maior que o registrado no mesmo mês do ano de 2020, quando foram movimentados 84.088 TEU. Nos meses de janeiro a maio de 2021, o terminal movimentou 454.519 TEU. Na comparação com 2020, o crescimento é de 14%, quando o total de cargas movimentadas no período foi de 398.589 TEU. Este é o segundo recorde histórico de movimentação mensal conquistado

pelo TCP em 2021, o anterior havia sido registrado em março, com 95.575 TEU.

Segundo Thomas Lima, diretor comercial e institucional da TCP, o resultado deve-se principalmente ao crescimento na exportação de cargas refrigeradas, que atingiram 16.923 TEU no mês, sendo a maior movimentação desde julho de 2020, quando foram exportados 16.907 TEU dos produtos que integram a categoria.

“Carnes e congelados, em especial os frangos, foram os principais produtos movimentados na exportação e responsáveis pelo bom desempenho da TCP em maio. Além disso, também merece destaque a importação de matéria-prima, especialmente da indústria automotiva, que teve uma forte retomada”, explica o executivo.

Lima informa ainda, que nos últimos anos a TCP está investindo em estrutura, equipamentos, sistemas operacionais e na formação de suas equipes. “A qualificação dos times é determinante para alcançarmos altos níveis de produtividade e condições comerciais atrativas. Em termos práticos, nossos objetivos estratégicos nos aproximam naturalmente dos nossos clientes, das autoridades e da comunidade, gerando benefícios sustentáveis ao longo do tempo - que quando conectados, potencializam-se como um círculo virtuoso.”

CTM



O porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil

Porto Itapoá completa dez anos

Em apenas uma década o empreendimento portuário contribuiu para elevar os indicadores econômicos e socioambientais de Itapoá e de toda a região circunvizinha

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Ao completar dez anos de operação em junho de 2021, o porto Itapoá, localizado no município homônimo em Santa Catarina, já se tornou um dos maiores e mais importantes terminais portuários do Brasil e é considerado um dos terminais mais ágeis e eficientes da América Latina. "Itapoá evoluiu a partir da

persistência, do trabalho e da determinação de seus idealizadores e carrega essas qualidades até hoje no dia a dia de suas operações. Adicionamos a este projeto princípios como a inovação, a sustentabilidade e a eficiência, que culminaram em uma empresa sólida, consolidada e que cresce a cada ano, contribuindo para o

desenvolvimento local, regional e nacional”, diz o presidente do porto, Cássio José Schreiner.

O porto Itapoá está posicionado entre as regiões mais produtivas do Brasil, na Baía da Babitonga, o que proporciona condições para receber grandes navios. O terminal possui capacidade para movimentar anualmente até 1,2 milhão de TEU, com previsão para expandir sua capacidade de movimentação superando a marca de dois milhões de TEU por ano.

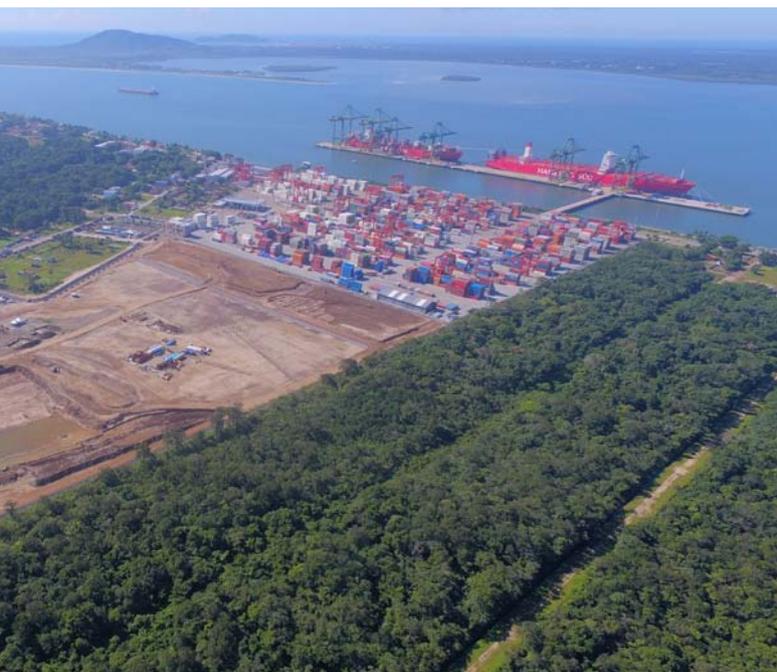
O complexo portuário da Babitonga que, a partir da instalação do porto Itapoá passou a responder por quase 60% da movimentação de carga de Santa Catarina, segundo a Antaq, é um dos mais importantes ativos portuários do país e estratégico para a infraestrutura de transporte e logística do estado. Os municípios localizados a, no máximo, 100 quilômetros de distância da Baía da Babitonga concentram metade do PIB industrial dos estados de Santa Catarina e Paraná.

Em dez anos, a área de influência direta do complexo da Babitonga tem potencial de aumentar de 16 para 48 empresas portuárias e retroportuárias com investimentos privados diretos que podem chegar na casa dos R\$ 15 bilhões, passar de uma geração de renda anual de R\$ 300 milhões para R\$ 1,8 bilhão e evoluir

dos atuais 8,5 mil empregos para 45 mil oportunidades de novas vagas.

O porto Itapoá gera 950 empregos diretos e mais de cinco mil indiretos. Mais de 50% da mão de obra economicamente ativa do município está ligada à atividade portuária e somente os trabalhadores do porto movimentam R\$ 30 milhões por ano na economia local. A arrecadação do município passou de R\$ 35 milhões em 2010 para R\$ 108 milhões, um crescimento de 200%. O ISS aumentou de R\$ 210 mil em 2010 para atuais R\$ 12 milhões, um aumento de nada menos do que 5.600 %.

No ano passado, Itapoá movimentou 440 mil contêineres, apresentando um resultado nos mesmos patamares de 2019 devido à crise causada pela pandemia por Covid-19. No último trimestre de 2020, teve início a recuperação nos volumes de carga. Nos três últimos meses de 2020 o terminal recebeu 35 mil contêineres de importação, praticamente o dobro das movimentações do segundo e terceiro trimestres, representando crescimento de 10% em relação ao último trimestre de 2019. Desde o início das operações, em junho de 2011, Itapoá sempre apresentou crescimento na movimentação ano a ano, finalizando 2020 entre os cinco maiores portos do país.



SUSTENTABILIDADE

A partir da sua construção, o porto Itapoá viabilizou junto ao governo do estado o acesso rodoviário dedicado, com a pavimentação da SC 416, ligando o município à BR 101. O terminal também é responsável por investimentos diretos de R\$ 140 milhões entre projetos socioambientais e em obras de infraestrutura em Itapoá. Destaque para os R\$ 33 milhões investidos na pavimentação de acessos e vias urbanas e R\$ 27 milhões para viabilizar a linha de transmissão de alta capacidade operada pela Celesc que, a partir de 2011, substituiu o abastecimento secundário ao município, realizado pela Copel. Outros R\$ 22 milhões foram destinados

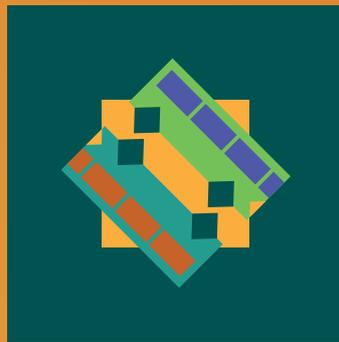
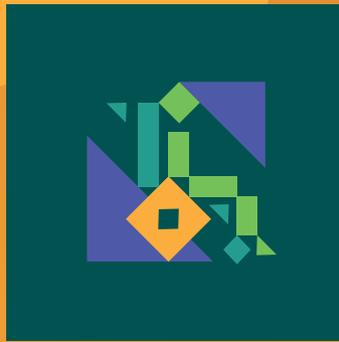
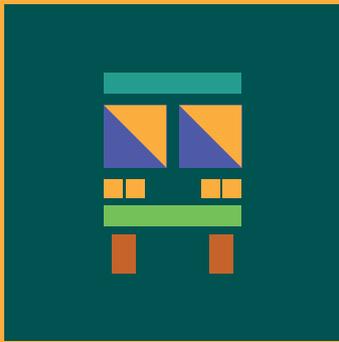
para projetos sociais e ambientais.

O porto Itapoá investiu cerca de R\$ 1,5 milhão na compra de respiradores para o Pronto Atendimento do município e na ampliação de leitos do Hospital São José, de Joinville, referência no tratamento à Covid-19 na região. “De nossa parte, nos orgulhamos de estar engajados, liderando muitos dos projetos para o desenvolvimento sustentável do município de Itapoá e da região norte de Santa Catarina, do estado como um todo e do Brasil”, diz Schreiner.

Além do desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda, o porto Itapoá tem conquistado ao longo dos anos importantes reconhecimentos em sustentabilidade, inovação, capital humano e no relacionamento com os clientes. A atuação sustentável faz parte da estratégia do terminal desde o início das operações.

O porto Itapoá criou e mantém a Reserva de Preservação Permanente da Natureza (RPPN) Padre Piet Van der Aart, que compensou em dez vezes a área para a ampliação do terminal. No local, são realizadas atividades de educação ambiental e plantio de árvores nativas distribuídas à comunidade. O porto também monitora a qualidade da água da Baía da Babitonga e realiza o reuso e reciclagem de resíduos gerados em suas operações.

CTM



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2021



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana do Transporte

21, 22 E 23 — SETEMBRO — 2021

EVENTO
100%
ON-LINE

REALIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO



APOIO



CNT / SEST SENAT

O pesado líder em vendas pronto **PARA UMA NOVA HISTÓRIA.**



Até **5%** de
economia de
combustível.

O Mais Vendido da Década chegou para escrever um novo capítulo.

Um caminhão ainda mais eficiente e econômico para um mundo cada vez mais exigente.
Mais tecnologia para chegar ao seu destino com conforto e segurança.
Alta produtividade e rentabilidade para liderar o futuro com você.

Novo Volvo FH. Nossa evolução é por você.

Volvo Caminhões. Acelerando o futuro.



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

* Imagem meramente ilustrativa.