

transporte

Todos os modais

MODERNO



www.otmeditora.com

Ano 57 - nº 507

Edição
Digital



DAF REFORÇA SUA PARTICIPAÇÃO DE MERCADO COM O CAMINHÃO SEMIPESADO CF

Empresas transportadoras investem em veículos sustentáveis

Scania prepara-se para a evolução no mercado de caminhões

Para Volkswagen, expansão das vendas de caminhões deve exceder 10% este ano

Exportação de caminhões da Mercedes-Benz cresce 77%

Volvo Trucks lidera segmento de caminhões elétricos na Europa

Renault lança Master 2023 com novo design e motor turbo

Grupo Rodonaves pretende dobrar faturamento até 2025

Guerra na Ucrânia inquieta a indústria automobilística do Brasil

Braspess amplia frota de veículos elétricos para distribuição urbana





RENOVANDO
FROTAS.
INOVANDO
NEGÓCIOS.

A GENTE
COMPRA,
VENDE
E ALUGA.

E VOCÊ
INOVA SEUS
NEGÓCIOS.



grupovamos.com.br

O Grupo Vamos é líder no segmento de locação e venda de caminhões e possui a maior rede de lojas de veículos pesados do país. Seja na compra de novos, de seminovos e na locação de caminhões e máquinas, oferecemos as soluções mais inovadoras que existem para você renovar a sua frota. Sempre com assistência completa antes e depois da compra ou locação, e no tamanho exato que o seu negócio precisa.



VAMOS LOCAÇÃO

O modelo de negócio mais inovador e utilizado por frotistas no mundo inteiro.



VAMOS SEMINOVOS

Os caminhões seminovos mais novos que você já viu. Tudo sempre novo.



VAMOS CONCESSIONÁRIAS

Com as marcas mais reconhecidas do mundo: Transrio VW, Valtra, Fendt e Komatsu

Os efeitos dos sucessivos aumentos do preço do diesel

O recente aumento de 24,9% do preço do diesel anunciado pela Petrobrás agrava ainda mais a difícil situação do setor de transporte. A decisão chega em um momento crítico em que os transportadores ainda estão negociando com seus clientes o repasse de quase 50% de elevação dos custos dos insumos do transporte do ano passado, de acordo com a NTC&Logística.

Os transportadores que já vinham sido afetados pelos sucessivos reajustes em 2021 e pelos prejuízos ocasionados pela pandemia confrontam-se agora com o dilema de equacionar custos operacionais com a receita de frete. Segundo estudo da NTC&Logística, os índices já apurados para a recomposição do frete são entre 18% e 28% dependendo do tipo de carga. Com o novo aumento, o cálculo é da necessidade de um reajuste adicional de 8,75% a ser aplicado emergencialmente nos fretes. Para a entidade a solução para o problema é a inclusão pelos transportadores nos novos e antigos contratos um gatilho para



os aumentos do diesel.

Par evitar o colapso de muitas empresas transportadoras, a Confederação Nacional do Transporte defende “a recomposição imediata do frete rodoviário” e, caso não haja o repasse imediato, a operação de transporte no Brasil corre o risco de se tornar inviável, segundo a entidade, visto que as empresas já trabalham com margens de lucro muito reduzidas.

Ao mesmo tempo, as entidades que representam os caminhoneiros acenam com uma nova paralisação geral do transporte para reforçar a necessidade de um plano alternativo para o setor de cargas no Brasil.

Enquanto tramita no Congresso o processo de aprovação de um pacote de medidas para tentar conter os efeitos da alta dos combustíveis, como a redução de impostos que incidem sobre os combustíveis e um fundo de estabilização dos preços, a população sofre com as consequências do repasse dos aumentos na vida das pessoas.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor

SEMIPESADOS DAF lança caminhão CF com motor Paccar para o segmento de distribuição	6
PROJEÇÃO Scania se prepara para a evolução no mercado de caminhões e ônibus	10
PERSPECTIVAS Para Volkswagen, o setor de caminhões deve ter expansão acima de 10%	14
EXPORTAÇÕES Vendas externas de caminhões da Mercedes-Benz crescem 77% em 2021	18
SUSTENTABILIDADE Volvo Trucks lidera mercado de caminhões pesados elétricos na Europa	20
COMERCIAIS LEVES Renault Master 2023 apresenta novo design e motor turbo	22
CRISE MUNDIAL Guerra na Ucrânia inquieta indústria automobilística no Brasil	26
MERCADO Vendas de caminhões aumentam 8,7% no primeiro bimestre do ano	28
ENERGIA LIMPA Veículos de propulsão alternativa sustentável avançam no Brasil	32
ELETRIFICAÇÃO Braspress amplia frota de modelos elétricos para distribuição urbana	41
NEGÓCIOS Grupo Rodonaves pretende dobrar seu faturamento até 2025	44
LOGÍSTICA Ventana da Serra quer ampliar atuação no transporte rodoviário	46
TERMINAL PORTUÁRIO Copersucar implementa soluções tecnológicas para maior produtividade	48
EXPANSÃO Ituran Brasil cresce 22% em 2021 e aposta na mobilidade urbana	50
AÉREO Movimentação de carga aérea registra aumento de 30,8% em 2021	52
AVIAÇÃO EXECUTIVA Primeira aeronave Dassault Falcon 6X vai entrar em operação este ano	56
PORTOS Terminal de Contêineres de Paranaguá expande calado operacional	62
CARGA MARÍTIMA Setor portuário movimentou 1,2 bilhão de toneladas em 2021	64

SEÇÕES

Editorial **3** Novas **60**

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes, Márcia Pinna Raspanti,

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:

SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO
Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A GO

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT





DAF lança caminhão semipesado DAF CF com motor Paccar GR-7

Direcionado ao segmento de distribuição, o modelo possui versões 6x2 e 8x2 com motores com 280 cv e 300 cv de potência, além de cabine maior e mais confortável

Após o lançamento da nova linha CF de caminhões pesados e semipesados, a DAF Caminhões Brasil apresentou o Novo DAF CF com motor Paccar GR-7, de 6,7 litros, em chassi rígido, nas versões 6x2 (com

peso bruto total (PBT), de 23 toneladas) e 8x2 (com PBT de 29 toneladas), ampliando sua atuação no segmento de semipesados. Produzido na fábrica de Ponta Grossa, no Paraná, o caminhão chegou

às concessionárias em fevereiro e deverá contribuir para ampliar a participação de mercado da DAF.

Segundo a fabricante, o modelo foi especialmente desenvolvido para atender ao setor de distribuição, oferecendo a cabine mais confortável deste segmento, muita robustez, alto desempenho e baixo consumo de combustível. O novo modelo tem como público-alvo os profissionais autônomos e os pequenos produtores, com foco na distribuição com capacidade de carga de até 35 toneladas.

“Este é mais um caminhão projetado com a excelência da DAF Caminhões Brasil. Estamos oferecendo um salto significativo de qualidade no segmento. O Novo CF chega ao mercado brasileiro elevando o conceito de conforto da categoria, oferecendo segurança e design com foco nos motoristas. Além disso, é um caminhão multifuncional, com manutenção fácil e acessível, equipado de série com diversos recursos importantes, que atendem às necessidades específicas de cada cliente, garantindo um ótimo custo-benefício. Estamos muito felizes em apresentar o Novo CF”, afirma Luis Gambim, diretor comercial da DAF Caminhões Brasil.

A DAF Caminhões Brasil fechou o ano passado com recorde de vendas e se consolidou como uma das principais fabrican-



Lance Walters: “Em 2022, vamos continuar investindo no país e na fábrica de Ponta Grossa, visando melhorias para impulsionar ainda mais o crescimento da marca”

tes de caminhões pesados e extrapesados do Brasil. No total, a empresa teve 5.600 veículos emplacados, com crescimento de 46,2% sobre as 3.381 unidades alcançadas em 2020. Já são quase 19 mil caminhões das linhas XF e CF rodando pelas estradas do Brasil.

“Mesmo diante de um cenário econômico instável e enfrentando desafios como a crise de fornecimento de peças, a DAF Caminhões Brasil bateu um recorde histórico no ano passado. Isso é resultado direto de um bom planejamento da companhia e de todo o engajamento da equipe DAF e da nossa rede de concessionárias”, avalia Gambim.



A cabine Day é uma novidade na linha DAF e exclusiva para a configuração 6x2

Com base neste bom desempenho, e já considerando as futuras vendas do Novo DAF CF, que coloca a marca numa nova categoria, a empresa projeta um crescimento ainda maior em 2022, superando a projeção preliminar de 10% de aumento nos emplacamentos anunciada pela Anfavea. Já são quase 19 mil caminhões das linhas XF e CF rodando pelas estradas do Brasil.

“2022 será outro ano desafiador, ainda com questões envolvendo o fornecimento de peças, as variações cambiais e a inflação em alta. Mesmo assim, queremos crescer 20% e anunciar um novo recorde no próximo ano, atingindo perto de 6.700 veículos”, projeta Gambim. O executivo lembra, também, que o desempenho

recorde de 2021, ano em que a marca completou oito anos de atuação no mercado nacional, demonstra mais uma vez “o compromisso de longo prazo da DAF com o consumidor brasileiro”.

“Estamos investindo para brigar numa categoria muito disputada, que teve mais de 32.000 emplacamentos em 2021. Com isso, poderemos ampliar ainda mais nossos volumes de produção”, tendo como público-alvo novos clientes”, explica Gambim. “Isso também está exigindo mais investimento da empresa na área de pós-vendas, outro pilar da DAF pelo mundo, para garantir ao consumidor uma experiência premium. Vamos elevar o patamar desse segmento e mostrar para o cliente que ele pode ter um caminhão DAF e ocupar uma posição de destaque na categoria”, acrescenta.

“O Brasil é um mercado potencial muito grande que vem apresentando uma evolução contínua, impulsionando as novas estratégias da companhia. Hoje, a DAF figura entre as principais marcas de caminhões pesados do país, com recordes consecutivos de emplacamentos e aumento contínuo da sua base de clientes. Em 2022, vamos continuar investindo no

país e na fábrica de Ponta Grossa, visando melhorias para impulsionar ainda mais o crescimento da marca, a satisfação dos nossos clientes e, conseqüentemente, a participação no mercado nacional, mantendo o DNA de excelência e atendimento premium”, afirma Lance Walters, presidente da DAF Caminhões Brasil.

Para os próximos passos da empresa, a DAF planeja mais investimentos na fábrica em Ponta Grossa, direcionados à modernização e automação da linha de produção, visando o conceito da indústria 4.0. Esta estratégia tem como objetivo aumentar a produção em 2022, para atender à crescente demanda dos consumidores. Para tanto, a empresa segue com foco na qualidade dos seus produtos, ampliando seus recursos na área de engenharia e testes de caminhões, e também na rigorosa seleção de novos fornecedores.

O novo motor Paccar, desenvolvido especialmente para o semipesado DAF CF, possui 6,7 litros, com seis cilindros, e está disponível em duas versões: com 280 cv de potência e 950 Nm de torque, e 300 cv e torque de 1.100 Nm. A curva de torque é plana durante toda a faixa verde do mostrador no painel de instrumentos.

O propulsor é equipado com sistema de injeção common rail, que contribui para um consumo mais eficiente de combustí-



Um dos seus diferenciais do novo semipesado CF é o conforto que proporciona ao motorista, como o maior espaço interno da categoria, segundo a DAF

vel, redução de ruídos e menor emissão de gases poluentes. O modelo utiliza o sistema de freio motor do tipo borboleta, com 224 cv de potência.

Um dos seus diferenciais do modelo é o conforto que proporciona ao motorista, como o maior espaço interno da categoria, segundo a empresa. É comercializado com três opções de cabine: Day, Sleeper e Space. que tem 2,23 m de altura e 2,10 m de comprimento e possui leito beliche (opcional) com escada para acessar a cama superior. A cabine Day, com 1,60 m de altura interna, é exclusiva para a configuração 6x2.

CTM



Scania se prepara para as inovações no mercado

A empresa, que mostra otimismo com os mercados em que atua, está pronta para enfrentar novos desafios que vão emergir, como a introdução da motorização Euro 6 em 2023

O ano de 2022 marcará a apresentação dos veículos com tecnologia para atender aos requisitos da fase P8 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), ou Euro 6, que entrará em vigor em 1.º de janeiro de 2023. A Scania se prepara há bastante tempo nas adaptações na fábrica e acelera

os processos de homologações de produtos. Em relação ao mercado de caminhões, no ano especial em que vai comemorar 65 anos de Brasil e três da Nova Geração de caminhões, a fabricante acredita num otimismo moderado e continua animada com o desempenho dos caminhões movidos a biometano.

“Os 65 anos de Brasil trazem memórias de linhas históricas de caminhões oferecidos no maior mercado da Scania no mundo. A força do passado e a confiança atual de ofertar a melhor solução de transporte nos projetam um futuro ainda mais promissor, com a nova linha P8, ou Euro 6, e a liderança na transição para um sistema de transporte mais sustentável”, afirma Silvio Munhoz, diretor de Vendas de Soluções da Scania no Brasil. “Com a introdução da gama P8, teremos novidades de soluções de produtos e serviços para continuarmos a oferecer a maior rentabilidade por meio do menor custo total da operação (via grande redução de consumo de combustível e de gastos de manutenção), além de superior disponibilidade e, conseqüentemente, proporcionando o aumento do faturamento do cliente.”

“O mercado de caminhões vem passando pelos anos de pandemia com quantidades expressivas de vendas. Em 2021, a Scania teve um volume consistente e ganhamos quatro pontos percentuais de participação. A Nova Geração com até 20% de economia de combustível sobre a gama anterior é um sucesso absoluto. Os modelos R 450 e R 540 estão se destacando. As soluções de serviços nos apoiam de forma impecável. Do total de veículos novos, 55% saíram com um programa



Silvio Munhoz: “Neste momento, continuamos enfrentando, junto com toda a indústria automobilística, a instabilidade global da cadeia de fornecedores”

de manutenção e a conectividade vem transformando a gestão dos clientes”, diz Munhoz.

“Neste momento, continuamos enfrentando, junto com toda a indústria automobilística, a instabilidade global da cadeia de fornecedores, especialmente falta de semicondutores, e produzindo e entregando o máximo possível de caminhões. Um cenário que deve se normalizar em 2023”, revela. “Sabemos que os clientes estão tendo dificuldades no dia a dia da operação, mas permanecemos focados e incansáveis na busca de alternativas. Está no DNA da Scania e da nossa rede de concessionárias o forte relacionamento de parceria com os clientes, principalmente nas situações mais críticas de mercado. Seguiremos firmes todos juntos.”

Para 2022, a expectativa da Scania no mercado de caminhões é de otimismo moderado. Estarão aquecidos o transporte de cargas refrigeradas e para o e-commerce. “Em 2022, o agronegócio, no qual nos destacamos oferecendo as melhores soluções, vai continuar o principal comprador de caminhões pesados, embora haja desafios com a seca no Sul/Sudeste e chuvas excessivas no Nordeste (Bahia), que podem afetar o desempenho total da safra este ano. De acordo com as novas projeções da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção total de grãos na safra 2021/2022 deverá chegar a 268,2 milhões de toneladas”, conta Munhoz. “O governo federal prevê mais R\$ 165,5 bilhões em investimentos em infraestrutura para rodovias, portos e ferrovias. A ABiogás (Associação Brasileira do Biogás) está animada com o crescimento da cadeia de biogás e biometano neste e nos próximos anos. Projeções falam da atração de investimentos privados de R\$ 300 milhões para 16 projetos com potência total de 29 MW. Por outro lado, há um pessimismo com o PIB que deverá crescer apenas 0,5%”, conta Munhoz. No mercado fora de estrada, é esperado mais um ano forte na mineração, cana, construção civil e madeira. Em 2021, o volume Scania chegou a 1.007 caminhões vendidas. O

setor de ônibus, em especial os rodoviários, permanece em recuperação após a pandemia. Nos motores há tendência de alta para o segmento industrial e de manter o mesmo patamar de 2021 nos propulsores de geração de energia, com aumento da procura por soluções a gás. Já em Serviços, um novo ano recorde nas vendas dos programas de manutenção Scania (PMS) e alta de 30% nos veículos conectados (70 mil). Nos Serviços Financeiros, o Scania Banco deverá representar metade das vendas da fabricante em 2022. A evolução da agenda da sustentabilidade no setor de transportes segue em foco para a marca, que superou os 600 caminhões a gás comercializados, e acaba de anunciar a venda dos primeiros veículos movidos 100% a GNL (gás natural liquefeito) da história do Brasil para a Morada Logística. Nas projeções 2022, a Scania acompanha a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que prevê crescimento de 10% no mercado total (incluindo caminhões e ônibus), de até 9% só nos caminhões e de 20% para os ônibus.

“Continuamos com metas ousadas nos caminhões a gás. Já vendemos mais de 600 unidades. O interesse cresce a cada dia. Prova disso é que a Morada Logística adquiriu os cinco primeiros caminhões

movidos 100% a GNL (gás natural liquefeito) do Brasil. Parabéns para a Morada pelo pioneirismo e visão mais sustentável, e por fazer parte de um seleto grupo de transportadoras que grava seu nome na história do transporte de cargas pelo propósito singular de tornar o planeta menos poluído e dependente do diesel.”

“Nos ônibus, que continuam tendo o mais forte impacto negativo gerado pela pandemia, para 2022 há leve otimismo. De acordo com a Anfavea, a previsão é de alta próxima a 20% em comparação a 2021. As empresas ainda levarão um bom tempo para se recuperar. A retomada gradual de compras continuará ao longo do ano. Por outro lado, o mercado rodoviário continua seu processo de disrupção com novas formas de vendas de passagens, aplicativos e digitalização”, comenta Celso Mendonça, gerente de vendas de soluções de mobilidade e potência da Scania no Brasil. “Estamos animados com a chegada, em breve, da linha de chassis Euro 6, ainda mais econômica e que trará soluções para oferecer um custo total de operação imbatível.”

No ano passado A Scania também iniciou o novo ciclo de investimentos no Brasil de R\$1,4 bilhão até 2024. “Teremos em 2022 um dos períodos mais importantes da marca no país. Um dos presentes de aniversá-



Fábio Souza: “Teremos em 2022 um dos períodos mais importantes da marca no país”

rio de 65 anos é que o Brasil acaba de se tornar uma região independente dentro da estrutura comercial global da Scania. Ou seja, passamos a responder diretamente para a Suécia separadamente da América Latina. Teremos muito mais responsabilidades, o que nos motiva demais nesta gestão”, afirma Fábio Souza, novo vice-presidente e diretor-geral das operações comerciais da Scania no Brasil. “O meu principal desafio é continuar conduzindo a marca na liderança da transição para um setor de transporte mais sustentável e levando ótimos resultados aos clientes. Vamos avançar ainda mais nesta transformação ao lado da nossa competente rede de concessionárias.”

CTM

Mercado de caminhões tem potencial para crescer mais de 10% em 2022

Com todos os segmentos aquecidos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus acumula pedidos para todos os modelos – alguns têm prazo de entrega entre 60 e 90 dias e outros de seis meses

SONIA MORAES



O mercado de caminhões tem potencial para crescer mais de 10% em 2022, segundo avaliação de Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus. “Mas como crescimento efetivo não deverá ser maior do que o projetado pela Anfavea por causa das restrições

no fornecimento de componentes que as montadoras ainda enfrentarão neste ano”, destacou Alouche.

Depois do impacto causado pela pandemia da Covid-19, a percepção de Alouche para o mercado brasileiro está mais positiva tanto em relação à retomada da economia quanto em vendas de caminhões. “Hoje não há um segmento que esteja puxando sozinho o mercado de caminhões no Brasil. Todos estão aquecidos e a empresa está trabalhando à exaustão não somente na linha de produção, mas nos contatos com os fornecedores para evitar a paralisação das atividades por falta de componentes neste momento desafiador e conseguir atender da melhor forma cada um desses segmentos”, disse o executivo.

A estimativa otimista de Alouche para o mercado de caminhões leva em conta

a boa movimentação dos negócios. “Já temos pedidos para todos os modelos. Alguns têm prazo de entrega entre 60 e 90 dias e outros de seis meses. Isso está acontecendo porque no ano passado houve restrição de capacidade por causa da pandemia que gerou uma demanda futura de entrega e estamos trabalhando com essa programação hoje”, revelou.



Ricardo Alouche:
“Hoje não há um segmento que esteja puxando sozinho o mercado de caminhões no Brasil. Todos estão aquecidos”

também ao desempenho econômico do Brasil pós-pandemia, segundo Alouche. “Tivemos um susto depois da variante Delta e achávamos que a crise estava amenizando, a economia voltando ao ritmo normal e o mercado

de caminhões retomando, aí vem a Ômicron para embaralhar um pouco mais e atrapalhar a nossa vida, mas de qualquer forma a perspectiva para o mercado é mais positiva em termos de economia e de vendas para 2022”, comentou Alouche. Na avaliação do vice-presidente de vendas da Volkswagen a Covid-19 é mais um dos desafios que todo o setor automotivo terá neste ano. “Temos ainda muitos entraves, como o aumento de custo, da taxa de juros e falta de disponibilidade de peças. E o impacto não será somente na nossa linha de produção, mas nos fornecedores também, estrangulando ainda mais a disponibilidade de componentes para a indústria”, disse Alouche.

Na Volkswagen Caminhões e Ônibus os pedidos de caminhões extrapesados são para atender eminentemente o agronegócio. “Mas tem também o setor de distribuição e logística, que estão demandando muito esses modelos. O Delivery é basicamente para o serviço de distribuição, e-commerce e entregas urbanas que estão crescendo bastante, e o Constellation é, de forma intensa, o caminhão ligado à infraestrutura – limpeza urbana, construção civil, betoneira, caçamba. Isso tem tido uma demanda incremental muito grande”, destacou o executivo.

Além do represamento que houve durante o período mais crítico da pandemia, o grande volume de encomendas deve-se

VOLKSWAGEN VENDE 200 CAMINHÕES DELIVERY 4X4 PARA ANGOLA



A Volkswagen Caminhões e Ônibus entregou os primeiros caminhões Delivery 11.170 4x4 em Angola. Os veículos foram desenvolvidos sob medida para atender ao Programa Integrado de Desenvolvimento do Comércio Rural (PIDCR) do governo angolano. O objetivo é apoiar os produtores rurais do país no transporte de suas mercadorias do campo para as zonas de consumo.

Os caminhões serão subsidiados pelo governo para impulsionar esse setor da economia que tem crescido muito nos últimos anos. Dos 200 veículos vendidos, metade estará equipada para carga seca e a outra com baú frigorífico.

O programa governamental tem po-

tencial de gerar até cinco mil empregos indiretos no país africano, segundo estimativas oficiais. Para participar do leilão, a Volkswagen Caminhões e Ônibus desenvolveu em tempo recorde o modelo Delivery 11.170 4x4 alinhado às características da operação.

“Acreditamos em nosso produto e na concepção desse modelo desenvolvido pela Engenharia da Volkswagen que atenderá plenamente às exigências por parte do governo e os anseios oriundos dos produtores”, destaca Claudemir Celloni, gerente comercial da Asperbras, importadora da marca no país, que vai cuidar de todo o pós-vendas da montadora a esses clientes.

O negócio vem para reforçar a posição de destaque da Volkswagen em Angola. “Estamos na liderança de vendas de caminhões e ônibus há oito anos, graças aos veículos de extrema confiabilidade e também ao nosso comprometimento com as necessidades do mercado e com as exigências a que são submetidos”, afirma Celloni.

Com mais de 30 países entre seus destinos internacionais, os caminhões e ônibus Volkswagen têm em Angola seu principal mercado africano.



LIDERANÇA E RECONHECIMENTO

Em 2021 Volkswagen Caminhões e Ônibus teve uma expansão de 42%, enquanto o mercado cresceu 38%, e a marca aumentou a participação de mercado. “Foi um crescimento muito bom e encerramos o ano também com reconhecimento dos clientes em relação à liderança de mercado que foi inconteste”, ressaltou Alouche.

Na segmentação oficial da Anfavea são considerados apenas os caminhões acima de 3,5 toneladas e o Delivery Express, modelo de 3,5 toneladas, não entra na estatística de caminhões e sim de comerciais leves. “Desprezando o segmento do Express, fomos líderes de mercado em 2021 e quando inclui os comerciais leves, chassi cabine, fomos líderes com uma vantagem maior sobre o segundo colocado”, esclareceu Alouche.

Segundo Alouche, o crescimento de 42%

no ano passado deve-se a dois modelos de caminhões: o Delivery e o Meteor. “Encerramos 2021 com a liderança total no segmento de chassi cabine e comerciais leves e o Delivery Express foi o líder do segmento em que atua, mas não foi o único responsável. A linha Meteor também ajudou no crescimento das vendas e o veículo se tornou totalmente incremental ao volume que a Volkswagen vendia.”

Alouche recorda que a Volkswagen não tinha um caminhão compatível com o Meteor, embora contasse com o modelo MAN há dez anos. “Mas este caminhão custava um pouco mais que os concorrentes e tinha limitação comercial importante nas vendas para os grandes clientes e com o Meteor liquidamos essa limitação”, garantiu.

“O Meteor é um produto genuinamente Volkswagen e tem todo o molde de custo e conseguimos ser mais competitivos. Diria também só não vendemos o dobro deste modelo em 2021 por conta de restrição de capacidade de fornecedor. Passamos o ano inteiro com restrição de capacidade especialmente para os extrapesados. Então, o volume de Meteor que entrou foi totalmente vendido e viramos o ano com bom número de pedidos em carteira para entregar no primeiro semestre de 2022”, disse Alouche.

CTM

Mercedes-Benz comemora a exportação de 150 mil caminhões e ônibus em CKD

Montadora exporta caminhões e ônibus em CKD desde a década de 1970 para mercados da América Latina, África e Ásia

SONIA MORAES



A Mercedes-Benz do Brasil alcançou, no final de janeiro, o marco histórico de 150 mil caminhões e ônibus exportados em regime CKD (completamente desmontados), desde a década de 1970, quando a empresa iniciou este tipo de venda para o mercado externo.

Em 2021, foram 3.669 veículos exportados, com média de 3.160 veículos por ano nos dois primeiros anos desta década de 2020. Na década anterior, de 2010, a média foi de 4.134 veículos por ano.

Atualmente, os caminhões e ônibus CKD – numa proporção de 40% e 60%, respectivamente – saem da fábrica de São Bernardo do Campo, na região metropolitana de São Paulo, para as fábricas da própria Daimler Truck ou de representantes Mercedes-Benz na Argentina e no México, como também no Egito, Quênia, Argélia e África do Sul, no continente africano; e Indonésia, Taiwan e Vietnã, na Ásia.

“As vendas de veículos desmontados são muito importantes para o volume de exportações da empresa, que também comercializa caminhões e chassis de ônibus integrais para o mercado externo. Além disso, contribui para o volume de produção das fábricas de São Bernardo do Campo e de Juiz de Fora”, diz Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. “O CKD é uma importante ferramenta para expandir nossas atividades nos mercados

de exportação e também cria empregos. Oferecemos, atualmente, produtos em CKD customizados aos clientes a partir de caminhões das famílias Accelo e Atego e de toda a linha de ônibus urbanos e rodoviários, do micro ao superarticulado.”

Mais de 170 colaboradores dedicam-se exclusivamente a essa operação na fábrica de São Bernardo do Campo. “Parabenizo todo o time por esse marco histórico de produção, que é uma conquista admirável”, afirma Achim Puchert.

Criada na década de 1970, a área de CKD cuida de todo o processo de atendimento aos clientes, como também pela preparação dos veículos semidesmontados para embarque aos diversos países.

“Nessa área de grande contribuição às exportações de caminhões e ônibus, nosso time trabalha com muita atenção ao que os clientes têm a nos dizer”, destaca Marcos Alves, diretor de logística e infraestrutura da Mercedes-Benz do Brasil. “A evolução do processo CKD sempre esteve baseada na abordagem End to End, ouvindo as necessidades dos clientes em todas as etapas para, em conjunto, elaborar soluções que otimizem os processos de envio dos veículos, trazendo qualidade e competitividade à operação.”

Segundo o executivo, a área de CKD se destaca por tecnologias da indústria 4.0 e

pela prática cada vez mais sustentável de princípios ESG. O processo picking by light, por exemplo, traz o conceito sem papel e utiliza tablets para informação ao time de produção e gestão. Já a ferramenta 3D é aplicada para o carregamento de contêineres, chegando a uma utilização de 85% em média nos contêineres.

Com a dispensa do uso de papel, houve uma redução de cerca de 28 mil folhas A4 por ano. Isso resulta em economia para a empresa, além de trazer também ganhos de proteção ao meio ambiente devido ao menor consumo de papel.

O mesmo conceito se aplica ao uso de produtos retornáveis. Embalagens plásticas recebidas na importação de peças são reutilizadas em remessas para a Alemanha, trazendo não apenas redução de custos, como também de resíduos na fábrica. Desde o início do projeto, já foi evitado o uso de 261 mil embalagens grandes e pequenas de papelão.

“Além dos benefícios ambientais, o pilar social, também em sintonia com o ESG, ganha evidência na área do CKD com a prática da diversidade no ambiente de trabalho”, diz Alves. “Uma parcela considerável de deficientes auditivos atua no CKD. Vários colaboradores, incluindo gestores, fizeram curso de libras, a fim de garantir a devida integração destes colegas.”

CTM



Volvo Trucks lidera mercado europeu de caminhões elétricos

Estatísticas recentes mostram que a Volvo Trucks foi líder em caminhões pesados 100% elétricos na Europa em 2021, com uma participação de 42% do mercado e, no ano passado, a empresa recebeu pedidos de mais de 1.100 caminhões elétricos em todo o mundo

A indústria de transporte rodoviário de cargas está passando por uma transformação rumo a soluções mais cada vez mais sustentáveis. As vendas de caminhões pesados elétricos no mundo começam a crescer, com a Europa na liderança.

Estatísticas do grupo de análise de mercado IHS Markit mostram que em 2021 um

total de 346 caminhões elétricos acima de 16 toneladas foram emplacados na Europa (excluindo o Reino Unido), um aumento de 193% em relação a 2020. A Volvo Trucks detém a maior fatia desse mercado, com 42% de participação. Os países europeus com as maiores quantidades de caminhões elétricos pesados emplacados são Suíça,

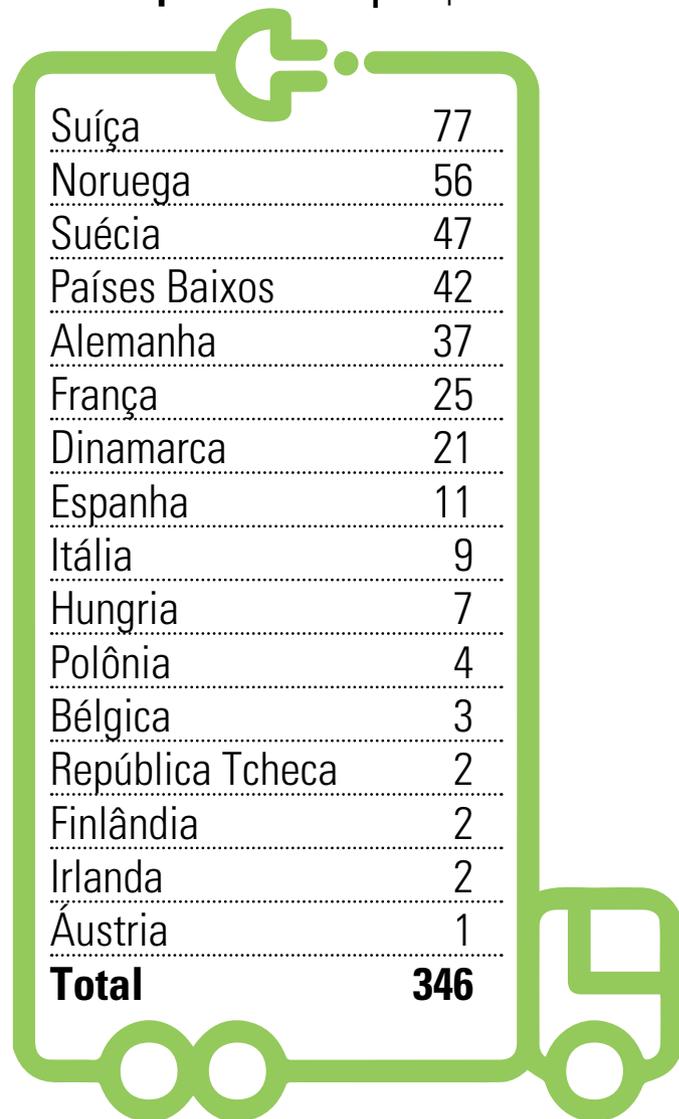
Noruega, Suécia e os Países Baixos.

“Estamos determinados a impulsionar a revolução dos caminhões elétricos e nossa posição de liderança de mercado na Europa é a prova de que estamos fazendo exatamente isso. Mesmo que os volumes ainda sejam baixos, vemos o interesse crescendo rapidamente, tanto na Europa e América do Norte quanto em outras partes do mundo. Em 2021, recebemos pedidos e cartas de intenção de compra de mais de 1.100 caminhões em 20 países. A oferta de veículos elétricos com zero emissões é uma grande vantagem competitiva”, afirma Roger Alm, presidente da Volvo Trucks.

A Volvo iniciou a produção em série de caminhões elétricos ainda em 2019, sendo uma das primeiras marcas de caminhões do mundo a fazê-lo. Em breve, quando começar também a produção das versões 100% elétricas dos modelos Volvo FH, Volvo FM e Volvo FMX, a marca terá a mais completa linha de caminhões elétricos da indústria global. A Volvo já entrega caminhões elétricos para uma ampla gama de clientes na Europa, América do Norte e Austrália. A meta da empresa é que, até 2030, metade de suas vendas totais de caminhões sejam de veículos elétricos.

“Esses números mostram claramente que nossas vendas começaram muito bem. Com a oferta de toda nossa linha

Total de caminhões elétricos na Europa em 2021 * | Por país



Suíça	77
Noruega	56
Suécia	47
Países Baixos	42
Alemanha	37
França	25
Dinamarca	21
Espanha	11
Itália	9
Hungria	7
Polônia	4
Bélgica	3
República Tcheca	2
Finlândia	2
Irlanda	2
Áustria	1
Total	346

*De todas as marcas acima de 16 toneladas.

em versões elétricas será possível atender à demanda de praticamente metade dos transportes rodoviários pesados na Europa. Essa proporção crescerá ainda mais à medida em que aumenta a autonomia dos caminhões elétricos e a infraestrutura de recarga esteja mais desenvolvida”, salienta Roger Alm.

CTM



Renault lança a Linha Master 2023

A nova Master com motor 2.3 dCi turbo de maior desempenho e mudanças internas para aumentar o conforto chega nas versões furgão, chassis, vitré e minibus

SONIA MORAES

A nova Renault Master 2023 já está à venda no mercado brasileiro. Além do novo design e das mudanças internas para ampliar o conforto, o destaque do modelo é a nova geração de motor 2.3 dCi turbo, que oferece mais desempenho e está 24% mais econômico.

A Master 2023 está disponível nas versões furgão, chassis, vitré e minibus e com três

opções diferentes em relação ao comprimento e duas referentes à altura do teto do veículo. "Com a nova Master, o cliente profissional Renault passa a ter um veículo ainda mais econômico, seguro e com design mais moderno, além de contar com todo o suporte da rede PRO+ que entrega uma verdadeira solução para os desafios de mobilidade do seu negócio", afirmou

Bruno Hohmann, vice-presidente comercial da Renault do Brasil.

A versão chassi cabine está sendo comercializada por R\$ 187.600, o furgão (L1 H1) por R\$ 207.900, gran furgão (L2 H2) por R\$ 216.000, extra furgão (L3 H2) por R\$ 221.000 e minibus executive por R\$ 281.300.

“O mercado tem passado por enorme transformação durante esse período de pandemia com as empresas de todos os portes tendo que se reinventar e a Master se destacou como grande parceira de negócios”, disse Alex Dias, diretor de vendas de empresas Renault.

Dias destacou que a nova Master totalmente renovada vai atender às demandas que surgiram e que vão aparecer nessa reacomodação da economia e da indústria como um todo no pós-pandemia. “O mercado de delivery teve muita demanda durante o período de isolamento social porque mudamos o hábito de consumo comprando mais por meio do canal online e isso fez com que a Master tivesse a preferência por esses profissionais. Também teve destaque no setor da saúde, principalmente para uso como ambulância e compras governamentais para atender as necessidades que surgiram durante a pandemia.”

A nova geração do motor 2.3 dCi turbo de quatro cilindros, que equipa a nova

Master, tem 136 cv de potência a 3.500 rpm (6 cv a mais em relação ao anterior) e 36,7kgfm a 1.500 rpm, o que representa 16% a mais que o modelo anterior. “Isso se reflete em um veículo ainda mais ágil e seguro, mesmo com a lotação máxima. Além disso, o modelo está até 30% mais econômico no uso urbano.”

A evolução da motorização permite uma redução de até 24% no consumo de combustível em uso combinado, com a marca de 10,4 quilômetros por litro no ciclo urbano, o que permite economia de aproximadamente R\$ 6 mil de combustível por ano. O novo motor incorpora o sistema AdBlue, de injeção de ureia, para o tratamento de gases nocivos, reduzindo as emissões e atendendo à legislação LEV7. A transmissão é manual de seis marchas, com acionamento por cabo e alavanca.

A nova Master recebeu um completo pacote de segurança ativa que garante a proteção dos ocupantes em diferentes condições de rodagem e que está presente em todas as versões do modelo. Agora, o veículo é equipado com controle de estabilidade (ESP), controle de tração (TCS) e tecnologias que permitem retomada segura do controle do veículo em situações de baixa aderência ou de perda de controle direcional, atuando individualmente nos freios de cada roda, bem como na acelera-

ção. Tem ainda o assistente de partida em rampas (HSA), o sistema anticapotamento (RMI), assistente de tração de reboque (TSM), assistente de aderência prolongada em partida (EGD).

INTERIOR RENOVADO

No interior da nova Master, além das melhorias para ampliar o conforto, o quadro de instrumentos possui uma tela de 3,5 polegadas que abriga as funções do computador de bordo, como consumo, velocidade média, autonomia e temperatura do motor. A coluna de direção tem ajustes de altura e o encosto e o banco do motorista permitem regulagem de altura e inclinação.

Na porta lateral o vão livre tem 1,27 metros, o que permite o embarque de um palete, além da peça apresentar melhor aderência na canaleta de controle adaptativo de carga.

A nova linha Master oferece diversas soluções de aplicação. A opção furgão possui três opções de entre-eixos, entre 3.182 mm e 4.332 mm, bem como duas opções de altura de teto, além da capacidade de carga de 1.522 quilos e a possibilidade de transportar objetos de 1,80 metro de altura (na versão com teto H2) e de 3,7 metros de comprimento (na versão com comprimento L3). Isso permite uma área de carga total de

8 m³ (L1H1) até 13 m³ (L3H2).

A versão vitré traz os vidros laterais na parte traseira, permitindo a customização para diferentes tipos de operação. O modelo é disponibilizado com comprimento de 6.198 mm e 2.492 mm de altura. A versão chassis tem a opção de aplicar diferentes implementos de até 18 metros cúbicos. O modelo tem capacidade de 1.740 quilos de carga máxima.

A versão Minibus tem 16 lugares, acabamento de alta qualidade, interior espaçoso e confortável, com porta-malas de 1.000 litros. No sistema de ar-condicionado os dutos laterais permitem a correta climatização dos passageiros e os bancos são reclináveis em até 29°, além de ter iluminação individual.

O novo Master pode ser transformado de acordo com as necessidades dos clientes, podendo ser usado como ambulância de resgate, van para o transporte de portadores de necessidades especiais, van de turismo para passageiros vip, furgão isotérmico (que mantém a temperatura interna do compartimento de carga por mais tempo), ou até mesmo um pet shop, oficina móvel e lanchonete ambulante.

Segundo a Renault, hoje cerca de 50% das vendas da Master passam por algum tipo de transformação. Entre os que têm maior procura estão os destinados a uso hospitalar e a linha executiva. Os projetos

Ricardo Gondo: “Começamos a apresentar a nova Master e-Tech elétrica para alguns clientes no Brasil e a previsão é iniciar as entregas no segundo semestre deste ano”

são desenvolvidos pelos fornecedores validados pela Renault, o que garante a segurança e a qualidade dos produtos.

VEÍCULOS UTILITÁRIOS ELÉTRICOS

Ricardo Gondo, presidente da Renault do Brasil, destacou durante o lançamento da nova linha Master que a Renault é pioneira e está na vanguarda da mobilidade elétrica com mais de dez anos de experiência na concepção, desenvolvimento, fabricação e comercialização de veículos elétricos. “São mais de 400 mil veículos elétricos Renault circulando no mundo e a empresa é líder em vendas de veículos utilitários elétricos na Europa e o Kangoo elétrico já conquistou quase 70 mil clientes profissionais, desde que foi lançado, representando atualmente um em cada cinco veículos elétricos vendidos na Europa.”

Gondo salientou que a Renault é uma marca cada vez mais moderna e tecnológica com soluções em mobilidade, serviços e energia limpa. “No último ano observamos o crescimento da demanda dos clientes por



veículos utilitários elétricos, como o Kangoo e-Tech, que tem como cliente a Americanas que passou a utilizar 100 Kangoo e-Tech para as entregas last mile, operando em nove cidades brasileiras.

Para o Brasil, a Renault está trazendo a nova Master e-Tech elétrica, que, segundo Gondo, é um grande sucesso na Europa. “Começamos a apresentar esses veículos para alguns clientes e a previsão é iniciar as entregas no segundo semestre deste ano.”

Gondo destacou que 2022 começou muito bem na Renault do Brasil: “Em janeiro anunciamos quatro novidades, o novo Kwid, o Kwid e-Tech, a nova Master e a nova Master e-Tech. Em março teremos mais novidades.”

Segundo Gondo, a nova Master faz parte do investimento de R\$ 1,1 bilhão anunciado pela Renault em março do ano passado. “Estamos cumprindo com o que nos comprometemos porque a Renault acredita no Brasil.”

CTM

Indústria automobilística preocupada com a guerra na Ucrânia

Além da preocupação com a elevação dos preços das commodities, há risco no abastecimento de semicondutores, impacto na logística e na inflação

SONIA MORAES

Durante a coletiva de imprensa Luiz Carlos Moraes, presidente da Anfavea (associação que representa as montadoras), falou sobre os impactos da guerra entre a Rússia e a Ucrânia para a economia global e o setor automotivo. “Esse é um tema muito difícil, não imaginava ter que falar sobre guerra neste evento, mas o que estamos vivendo nas últimas semanas na Ucrânia é de uma brutalidade assustadora. Nada pode justificar um ataque como esse da Rússia a uma nação democrática e pacífica”, afirmou.

“Como setor industrial, que defende escala de produção global, a mobilidade, o transporte e a interação comercial entre os países, vemos com muita tristeza esse tema de guerra”, acrescentou Moraes.

O presidente da Anfavea destacou que mais do que a questão comercial, a maior preocupação é com o aspecto humanitário, com muitas famílias, inclusive brasileiros,

saindo do país. “São mais de 1,5 milhão de refugiados que saíram da Ucrânia. É um desapontamento total em relação aonde chegamos e estamos preocupados aonde podemos chegar.”

Na avaliação de Moraes, se essa guerra não for controlada as consequências podem ser maiores. “Estamos saindo de uma pandemia que enfrentamos há mais de dois anos e achávamos que poderíamos ter um crescimento mais robusto este ano e agora temos que discutir um absurdo como esse, os seus reflexos humanitários e os impactos na economia global, na cadeia logística, em todos os setores, incluindo o automotivo.”

Moraes afirmou que ainda é cedo para fazer projeções sobre o impacto que a guerra pode trazer para a economia do Brasil e o setor automotivo. “Está todo mundo tentando entender a dimensão desta crise, mas a indústria automobilística é muito resiliente,

tem bons profissionais e tem feito um trabalho excepcional na área de logística e vai continuar tentando mitigar os riscos.”

O presidente da Anfavea destacou alguns itens que mais preocupam o setor automotivo com essa guerra entre a Rússia e a Ucrânia.

A primeira preocupação é com as commodities – petróleo, gás natural, aço, alumínio, níquel, cobre, trigo, milho e soja – que podem ter os seus preços valorizados e isso pode ter impactos diretos e indiretos no nosso setor.

Existe também o risco de desabastecimento de semicondutores, pois a Rússia e a Ucrânia são grandes produtores globais de paládio e gás neônio. “Imaginávamos que haveria melhora neste ano, mas parte das matérias-primas utilizadas para a produção de semicondutores é de origem dessa região de conflito”, disse Moraes.

Há ainda preocupação com a logística, pois a guerra pode acarretar congestionamento de portos, falta de contêineres, atrasos de navios e a pressão no preço do frete pode continuar em 2022. “A indústria automobilística é global, importa e exporta muito e esse conflito pode trazer alguns transtornos nas rotas de navios, nas rotas de transporte de carga aérea e isso também vai ter custo adicional com problemas de portos e aeroportos.



Luiz Carlos Moraes: “Nada pode justificar um ataque como esse da Rússia a uma nação democrática e pacífica”

Outra preocupação é com o aumento da inflação. Segundo Moraes, o aumento da taxa de juros (a Selic), para controlar a pressão inflacionária, pode provocar redução na retomada do crescimento em 2022. “O Banco Central precisa ter muita atenção na calibragem da taxa de juros, pois a inflação não é de demanda, mas estrutural. A preocupação é de haver impacto negativo na atividade econômica, principalmente no segundo semestre. Estávamos saindo bem da pandemia, apesar dos desafios que enfrentamos em 2020 e 2021. Então, se errar a dosagem agora pode ter um desastre no PIB este ano.”

CTM

Vendas de caminhões aumentam 8,7% no primeiro bimestre de 2022

Dos 16.648 caminhões vendidos de janeiro a fevereiro deste ano, 7.976 são modelos pesados, 4.454 semipesados, 1.802 leves, 1.625 médios e 791 semileves

SONIA MORAES

No acumulado de janeiro a fevereiro de 2022 as vendas de caminhões totalizaram 16.648 unidades, crescimento de 8,7% sobre o mesmo período do ano passado quando foram comercializados 15.318 veículos no país. “Os veículos pesados continuam tendo grande representatividade nas vendas do setor com quase 50% de participação e se somar os pesados a semipesados a participação sobe para 75%”, destacou Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea.

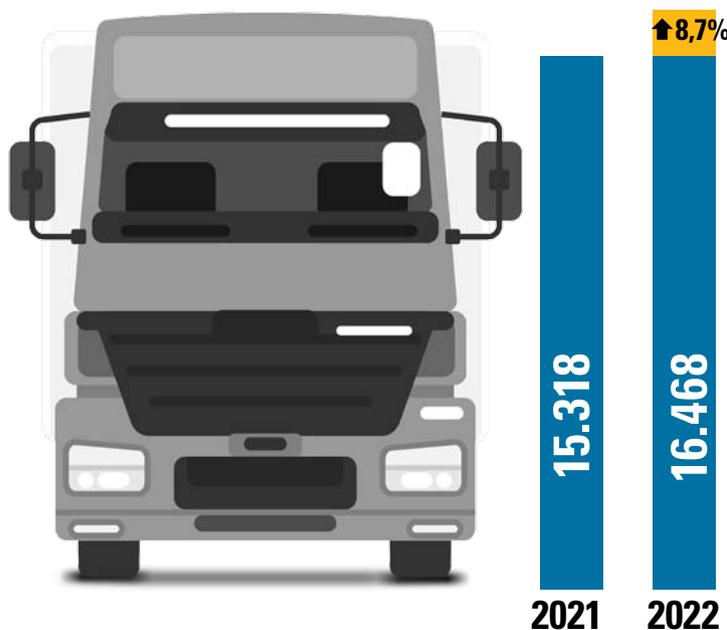
Dos 16.648 caminhões vendidos no pri-

meiro bimestre deste ano, 7.976 unidades são modelos pesados, que representaram um incremento de 9% em relação ao mesmo período de 2022. De semipesados foram 4.454 unidades, 8,8% a mais que janeiro e fevereiro do ano passado.

As vendas de caminhões médios aumentaram 23,8% com 1.625 unidades, a de leves cresceram 18% com 1.802 unidades,

e a de semileves tiveram redução de 25,8%, somando 791 veículos.

Bonini comentou que, apesar de o percentual de queda de caminhões semileves



ser significativo em unidades a diferença não é muito grande. “É importante observar um período maior porque ainda há um lote de veículos que está sendo comercializado”, esclareceu.

O mercado de caminhões registrou queda de 8,8% nas vendas em fevereiro, com 7.943 veículos emplacados, quando comparadas a janeiro deste ano, cujas vendas atingiram 8.705 unidades. Em relação a fevereiro do ano passado (7.781 veículos) houve aumento de 2,1%, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Nas exportações o volume de fevereiro foi 23,2% superior a janeiro, com 1.455 veículos embarcados. Mas em relação a fevereiro do ano passado (1.958 unidades) as vendas externas tiveram queda de 25,7% e no acumulado de janeiro a fevereiro a redução foi de 20,8%, com 2.636 veículos exportados, ante 3.328 veículos vendidos ao exterior no primeiro bimestre de 2021.

Do total de caminhões exportados nos meses de janeiro e fevereiro, 1.172 unidades são de modelos pesados, 721 de semipesados, 519 de leves, 166 de semi-leves e 58 de médios.

Em CKD (veículos desmontados) as montadoras exportaram 547 caminhões de janeiro a fevereiro deste ano, 7,5%

a mais que no mesmo período de 2021, cujos embarques totalizaram 509 veículos.

Bonini comentou que os principais mercados compradores de caminhões são a Argentina, Colômbia e África do Sul e que os embarques para a Rússia estão suspensos por tempo indeterminado. “A Anfavea não tem números consolidados de exportações para a Rússia e as empresas vão redirecionar os seus volumes para outros mercados.”

PRODUÇÃO

A produção de caminhões atingiu 11.389 unidades em fevereiro, aumento de 20,4% sobre os 9.463 veículos fabricados em janeiro deste ano e retração de 3,5% sobre os 11.805 veículos feitos em fevereiro do ano passado.

Gustavo Bonini “A Anfavea não tem números consolidados de exportações para a Rússia e as empresas vão redirecionar os seus volumes para outros mercados.”



No acumulado de janeiro e fevereiro houve um crescimento de 1,2% com 20.852 veículos produzidos, ante 20.610 modelos fabricados no primeiro bimestre de 2021.

Do total de caminhões produzidos no período de janeiro e fevereiro deste ano, 9.267 unidades são modelos pesados, 6.314 semipesados, 4.164 leves, 864 médios e 240 semileves.

RANKING

No ranking do setor a Volkswagen Caminhões e Ônibus ficou com a liderança, com 4.809 caminhões vendidos no acumulado de janeiro e fevereiro deste ano, 16,3% a mais que no mesmo período de 2021 (4.136 unidades), e o segundo lugar ficou com a Mercedes-Benz, que teve 4.070 veículos comercializados no país, queda de 15,6% sobre janeiro e fevereiro do ano passado (4.821 unidades).

A Volvo ficou em terceiro lugar com 3.217 veículos vendidos no primeiro bimestre deste ano, 34% acima do mesmo período de 2021 (2.400 unidades), e a Iveco em quarto com 1.646 veículos, 78,1% a mais que janeiro e fevereiro de 2021 (924 unidades).

A Scania, quinta colocada, vendeu 1.181 caminhões, 15,5% inferior ao

primeiro bimestre do ano passado (1.398 unidades), e a DAF, que está em sexto lugar, comercializou 855 caminhões, 33,6% a mais que janeiro e fevereiro de 2021 (640 unidades).

ÔNIBUS

O mercado de ônibus registrou em fevereiro queda de 15,9% nas vendas, com 874 veículos emplacados, ante os 1.039 veículos vendidos em janeiro deste ano. Em comparação com fevereiro de 2021 (1.122 unidades) a retração foi de 22,1%, segundo a Anfavea.

Do total de ônibus emplacados em fevereiro, 29% são modelos urbanos, 23% escolares, 21% micro-ônibus, 11% são rodoviários, 10% miniônibus e 6% de fretamento.

No acumulado de janeiro e fevereiro a redução nas vendas foi de 11,1%, com 1.913 ônibus comercializados no país, quando comparados com os 2.151 veículos emplacados no primeiro bimestre de 2021.

Apesar da retração na venda mensal e bimestral, Bonini disse que a redução de 11% nas vendas de ônibus de janeiro a fevereiro de 2022 em comparação com o mesmo período de 2021 é sobre um volume muito pequeno e em um perí-

do curto de dois meses. “É importante considerar um espaço maior de três a quatro meses para analisar o comportamento real do setor. Talvez seja muito cedo para falar em redução, mas sim em uma estabilização.”

Bonini destacou que em fevereiro houve um incremento na produção de ônibus em relação a janeiro e teve grande contribuição de modelos adquiridos pelo programa Caminho da Escola. “Dos veículos produzidos em fevereiro uma parte já foi faturada e a outra parte será em março. Estão, com o fechamento do trimestre é possível ter uma visão mais clara do que isso significa para o início do ano do setor.”

Em fevereiro a produção de ônibus teve aumento de 47,6%, totalizando 1.956 unidades, ante os 1.325 veículos fabricados em janeiro deste ano. Em comparação com fevereiro de 2021 (1.589 unidades) a alta foi de 23,1%.

No acumulado de janeiro a fevereiro a produção de ônibus totalizou 3.281 veículos, aumento de 8,4% sobre o mesmo período de 2021, quando foram fabricados 3.026 veículos.

Do total de ônibus produzidos no primeiro bimestre deste ano, 2.930 unidades são de modelos urbanos, que tiveram aumento de 5,5% sobre janeiro e fevereiro

de 2021, quando foram fabricados 2.777 veículos, e 351 são rodoviários, cujo aumento foi de 41% sobre os 249 veículos produzidos nos dois primeiros meses de 2021. “O aumento na produção é reflexo da demanda do programa Caminho da Escola”, acrescentou Bonini.

No ranking de vendas do primeiro bimestre de 2022 a liderança ficou com a Mercedes-Benz, com a comercialização de 819 ônibus, 22,1% a mais que no mesmo período de 2021 (671 unidades). O segundo lugar ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus, que vendeu 495 veículos, 37,7% a menos que em janeiro e fevereiro do ano passado, cujas vendas atingiram 795 unidades.

A Agrale ocupou a terceira posição com 483 ônibus emplacados no primeiro bimestre deste ano, 34,2% acima do que vendeu no mesmo período de 2021 (360 unidades), e a Volvo, em quarto lugar, vendeu 68 ônibus no país nos dois primeiros meses do ano, 19% abaixo de janeiro e fevereiro do ano passado (84 veículos).

Na sequência está posicionada a Iveco com 23 ônibus vendidos, queda de 90% sobre o mesmo período do ano passado (230 unidades), e a Scania que vendeu nove veículos no país, o mesmo volume do primeiro bimestre de 2021. **CTM**

Empresas investem em veículos sustentáveis



Os modelos elétricos, movidos a gás natural ou por outro tipo de combustível alternativo ao diesel, têm aumentado nas frotas das empresas que fazem a distribuição de produtos na área urbana, num compromisso com a redução de emissões

SONIA MORAES

Diante da necessidade de conter o agravamento da mudança climática com a redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE), as empresas e as transportadoras que atuam na distribuição urbana começam a substituir suas frotas de veículos por modelos elétricos, movidos a gás natural ou por outro tipo de combustível

alternativo ao diesel.

A PepsiCo, que tem como meta reduzir em 40% as emissões de gases poluentes em toda sua cadeia de valor até 2030 para ajudar a minimizar o aquecimento global, está ampliando a sua frota no mundo com veículos sustentáveis.

No Brasil a iniciativa da PepsiCo come-

çou em 2020 com a compra de 18 caminhões a gás da Scania, modelo R410 6x2 movidos a GNV (gás natural veicular) ou biometano, que têm potencial de reduzir em até 15% as emissões de CO₂, em comparação aos veículos a diesel. “Os caminhões são usados no abastecimento dos produtos em todo o território nacional, o que chamamos de frota primária”, afirma Eduardo Souza, gerente de transportes da PepsiCo Brasil.

“Entre os principais resultados do período de testes que fizemos com os novos caminhões da Scania destacamos a alta redução na emissão de poluentes, zero partículas emitidas, rotas com maior equilíbrio de custos, feedbacks positivos do motorista em questões como ruído, ergonomia, frenagem e torque”, revela o gerente.

A empresa também incorporou à sua frota no segundo semestre do ano passado dez caminhões elétricos da JAC Motors. Os veículos de médio porte (oito toneladas) são usados para a distribuição de produtos na frota secundária – comércios de pequeno e médio varejo. “Com isso, será possível reduzir a zero as emissões de CO₂ desses veículos, em comparação a uma frota tradicional”, comenta Souza.

Em conjunto com a Sunew, empresa que produz tecnologia de terceira geração em



Eduardo Souza: “O plano é expandir a solução de energia limpa para toda a frota da PepsiCo Brasil”

energia solar, a PepsiCo iniciou o desenvolvimento de projeto-piloto de energia solar para a gestão da recarga da bateria dos seus caminhões e do seu sistema de iluminação. “O plano é expandir esta solução de energia limpa para toda a frota da companhia e, no futuro, seguir com experimentos que possam auxiliar também o motor dos veículos a partir desta tecnologia”, conta o gerente. “Numa projeção até 2030, o potencial (conservador) de redução na emissão de CO₂ com a adoção dos veículos GNV e elétricos em nossa frota, é de 30%”, calcula.

Souza afirma que o investimento em iniciativas que promovam mais sustentabilidade no negócio está entre as prioridades da companhia no Brasil e no mundo. “Exemplo disso é o recente anúncio da

nossa transformação estratégica de ponta a ponta, o PepsiCo Positive, que coloca a sustentabilidade no centro de como a PepsiCo faz negócios.”

No mundo a PepsiCo tem uma das maiores frotas de veículos entre as empresas de bens de consumo. No Brasil são 239 cavalos mecânicos e 604 semirreboques na frota primária (veículos de grande porte) e 3.186 veículos na frota secundária (veículos de porte menor, com diversos perfis, desde caminhões com 3,5 toneladas a oito toneladas de capacidade de carga), e, entre eles, 1.029 carros. “No modelo de distribuição direta ao varejo, temos aproximadamente 1.900 vendedores, que utilizam caminhões de frota secundária nas suas rotas de entregas diárias em todo território nacional”, informa o gerente.

Entre os veículos novos são 30 modelos elétricos (29 veículos da JAC Motors, o iEV 1200T, do qual a empresa já havia adquirido dez unidades em 2020 e um da Volkswagen, o e-Delivery11, primeiro caminhão elétrico 100% nacional), e 23 caminhões a gás (cinco novos movidos a GNV, ou gás biometano, Scania R410 A6x2 – GNC do mesmo modelo que a companhia já havia adquirido 18 caminhões no ano passado.

A PepsiCo atua com um modelo híbrido de operação entre frota própria e terceiri-

zada. “Além de nossos veículos, contamos com mais de 100 transportadoras e quatro locadoras de automóveis. De forma estratégica, nossos veículos estão presentes em todos os elos da cadeia de suprimentos, desde o carregamento de matérias-primas, transferência e entrega direta de produtos acabados, até a pronta entrega ao pequeno varejo”, comenta Souza.

O gerente revela que a PepsiCo tem realizado estudos técnicos de viabilidade para a produção de gás metano a partir da sua Estação de Tratamento de Efluentes e para a instalação de pit stop GNV em suas bases de frota – o que certamente ajudará a companhia ainda mais na operação logística com base nessa nova tecnologia. “Ainda não podemos dividir esses resultados preliminares, mas estamos certos de que muito em breve teremos notícias positivas sobre esse tema.”

Sobre a carroceria de caminhão feita com embalagens recicladas de plástico e garrafas PET, por motivos estratégicos, a PepsiCo ainda não pode abrir os nomes dos parceiros nesse projeto. “É um projeto piloto, mas que pretendemos escalar e ampliar para utilizar em outros veículos da frota. Estamos trabalhando para tornar a carroceria sustentável uma iniciativa concreta em médio prazo”, afirma o gerente.

A intenção da empresa, segundo Souza,

é escalonar essa solução de modo que seja possível, economicamente e industrialmente, implantar a carroceria sustentável na sua frota em mais veículos a cada dia. “Esta é uma solução com um custo viável. Portanto, agora estamos progredindo para evoluir esse projeto e desejamos poder ampliá-lo no médio prazo. Esperamos ter novidades para compartilhar com a Transporte Moderno em breve sobre esse tema.”

AMBEV

A Ambev, que tem como meta ter 50% da frota dedicada composta de caminhões elétricos até 2025, fechou parceria com a JAC Motors no fim do ano passado para a compra de 150 veículos, modelo iEV1200T. Somados aos 100 caminhões elétricos Volkswagen e-Delivery adquiridos em 2018, a empresa encerrou 2021 com 250 veículos elétricos circulando pelas ruas e avenidas de cerca de 20 cidades do país, como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Brasília, Natal, Curitiba, Fortaleza e Ilhéus.

Com os novos veículos elétricos, os centros de distribuição da Ambev terão pit stops de carga e estruturas desenvolvidas como bases para recarga das baterias. As cidades do Rio de Janeiro (RJ) e Osasco (SP) abrigam os dois primeiros. A escolha



A meta da Ambev é reduzir em 25% as emissões de carbono em toda a cadeia de valor até 2025 e zerar as emissões até 2040

destes locais é justificada pela elevada demanda diária nas respectivas regiões e por estarem estratégica e geograficamente bem localizados.

Para abastecer os postos de recarga, a Ambev usará energia limpa, como parte das ações para atingir as metas de sustentabilidade da companhia, que é ter 100% da eletricidade comprada de fontes renováveis e reduzir em 25% as emissões de carbono em toda a cadeia de valor, até 2025 e zerar as emissões até 2040.

“Em comparação com os veículos a combustão, os elétricos são mais tecnológicos, sustentáveis e não geram ruído ao meio ambiente, além de contribuir com a nossa jornada de neutralizar as emissões de gases de efeito estufa na



Com os veículos elétricos a fabricante 3M deixa de emitir cerca de 30 toneladas de CO₂ por ano

atmosfera”, afirma Rodrigo Figueiredo, vice-presidente de sustentabilidade e procurement da Ambev.

3M

A 3M Brasil incorporou um caminhão elétrico à sua operação em Sumaré, interior de São Paulo. É o primeiro veículo eletrificado da empresa no país e a iniciativa contribui com os objetivos de sustentabilidade da empresa. Com a utilização deste veículo, a 3M deixa de emitir aproximadamente 30 toneladas de CO₂ por ano. Neste ano a empresa planeja incorporar mais um caminhão elétrico nas operações da sua unidade de Itapetininga, também no interior de São Paulo.

Para inserir o veículo na operação, a 3M criou rotas inteligentes para otimizar o trá-

fego do caminhão. “Selecionamos alguns clientes da região para fazer as entregas e, na volta, o veículo coleta matéria-prima de fornecedores para levar para a 3M. Antes, o caminhão convencional fazia a rota de entrega e voltava vazio para a base da empresa”, explica Rodrigo Belinazzo, supervisor de logística da 3M do Brasil.

Com autonomia para trafegar 250 quilômetros com uma única carga, o caminhão elétrico tem capacidade para transportar até 3,5 toneladas. O projeto está sendo realizado em parceria com a Transportadora De Santa, proprietária do veículo, que tem sede em Sumaré.

DANONE

Em sua jornada de descarbonização a Danone Brasil incluiu dois caminhões elétricos em sua frota logística. Os veículos, modelo iEV1200T da JAC Motors, de 7,5 toneladas e capacidade para quatro toneladas de carga líquida, serão usados no centro de distribuição de Guarulhos (SP), onde estão armazenados produtos refrigerados, e em Jundiaí (SP), onde estão os produtos líquidos, para operar na região metropolitana da capital paulista.

“Cuidar da saúde do planeta está no nosso DNA. Por isso, estamos muito felizes em avançarmos em mais uma frente

de descarbonização de nossa cadeia, agregando mais inovação, tecnologia e eficiência ao nosso trabalho e, consequentemente, mais satisfação aos nossos parceiros e consumidores”, afirma Maurício Rios, diretor de Supply Chain da Danone.

Na avaliação do diretor da Danone, além do impacto ambiental, o transporte em caminhões elétricos traz benefícios como a economia por quilômetro rodado – quase três vezes menor em comparação com um veículo a combustão – e a redução de ruídos, que possibilita a realização de entregas noturnas. “Porém, ainda é preciso avaliar outros aspectos de desempenho, para garantir a autonomia das frotas, como o tempo de manutenção dos veículos e a durabilidade das baterias”, diz Rios.

“Optamos por investir em um projeto piloto neste momento, para avaliar a performance dos caminhões. Até o fim do semestre, teremos dados conclusivos sobre a eficiência dos veículos e, então, poderemos definir uma estratégia mais ampla e certa para todo o Brasil”, comenta Rios.

Com a certificação B Corp, concedida pelo Movimento Global de Empresas B, a Danone é primeira companhia de alimentos e bebidas, no Brasil, a comprovar que opera de forma construtiva para um sistema econômico mais equitativo, re-



Os caminhões elétricos da Danone serão utilizados no centro de distribuição de Guarulhos e Jundiaí, em São Paulo

generativo e inclusivo para as pessoas e para o planeta.

A Danone está comprometida a atingir zero emissões em toda a sua cadeia de valor até 2050 e estabeleceu metas de redução para 2030, que foram aprovadas pela iniciativa Science Based Targets, por estarem em linha com o que é necessário para limitar o aquecimento global a 2° C. A empresa vai investir dois bilhões de euros nos próximos três anos para combater o problema.

RTE RODONAVES

Entre as transportadoras, a RTE Rodona-



A RTE Rodonaves incorporou à sua frota seis caminhões elétricos da JAC Motors para entregas em grandes centros urbanos

ves também está investindo em frota sustentável. Após realizar testes em 2020, a empresa adquiriu seis caminhões elétricos da JAC Motors em maio do ano passado e o investimento aproximado foi de R\$ 3 milhões. “Esse foi um passo muito importante da empresa, que demonstra toda a nossa consciência e comprometimento para um futuro melhor”, afirma João Naves, fundador e presidente do Grupo Rodonaves.

O caminhão elétrico, modelo iEV1200T, está equipado com bateria de fosfato de ferro-lítio de 97 kWh, sistema de regeneração de energia das frenagens e conta com propulsor elétrico, que chega à velocidade máxima de 90 km por hora e gera 177 cv de potência.

Segundo a fabricante, este veículo tem autonomia de até 250 quilômetros e oferece praticidade, pelas dimensões reduzidas, conforto, baixo custo operacional e de rodagem, com capacidade para 7,5 toneladas. “Estamos confiantes de que a aquisição desses seis veículos elétricos seja o primeiro passo para a modernização de frota mais verde e cada vez mais sustentável. Caminhamos para um futuro mais responsável e sustentável ambientalmente, e isso é cada vez mais necessário”, destaca Naves.

Os seis caminhões elétricos fazem parte da frota da Rodonaves Express, nova divisão do Grupo Rodonaves, e são utilizados para entregas em grandes centros como São Paulo (SP), Campinas (SP), Ribeirão Preto (SP), Curitiba (PR) e Belo Horizonte (MG). Além dos caminhões, a empresa comprou sete bicicletas elétricas. A meta é que cada estabelecimento da Rodonaves Express tenha no mínimo um caminhão elétrico e uma bicicleta elétrica.

“No planejamento de 2022 não há previsão para aquisição de novos caminhões elétricos. Em contrapartida, investimos na troca da nossa frota constantemente e colocamos na estrada caminhões em plena condição de rodagem e com a manutenção em dia, assumindo o nosso

compromisso com a redução da emissão de poluentes”, informa Naves.

BBM LOGÍSTICA

A BBM Logística, operador logístico rodoviário que atua no Brasil e no Mercosul, também começou a incluir veículos elétricos na sua frota. São dois modelos da JAC Motors – o caminhão iEV1200T e o T3 e-delivery, com autonomia de 200 quilômetros, e uma van da BYD.

A aquisição dos veículos 100% elétricos serão usados na distribuição de produtos da Henkel para a cidade de Campinas e Grande São Paulo. A intenção, segundo a empresa, é de que este novo tipo de transporte percorra quatro mil quilômetros por mês e a energia elétrica para carregamentos desses veículos seja gerada por meio de painéis solares instalados na fábrica do cliente.

A BBM Logística destaca que essa iniciativa faz parte de ações de Environmental, Social and Corporate Governance (ESG), que levou em consideração a emissão de gases CO₂ que pode chegar a 61 de toneladas a cada 36 mil litros de combustível consumido, e tem o objetivo de diminuir o impacto socioambiental que os veículos tradicionais causam, como zerar a emissão de carbono e poluentes atmosféricos



Os veículos elétricos da BBM Logística serão usados na distribuição de produtos da Henkel em Campinas e na Grande São Paulo

durante o transporte e a diminuição de ruídos. Além disso, a cadeia produtiva e operacional desses veículos gera menos volume de resíduos pela menor necessidade de óleos fluidos.

“O Grupo BBM tem o compromisso de promover o desenvolvimento sustentável em toda a cadeia. Acreditamos que é necessário pensar em novas maneiras de alinhar resultados com sustentabilidade e utilizar fontes de energia mais limpa é fundamental para continuarmos crescendo por todo o Brasil e o Mercosul. Desta forma, construiremos um mundo melhor para as futuras gerações através de parcerias com nossos clientes”, explica André Prado, CEO da BBM Logística.

Segundo Prado, os veículos elétricos são de grande valia para entregas noturnas e operações silenciosas, além estarem

isentos de rodízio nos grandes centros. A tecnologia das vans e caminhões é inovadora, trazendo diversas interações com o motorista que estiver realizando o serviço de distribuição. “Queremos apresentar soluções aos nossos clientes na redução de carbono em toda a cadeia logística. Só assim seremos protagonistas na construção de um mundo melhor”, diz o CEO da empresa.

AMERICANAS

A empresa Americanas, que atua na distribuição de produtos em todo o Brasil, anunciou no fim do ano passado a inclusão de 100 veículos utilitários elétricos para expandir sua frota logística ecoeficiente para mais cinco estados do país e Distrito Federal. Além das cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, os veículos farão parte da operação last mile (última milha de entrega, que leva o produto até a casa do cliente) da companhia nas cidades de Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Gravataí (RS), Fortaleza (CE) e Recife (PE). Os veículos garantem zero de emissão de poluente e ruídos, e têm capacidade para 650 quilos de carga útil.

Com a entrega dos 100 utilitários, a companhia encerrou 2021 com 500 veículos ecoeficiente em sua frota, o que



A empresa Americanas encerrou 2021 com 500 veículos sustentáveis, que incluem utilitários elétricos, carros, bicicletas e tuk-tuks

inclui 90 tuk-tuks elétricos, bikes elétricas e automóveis. A empresa passou a utilizar também caminhões movidos a biometano e a gás natural, com capacidade para transportar até 23 toneladas de carga.

A frota ecoeficiente é uma das iniciativas da estratégia ESG (ambiental, social e governança) da companhia que tem o compromisso de neutralizar suas emissões de carbono até 2025, estando de acordo com o tema Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 13, da agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) para mitigar os efeitos da mudança climática global do clima. Na plataforma física, a companhia tem como meta usar 100% de energias renováveis nas lojas até 2030. **CTM**



Braspress amplia frota de veículos 100% elétricos

A empresa adquiriu mais 20 caminhões elétricos da JAC Motors, que vêm se somar aos dez modelos já incorporados em julho do ano passado

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Braspress continua a investir em sustentabilidade, aumentando o número de veículos elétricos em sua frota. Em final de janeiro, a empresa comprou mais 20 modelos da linha iEV (1200T e 750 V) da Jac Motors. Com mais essa aquisição, a frota elétrica da empresa será composta por 15 vans e 15 veículos urbanos de carga (VUC).

Seis veículos elétricos já estão em operação há cerca de quatro meses e o restante do lote encomendado à JAC Motors deve chegar até o final deste ano, segundo Luiz Carlos Lopes, diretor de operações da Braspress. “Nas condições que operamos, na distribuição de carga fracionada em um centro urbano como São Paulo, os mode-

Luiz Carlos Lopes: “Acredito que ainda deve demorar cerca de dez anos para que as empresas do setor possam realmente investir nos elétricos”

los elétricos se adaptaram bem. Como são para distâncias curtas, os veículos circulam o dia todo e são reabastecidos à noite”, detalha.

Com uma autonomia média de 220 a 240 quilômetros, a frota elétrica em operação deixa de produzir 20 toneladas de poluentes e de consumir 7,7 mil litros de diesel, de acordo com os dados da empresa. “O consumo de energia está dentro da média esperada. Os gastos com o abastecimento dos elétricos correspondem a 50% do que gastaríamos com o diesel”, conta Lopes.

O executivo acredita que a eletrificação é uma tendência do mercado, mas o preço dos veículos ainda é proibitivo para a maioria das empresas de transporte. “Tentamos minimizar os impactos negativos no meio ambiente, o que é uma preocupação global. Porém, o fato é que os fabricantes precisam reduzir os preços e isso só vai ocorrer quando a produção ganhar mais escala. A Braspress quer ampliar mais a frota elétrica, mas isso ainda é inviável. Atuamos em um mercado muito concorrido, com custos



logísticos altos e fretes baixos”, afirma.

Lopes explica que é prematuro afirmar que o investimento nos modelos elétricos compensa em termos econômicos. “Quando pensamos nos custos especificamente, ainda não sabemos, na prática, quando esse investimento retorna. Os gastos de abastecimento são menores em 50%, mas não podemos dizer neste momento se os gastos com manutenção irão diminuir, pois os veículos são novos. Não sabemos qual a durabilidade e como é a manutenção das baterias, por exemplo. Há estudos e pesquisas que indicam menores custos de

manutenção, mas ainda não temos dados concretos em nossa operação, pois estamos há pouco tempo com os elétricos”, observa.

Lopes informa que a Braspress irá avaliar o desempenho e os custos da frota elétrica para definir qual será o ritmo de eletrificação das operações. “Vamos criar uma experiência, recolher dados e analisar os resultados, para decidir se aumentamos ou diminuimos o volume de compras de veículos elétricos.” Para possíveis compras futuras, a empresa mantém contato com diversos fabricantes. “A JAC Motors ofereceu as melhores condições neste momento, mas estamos sempre conversando com outras fabricantes e analisando o que cada uma oferece”, acrescenta.

Para o executivo, a eletrificação das frotas das transportadoras brasileiras não deve ocorrer tão cedo, devido justamente à questão econômica. “Acredito que ainda deve demorar cerca de dez anos para que as empresas do setor possam realmente investir nos elétricos”, avalia.

Com foco nas questões ambientais, a empresa já testou também modelos movidos a gás. “Foram apenas três veículos, mas não foi uma experiência tão positiva. No nosso caso, essa tecnologia não se adaptou tão bem às nossas operações. Avaliamos aspectos como força, auto-

nomia e segurança, e decidimos buscar outras tecnologias”, comenta.

MULHERES

Os modelos elétricos já adquiridos serão dirigidos exclusivamente por motoristas mulheres, que fazem parte do projeto Rainhas do Volante, e irão percorrer as rotas mais nobres da companhia. O projeto é uma ação de contratação de motoristas mulheres existente na Braspress desde 1998. “A nossa companhia foi a primeira do país a dar oportunidade para que as mulheres pudessem exercer uma função antes ocupada exclusivamente por homens, ainda na década de 1990”, conta Urubatan Helou, presidente da Braspress.

Helou também afirma que a companhia possui o compromisso com o meio ambiente e faz constantes investimentos em tecnologia. “São veículos absolutamente diferentes do restante da nossa frota de quase três mil caminhões porque são 100% elétricos.”

Os caminhões VUC 100% elétricos da JAC Motors têm emissão zero de poluentes, transportam até quatro toneladas e serão destinados às operações do Centro de Apoio Operacional Braspress (CAOB) Cantareira, responsável pelo abastecimento da região central da capital paulista. **CTM**

Grupo Rodonaves pretende dobrar o faturamento até 2025

Em 2021 o faturamento do grupo foi de R\$ 1,7 bilhão, expansão de 28% sobre 2020, e da transportadora RTE Rodonaves chegou a R\$ 1,3 bilhão, 20% superior a 2020 e 76,8% de representatividade no resultado total do grupo

SONIA MORAES

O Grupo Rodonaves, que completou 40 anos de atividades no país, pretende dobrar o faturamento até 2025, mantendo firme a meta de expansão dos seus negócios no país. Em cinco anos o grupo dobrou o faturamento, de R\$ 690 milhões em 2016 para R\$ 1,3 bilhão em 2020, e em 2021 teve um avanço de 28% com o faturamento de R\$ 1,7 bilhão. A estimativa para este ano é que a receita do Grupo Rodonaves tenha crescimento de 24,1%, conforme destacou João Naves, fundador



João Naves: "Temos trabalhado com um olhar ainda mais estratégico, que vai nos permitir ampliar a presença da nossa marca para o público B2C."

e presidente da empresa.

A RTE Rodonaves, sua divisão de transportes, fechou 2021 com receita de R\$ 1,3 bilhão. Este resultado, que é 20% superior a 2020, representou 76,8% do faturamento do grupo. Para 2022, a previsão é de que a recei-

ta avance 19%.

Para a Rodonaves Express, nova divisão de atuação da RTE Rodonaves, a expectativa é de que o faturamento atinja R\$ 60 milhões em 2022 e R\$ 250 milhões em

2023. Este novo segmento de negócios foi criado no ano passado com investimento de R\$ 3 milhões que foram aplicados em estrutura física e nos cinco primeiros veículos. “Em 2021 tivemos a abertura de dez empreendimentos da Rodonaves Express espalhadas pela Grande São Paulo e esperamos neste ano ampliar a nossa operação com a abertura de novas unidades também em outros estados do país”, disse o presidente do Grupo Rodonaves.

“Podemos dizer que esta oportunidade está relacionada com a ampliação dos pequenos negócios durante a pandemia, que exigiu das empresas um processo de transformação nas entregas, com a necessidade de mais pontos de atendimentos e entregas mais rápidas para empreendedores com foco B2B (negócio de empresa para empresa) e B2C (negócio de empresa com o consumidor).”

Segundo Naves, esta é uma operação bastante promissora. “Temos trabalhado com um olhar ainda mais estratégico, que vai nos permitir ampliar a presença da nossa marca para o público B2C.”

Naves afirmou que em 2022 pretende continuar trabalhando no projeto de expansão e olhando para novas praças. O crescimento esperado pelo Grupo Rodonaves está focado no setor de transportes de cargas que, segundo

o presidente, continuará crescendo de forma satisfatória puxado pelo agronegócio e pelo e-commerce. “Além disso, prevemos a abertura de oito novos estabelecimentos da RTE Rodonaves em São Paulo, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Goiânia, além da inauguração de 20 novas unidades da Rodonaves Express em São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Goiânia e mais 25 novos estabelecimentos em 2023”, afirmou.

O presidente destacou que os investimentos também estão focados nas soluções para experiência do cliente, com a ampliação das formas de monitorar e melhorar ainda mais o atendimento e a satisfação do cliente por meio de ferramentas como o NPS (Net Promoter Score), além do aperfeiçoamento da oferta digital para atender o cliente com ainda mais agilidade, conveniência e flexibilidade.

A RTE Rodonaves mantém em sua frota mais de 3.000 veículos. Somente a Rodonaves Express conta com seis caminhões elétricos JAC Motors, modelo iEV1200T, que tem autonomia de 250 quilômetros, e sete bicicletas elétricas. “Todas as localidades terão, no mínimo, um caminhão elétrico e uma bicicleta elétrica”, disse Naves.

CTM

Ventana Serra quer ampliar presença no transporte rodoviário

A empresa de logística cresceu mais de 200% no ano passado e pretende repetir os bons resultados em 2022

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Ventana Serra do Brasil, parte do grupo logístico italiano Arcese, cresceu 216% em 2021, registrando o maior faturamento histórico da empresa no país, onde atua há 25 anos. Segundo a empresa, a principal razão do crescimento foi a inflação nos fretes de agenciamento aéreo e marítimo internacional de carga (importações e exportações), ligada à subida de preços desencadeada pela desarticulação da cadeia logística devido à pandemia de Covid-19. “Descontada a inflação dos

fretes, crescemos 25% em novos negócios no ano passado”, indica Paolo Casadonte, CEO da Ventana Serra do Brasil.

O setor automotivo é o seu principal segmento de atuação, mas a Ventana Serra do Brasil também atende clientes dos setores de bens de capital, bens de consumo e agronegócio. A empresa espera mais crescimento em 2022, já que a demanda do comércio internacional segue em alta. A Ventana Serra também se prepara para ampliar suas operações no transporte rodoviário, com serviços de carga fracionada. A operação rodoviária fracionada da empresa começou em 2021 e a previsão é de que, em quatro anos, responda por 20% do faturamento do setor de transporte rodoviário da empresa.

A operação com carga fracionada será inicialmente focada nos mercados do Estado de São Paulo, e entre São Paulo e Minas Gerais e a região nordeste, aproveitando rotas já utilizadas para transporte de carga dedicada, que a Ventana Serra

desembarça no porto de Santos e no aeroporto de Guarulhos, sendo distribuída posteriormente pelo Brasil. A empresa trabalha com frota própria para rotas dedicadas e clientes específicos, e trabalha com transportadoras parceiras certificadas.



Paolo Casadonte:
“Podemos colocar o produto do cliente em qualquer lugar do Brasil e do mundo”

Receita Federal aos operadores com capacidade de gerir riscos e garantir a segurança da cadeia logística.

Investiu, ainda, nas certifi-

cações ISO. “Podemos fazer cotações em 24 horas, com total confiança de entrega”, diz Paolo Casadonte.

Em março, a Ventana da Serra inaugura seu recém-ampliado armazém em Guarulhos (SP), cuja capacidade de posições de paletes foi dobrada depois de investimentos de R\$ 1,5 milhão. O espaço passou de 2.570 metros quadrados para 4.330 metros quadrados.

O grupo Arcese tem forte atuação no transporte internacional de produtos e componentes automotivos. A companhia presta serviços às principais montadoras do país e seus fornecedores, integrando a supply chain num todo com a própria logística a 360°. Nos últimos anos, os serviços logísticos de Ventana Serra Brasil passaram a atender diversos setores econômicos, como exportação de commodities e energias renováveis.

CTM

A Ventana Serra integra diferentes modais de transporte, incluindo marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário, além de oferecer serviços de armazenagem e despacho aduaneiro. Com bases operativas em Minas Gerais (a sede da empresa está localizada em Belo Horizonte), São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro e Pernambuco, atua em todo o Brasil. Como a empresa italiana possui operações em 15 países em todos os continentes, além de parceiros logísticos em outros 32 países, seu alcance é global. “Podemos colocar o produto do cliente em qualquer lugar do Brasil e do mundo”, informa Paolo Casadonte.

A companhia vem se preparando para esse crescimento há algum tempo. Uma das ações foi a adoção de processos para melhorar a velocidade de resposta e garantir entregas. A empresa investiu na revalidação da certificação OEA (Operador Econômico Autorizado), concedida pela

Copersucar investe em soluções tecnológicas no porto de Santos

Empresa implementa ferramentas para trazer mais produtividade, segurança e mais agilidade nas operações

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Novo sistema monitora e gerencia a descarga de caminhões no porto

O terminal açucareiro da Copersucar, localizado no porto de Santos, está em constante evolução tecnológica e operacional. Sendo um ponto estratégico para exportação de açúcar, a empresa investe constantemente em soluções para aumentar a eficiência do terminal. “Nos últimos cinco anos, temos implementado diversas ferramentas de tecnologia e automação. Assim, conseguimos mais rapidez, sem perder qualidade nas operações, o que é muito importante para um terminal marítimo”, comenta Marcelo Reis Latrova,

gerente de manutenção e engenharia da Copersucar.

Entre as inovações implementadas nesse período, destacam-se o sistema de monitoramento à distância dos caminhões, que monitora e gerencia a descarga de caminhões no porto, por meio do centro de controle operacional (CCO) do Terminal Açucareiro Copersucar. O centro acompanha todas as etapas da operação, da chegada até a saída de açúcar e grãos, registrando em tempo real toda a movimentação no local. Para garantir que o operador de CCO consiga realizar as atividades estando em qualquer área do terminal, foi instalado um sistema de controle e aquisição de dados.

Na safra de 2020-2021, a companhia modernizou todo o sistema de monitoramento das operações. “Todo o sistema supervisorio passou para o ambiente web, na nuvem. Isso gerou um ganho enorme. Na pandemia, por exemplo, não paramos em nenhum momento. O operador pode

acompanhar todo o processo, até a entrada da carga no navio”, observa Latrova.

Outro aspecto importante é padronizar as operações e detectar exatamente em que ponto os problemas ocorrem, para que eles não se repitam no futuro. O PDCA (Plan-Do-Check-Act ou Planejar-Fazer-Checkar-Agir) é uma ferramenta da qualidade utilizada no controle de processos, que tem como foco a solução de problemas. “É muito importante contar com esse tipo de solução para evitar que as falhas voltem a acontecer.”

“Pode ocorrer, por exemplo, um problema com um dos vazadores, causado pelo entupimento de um elevador. Com o sistema, não precisamos checar todos os vazadores, mas descobrimos onde ocorreu a falha. Assim, eliminamos perdas da carga e não há necessidade de fazer nenhuma parada. Os resultados aparecem em pouco tempo. É uma ferramenta que ajuda a definir, inclusive, investimentos futuros”, explica Latrova.

Os softwares que fazem a gestão do acesso ao sistema e registram o histórico das operações de forma gráfica, permitem que a equipe conseguisse verificar



Marcelo Latrova: “Nos últimos cinco anos, temos implementado diversas ferramentas de tecnologia e automação”

todas as ações realizadas nas descargas e embarques. Desta forma, a padronização e aprimoramento contínuo dos processos ganharam mais um impulsionador.

A Copersucar também desenvolveu e implementou um sistema de lacres que protege a carga, desde o carregamento na usina de cana-de-açúcar até o descarregamento no terminal em Santos, sendo rastreados por um código diferenciado. Quando caminhão é recepcionado no terminal, a integridade das informações e do sistema é averiguada, garantindo segurança e confiabilidade para o comprador final. “É um lacre inviolável, que protege a carga e que pode ser rastreado”, destaca Latrova.

Segundo Latrova, está em estudo um sistema de controle da vazão de embarque, por radar, uma tecnologia alemã que permitirá registrar com exatidão a quantidade do produto retirado dos armazéns. A inovação garantirá maior eficiência, precisão e melhor uso de recursos. **CTM**

Ituran Brasil cresce 22% em 2021

Para 2022, a companhia investe no mercado de mobilidade urbana com soluções de carsharing e carpooling tendo como foco inicial locadoras e frotas empresariais

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Ituran Brasil, especializada em monitoramento veicular, terminou 2021 com um crescimento em faturamento de 22% e projeta novamente expansão neste ano, de 10%. A receita para continuar avançando no mercado brasileiro são novas vertentes tecnológicas, ampliação de portfólio de produtos e aprimoramento na relação com cliente.

“Fechamos 2021 com crescimento de vendas em geral, nosso segmento de frotas (Business to Business) teve um recorde de crescimento de base ativa de 89% em comparação de 2020. Novas vertentes tecnológicas e relacionamento com cliente impulsionaram o crescimento no país”, destaca o CEO da Ituran Brasil, Amit Louzon.

Uma das apostas é o mercado de mobilidade urbana de carsharing e carpooling, com o anúncio em novembro de 2021 da criação da IturanMob, que começa agora a operar no Brasil. “A nova parceria estratégica com a startup de mobilidade ur-

bana de carsharing e carpooling MobLab, formando uma joint venture voltada na implementação de soluções tecnológicas de mobilidade, a IturanMob, nos coloca em um novo mercado”, afirma Louzon.

Por meio da IturanMob, o consumidor pode fazer todo processo de locação de veículos de maneira digital. Além disso, a tecnologia também permite, por exemplo, a abertura e fechamento do veículo de forma digital. A solução funciona a partir de aplicativos para Android e iOS.

Com a oferta de serviços da IturanMob, a Ituran Brasil pretende avançar no segmento empresarial. No ano passado, o crescimento no segmento B2B, como um todo, foi de 70% em comparação do 2020. Para 2022, a expectativa é de uma expansão de 35%.

Além da joint venture, a Ituran expandiu a cobertura do Ituran com Seguro, produto que é um dos carros-chefes da companhia. Para isso, a empresa fechou importantes parcerias com seguradoras de peso

no mercado, como HDI Seguros, Liberty Seguros, Mapfre, Tokio Marine e Assurant. Em 11 anos do Ituran com Seguro, a empresa emitiu mais de 2,6 milhões de apólices do produto. O segmento corporativo teve um crescimento de 89% no ano passado, em relação a 2020, atendendo às necessidades do mercado de gestão de frotas.



Amit Louzon:
"Projetamos crescimento novamente em 2022"

nove veículos a cada dez roubos e furtos.

Com a migração cada vez maior para o mundo digital, a empresa teve um crescimento de 20%% nos atendimentos via canais digitais em 2021. Hoje, 70% dos atendimentos ao cliente são realizados pela internet.

"Graças aos fortes investimentos em tecnologia, a operação continuará funcionando em plena conformidade com os padrões globais da companhia", reforça Louzon.

A Ituran atingiu no ano passado um recorde de 100 mil veículos recuperados durante os 22 anos de atuação da empresa no Brasil, volume correspondente a um patrimônio de mais de R\$ 4 bilhões. A tecnologia avançada de monitoramento e recuperação da Ituran, que inclui inteligência artificial e machine learning, trouxe resultados fantásticos aos clientes e parceiros. No segmento de monitoramento sem seguro, a empresa recupera

O CEO da Ituran Brasil lembra que o Brasil, em faturamento, é o mercado mais promissor da multinacional. O ganho global da empresa foi de US\$ 245,62 milhões em 2020. "Somos líderes no grupo e projetamos uma expansão novamente em 2022. Essa é a nossa meta", diz. **CTM**



Acervo Digital OTM - acesse

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2022



Movimentação de carga e correio cresce 30,8% em 2021

Dos 1,37 bilhão de toneladas de produtos transportados pelas linhas aéreas no ano passado, 816,2 milhões foram de empresas estrangeiras no mercado internacional e 552,4 milhões de brasileiras nos mercados nacional e internacional

SONIA MORAES

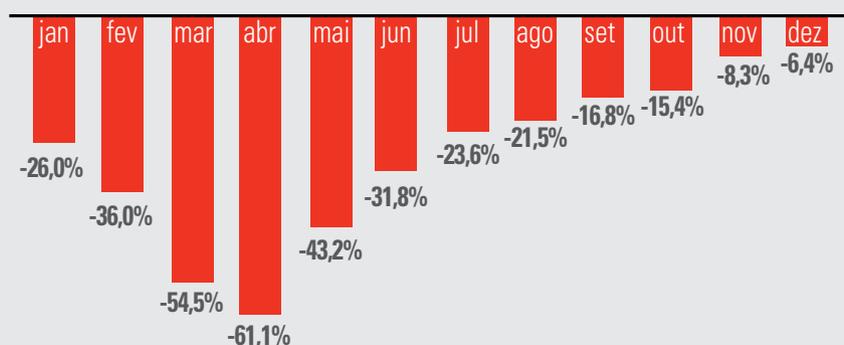
As companhias aéreas nacionais e estrangeiras começam a registrar melhora nos resultados com o avanço na movimentação de carga e correio, depois do grande impacto que enfrentaram durante a pandemia provocada pela Covid-19, conforme mostram os resultados divulgados

pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

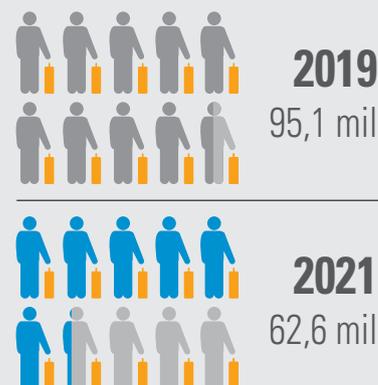
Nos mercados doméstico e internacional as empresas aéreas brasileiras e estrangeiras movimentaram 1,37 bilhão de toneladas de carga em 2021, o que representou crescimento de 30,8% sobre

Dados do transporte aéreo | 2021

Demanda por voos | variação em relação a 2019



Passageiros transportados
mercado doméstico



2020. Foram 816,2 milhões de toneladas de cargas levadas pelas empresas estrangeiras no mercado internacional, 41,9% a mais que em 2020, e 552,4 milhões pelas empresas brasileiras no mercado nacional e internacional, avanço de 17,3% sobre o ano anterior.

Dos 552,4 milhões de toneladas de mercadorias que as empresas aéreas brasileiras transportaram no ano passado, 400,2 milhões de toneladas foram no mercado doméstico (23,5% a mais que em 2020) e 152,1 milhões no mercado internacional (3,6% superior a 2020).

AZUL – Entre as companhias aéreas brasileiras a Azul Cargo foi a que mais transportou mercadorias em seus aviões durante 2021, com o total de 160,8 mi-

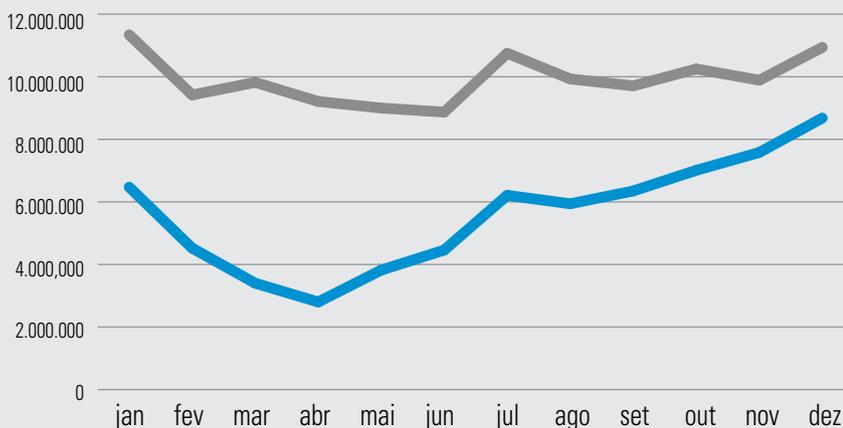
lhões de toneladas de produtos que tiveram como destino os mercados doméstico e internacional. Este volume foi 55,4% superior a 2020.

Do total de cargas que a Azul Cargo carregou no ano passado, 139,9 milhões de toneladas foram no mercado doméstico, 55,2% a mais que em 2020, e 20,8 milhões no mercado internacional, com aumento de 56,7% sobre o ano anterior.

LATAM – A Latam Cargo registrou a movimentação de 153,2 milhões de toneladas de cargas nos mercados nacional e internacional em 2021, o que representou queda de 1,3% sobre 2020.

No mercado doméstico o volume da Latam Cargo atingiu 103,3 milhões de toneladas de carga no ano passado, superando

Total de passageiros transportados
mercado doméstico e internacional



	2021	2019
jan	6.473.664	11.345.887
fev	4.522.497	9.421.266
mar	3.408.077	9.822.096
abr	2.804.008	9.213.546
mai	3.829.073	9.002.460
jun	4.463.906	8.870.877
jul	6.217.861	10.757.474
ago	5.944.780	9.934.864
set	6.352.844	9.719.571
out	7.010.884	10.259.766
nov	7.586.142	9.893.122
dez	8.682.222	10.942.207

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NOS MERCADOS DOMÉSTICO E INTERNACIONAL DIMINUI 43,5% EM 2021

As empresas aéreas transportaram 67 milhões de passageiros nos mercados doméstico e internacional ao longo de 2021. Ainda sob reflexo da pandemia de Covid-19, o resultado mostra redução de 43,5% em comparação com os dados registrados em igual período de 2019, quando foram transportados mais de 119 milhões de pessoas. Considerando apenas o mercado doméstico, o recuo entre os períodos foi de 34,2%. No acumulado do ano, 62,5 milhões de passageiros foram transportados em rotas nacionais, conforme revelam os dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Os indicadores de dezembro do ano passado mostram uma aproximação com os números registrados na pré-pandemia. No último mês do ano, 7,7 milhões de pessoas foram transportadas em voos realizados dentro do país, 13,3% inferiores em relação ao total aferido dois anos antes. É o maior número de passageiros pagos transportados nos aeroportos brasileiros desde janeiro de 2020.

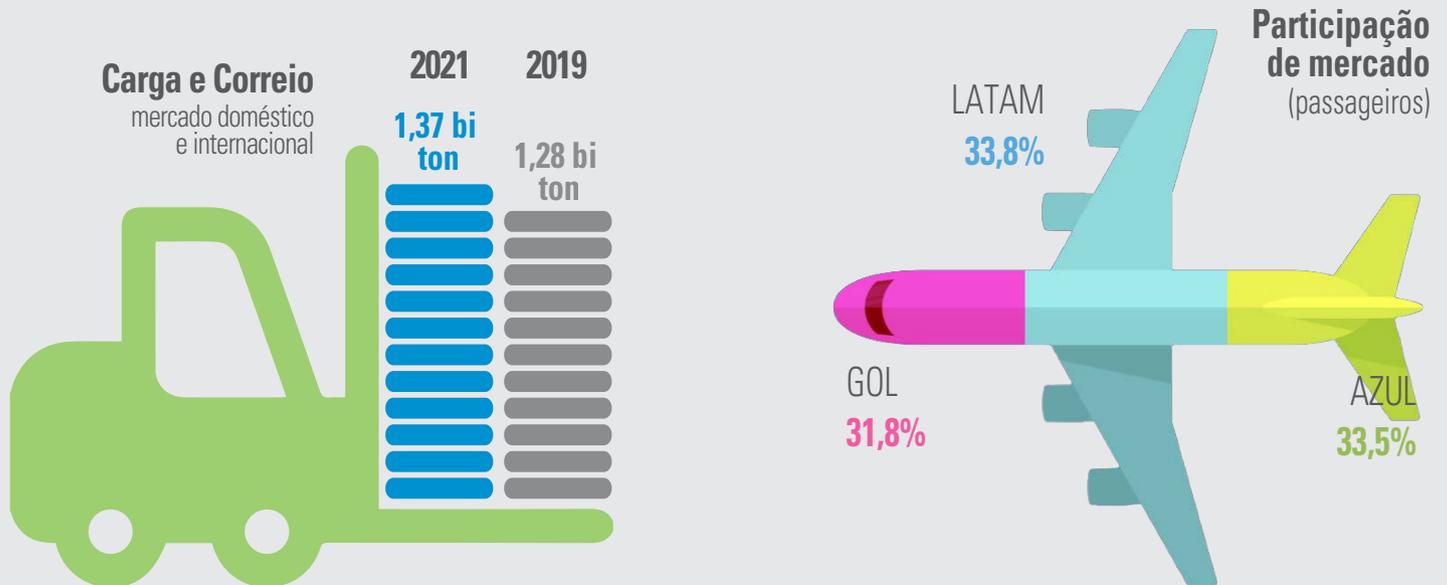
A demanda de passageiros pagos transportados (RPK) e a oferta de as-

sentos (ASK) no mercado doméstico apresentaram retração no acumulado de 2021, na comparação com dois anos atrás, de 27,8% e 25,8%, respectivamente. Em dezembro do ano passado ante o mesmo período de 2019, os indicadores recuaram 6,4% e 4,7%, respectivamente.

MERCADO INTERNACIONAL – Segundo o levantamento da Anac, o mercado internacional seguiu fortemente impactado devido ao fechamento de fronteiras e restrições de viagens adotadas por vários países para conter a pandemia provocada pelo novo coronavírus. Considerando esses fatores, nos últimos 12 meses, 4,7 milhões de passageiros viajaram nesse ramo, 80,2% menos que o total registrado de janeiro a dezembro de 2019. Em dezembro passado, houve 985 mil embarques, redução de 52,4% em comparação com dois anos atrás.

Os dados de demanda e oferta no mercado internacional, na comparação anual com 2019, sofreram redução de 76,5% e 63,8%, respectivamente. Em dezembro, os indicadores tiveram retração de 45% cada.

Dados do transporte aéreo | 2021



em 3% o que foi transportado em 2020. No mercado internacional os 49,8 milhões de toneladas de produtos transportados em 2021 representaram retração de 9,2% sobre o ano anterior.

GOLLOG – A Gollog transportou em seus aviões 40,8 milhões de toneladas de mercadorias nos mercados doméstico e internacional em 2021, registrando aumento de 4,8% sobre 2020. O maior volume, de 40,7 milhões de toneladas, foi no mercado doméstico com elevação de 5,9% sobre 2020. Para o mercado internacional a empresa levou 23,9 mil toneladas de mercadorias, 94,4% a menos que no ano anterior.

MERCADO INTERNACIONAL

Entre as companhias estrangeiras a TAP Portugal registrou a movimentação de 47,3 milhões de toneladas de carga no mercado internacional em 2021, volume 65,9% superior ao que levou em 2020.

A Lufthansa Cargo transportou 31,4 milhões de toneladas de carga no ano passado, 9,1% a menos que em 2020. A American Airlines carregou em seus aviões 24,9 milhões de toneladas de produtos, volume 72,5% maior do que em 2020, e a Emirates transportou 21 milhões de toneladas de carga, o que representou aumento de 42,7% sobre o ano anterior, segundo a Anac.

CTM



Primeiro Falcon 6X da Dassault deve entrar em operação este ano

Três aeronaves Falcon 6X estão envolvidas no rigoroso programa de testes de voo da Dassault nos Estados Unidos

SONIA MORAES

A Dassault Aviation deu as boas-vindas à primeira aeronave de produção do extra twin widebody Falcon 6X, no Centro de Conclusão Falcon em Little Rock, Arkansas, Estados Unidos.

O Falcon 6X número de série cinco saiu das instalações de produção da Dassault, em Merignac, onde todos os Falcons

concluem a montagem inicial, para as instalações de Little Rock, de mais de 116 mil metros quadrados.

“A chegada do primeiro Falcon 6X a Little Rock é um marco muito positivo neste programa”, disse Eric Trappier, presidente e CEO da Dassault Aviation. “Nossas equipes têm trabalhado incansavelmente nos

bastidores para se preparar para a conclusão do 6X e estamos nos beneficiando de um impulso muito bom à medida que avançamos para a certificação.”

As equipes de Little Rock têm sido preparadas há meses para a chegada do primeiro Falcon 6X, com novas soluções de engenharia que visam acelerar o ciclo de finalização e entrega. Uma equipe técnica dedicada ao 6X realizou testes de robustez e ciclagem dos equipamentos e componentes em preparação à montagem. Os engenheiros também projetaram processos que permitirão “instalação em uma só vez” em interiores, reduzindo ainda mais o tempo de conclusão.

As tecnologias digitais avançadas estão na vanguarda dos esforços para agilizar as atividades de finalização. Isso inclui um ‘platô virtual’ dedicado capaz de exibir qualquer sistema ou componente na aeronave, usando o software da Dassault Systemes 3D CATIA para gerenciamento de projeto e do ciclo de vida. Este software ajuda as equipes a visualizar e planejar a abordagem mais eficiente para a conclusão de cada aeronave.

As finalizações serão realizadas em um espaçoso hangar de última geração que entrou em operação em 2015. O hangar foi projetado desde o início para acomodar finalizações de novos modelos avançados,

como o Falcon 6X.

Atualmente, três aeronaves Falcon 6X estão envolvidas no rigoroso programa de testes de voo da Dassault, incluindo uma que está passando por testes de condições climáticas e de resistências extremas. O motor PW812D da Pratt & Whitney Canada recebeu recentemente a certificação Transport Canada, com as certificações EASA e FAA esperadas em breve.

Uma quarta aeronave equipada com um interior completo voará no final do primeiro trimestre e realizará uma campanha de volta ao mundo, destinada a demonstrar a plena maturidade dos sistemas de aeronaves na entrada em serviço.

Espera-se que o primeiro Falcon 6X entre em serviço ainda este ano.

FALCON 8X

Anteriormente a fabricante apresentou o Falcon 8X, seu modelo carro-chefe, com novo design de interior aprimorado com o objetivo de fornecer conforto e ergonomia adicionais em sua aeronave de alcance ultralongo. O redesenho baseia-se nas tradições do Falcon de elegância, estilo, habilidade e maximização da produtividade dos passageiros.

“A atualização incorpora a mais recente tecnologia de cabine e pensamento estilís-



O Falcon 8X incorpora novos recursos destinados a aumentar o conforto da cabine

“O novo design interior contemporâneo de nossas equipes de interiores”, disse Eric Trappier. “Utilizamos uma plataforma comprovada e, com a ajuda de extensas informações do cliente, a aprimoramos com uma gama de novos recursos destinados a aumentar o conforto da cabine.”

Com base em recursos inovadores da cabine do Falcon 6X, o design interior reestilizado do Falcon 8X apresenta um visual novo, com linhas fluidas e superfícies curvas destinadas a fornecer uma percepção de amplitude ininterrupta de uma extremidade à outra. A nova iluminação

Led, incluindo luz branca de alta qualidade e uma variedade de configurações programáveis, reduz a pressão sobre os olhos, enquanto as novas funções de nascer/pôr do sol ajudam a se adaptar a novos fusos horários e estimulam um ritmo circadiano natural em voos intercontinentais longos.

A cabine do Falcon 8X continua a ser a mais versátil do setor, com várias opções de configuração de cabine, incluindo uma cozinha espaçosa, opções de cabine plus size e um lavatório traseiro estendido opcional com chuveiro. Ao mesmo tempo, permite um alto grau de personalização,

MOTOR PW812D QUE ACIONA O NOVO FALCON 6X RECEBE CERTIFICAÇÃO

O novo motor PW812D, que aciona o novo Falcon 6X de fuselagem larga da Dassault, recebeu a aprovação da Transport Canada. Esse novo motor faz parte da família PW800 de motores de alta eficiência fabricado pela Pratt & Whitney Canada.

“O motor PW812D da Pratt & Whitney Canada é um grande passo à frente na eficiência de combustível, facilidade de manutenção e desempenho, e ajudará a tornar o 6X uma aeronave verdadeiramente notável”, disse Eric Trappier, presidente e CEO da Dassault Aviation.

O PW812D de 13.500 libras de empuxo proporcionará ao Falcon 6X um alcance de até 5.500 nm (10.200 km) e uma velocidade máxima de Mach 0,90. O motor equipa as três aeronaves Falcon 6X atualmente em voos de teste. A campanha de teste de aeronaves acumulou mais de 500 horas de teste em voos e 150 voos até o momento. Os pilotos de

teste elogiaram o manuseio suave da aeronave, que continua a fazer progresso constante em direção à certificação planejada para o final de 2022.

Uma aeronave de produção inicial com uma cabine totalmente equipada logo se juntará ao programa de desenvolvimento. Esta aeronave fará um tour global para avaliar o seu desempenho e do seu sistema no mundo real da aviação executiva, incluindo a operação em locais remotos e outros ambientes desafiadores.

No mês passado, uma aeronave de teste de voo Falcon 6X pousou no aeroporto Paris-Le Bourget, onde se tornou uma das primeiras aeronaves a reabastecer em campo usando uma mistura de combustível de aviação sustentável, fornecida pela TotalEnergies. A Dassault Aviation continuará a usar SAF no programa de teste como parte do esforço contínuo da empresa para minimizar sua pegada de CO₂.

especialmente para passageiros que fazem uso frequente do alcance intercontinental de 6.450 milhas náuticas do 8X.

A nova acústica reforça a posição da

cabine 8X como a mais silenciosa do mercado, com níveis médios de ruído abaixo de 50 dB – tão silenciosos quanto uma sala de estar de uma residência. **CTM**

Novo aumento do diesel preocupa empresas de transporte

A Petrobras anunciou no dia 10 de março um reajuste de 24,9% no diesel. O aumento impacta negativamente as empresas transportadoras de cargas e passageiros, já afetadas pelos sucessivos reajustes em 2021 e pelos prejuízos causados pela pandemia. De acordo com a NTC&Logística, a medida chega em um período crítico em que os transportadores ainda estão negociando com os seus clientes o repasse dos quase 50% de aumento que aconteceram no ano passado.

O Conselho Nacional de Estudos em

Transporte, Custos, Tarifas e Mercado da NTC&Logística (Conet), em sua última reunião de fevereiro deste ano, constatou a necessidade da recomposição do preço do frete em razão dos aumentos dos insumos do transporte. Na ocasião, foram apurados os índices a serem aplicados no serviço de cargas fracionadas (18,58%) e na carga lotação (27,65%). A entidade informa que mais este aumento acarreta a necessidade de reajuste adicional no frete de, no mínimo, 8,75%, fator este que deve ser aplicado emergencialmente

Volvo vende 150 caminhões para a Zocar Rio



O Grupo Zocar Rio adquiriu 150 caminhões Volvo – 123 modelos VM 6x4, 25 FMX 8x4 e dois FH 6x4. Em 2020, a Zocar já havia comprado 120 VMs de 32

toneladas. Os veículos estão sendo entregues em lotes e se juntarão à frota de cerca de 850 caminhões da empresa, dos quais 70% são da Volvo. A empresa possui também 450 máquinas amarelas. Os caminhões serão usados em operações de mineração nos estados de Minas Gerais, Pará e São Paulo, principalmente

nas cidades de São Gonçalo do Rio Abaixo e Itabira (MG), Parauapebas (PA) e Cajati (SP).

Dos 123 modelos VM, 100 irão para o transporte de minério, equipados com caçambas. Eles serão responsáveis por levar as rochas do site de mineração até a parte industrial, onde é feita a britagem. Parte deles ainda participará das obras de esvaziamento das áreas de rejeitos em

nos fretes, acumulando um reajuste total de 28,96% na carga fracionada e 38,82% na carga lotação.

A NTC&Logística também destaca que a única solução para o problema e que o transportador possa negociar a inclusão nos contratos antigos e colocar nos novos contratos um gatilho para os aumentos do diesel. “Destacamos que o diesel é um dos maiores custos nos insumos da atividade de transporte, chegando à média de 35% para uma transportadora e podendo chegar a 50%”, diz o comunicado oficial da entidade.

A Associação Nacional das Empresas de

Transportes Públicos (NTU) declarou que esses aumentos terão que ser repassados às tarifas caso não sejam compensados pelo poder público, “porque muitas empresas de ônibus urbano de todo o país ficarão impossibilitadas de continuar suas operações, o que afetará diretamente a vida de 43 milhões de passageiros que dependem desse serviço todos os dias.”

Segundo a NTU, o novo reajuste aumentou a participação do diesel no custo geral das operadoras do transporte público, passando de 26,6% para 30,2%; o diesel é o segundo item de custo que mais pesa no valor da tarifa, depois da mão-de-obra.

Brumadinho (MG), para encerrar o uso da barragem rompida em 2019 e reincorporar a estrutura ao meio ambiente. Os 23 caminhões VM restantes rodarão com implementos pipa, para apoio em tarefas de mineração.

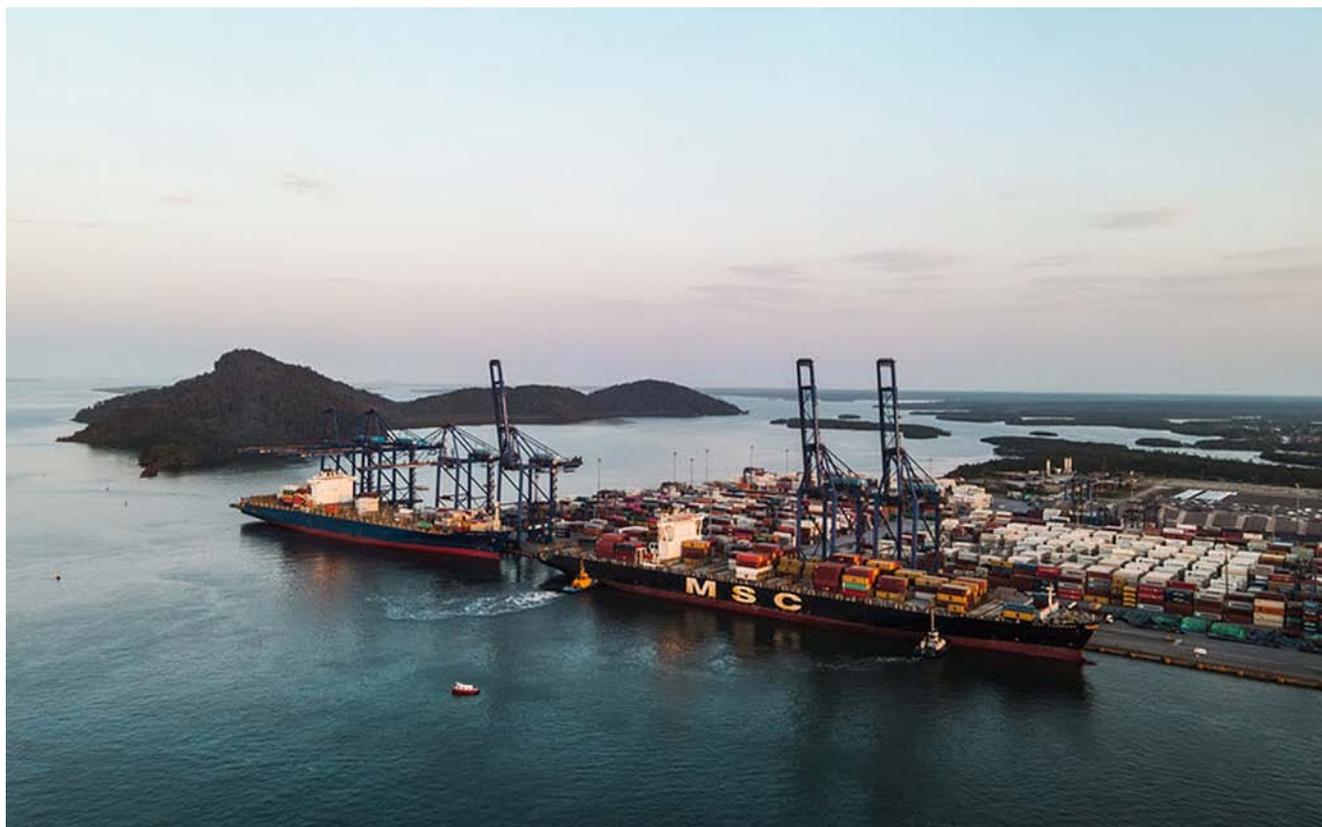
Os caminhões FMX também serão utilizados na movimentação de minério. Já os dois FH serão implementados com pranchas, para ajudar na logística da operação, transportando máquinas entre as dife-

rentes frentes de trabalho. Todos os caminhões adquiridos terão planos de manutenção da Volvo e estão equipados com a caixa de câmbio I-Shift. Parte dos veículos foi financiada pela Volvo Financial Services, a divisão financeira da Volvo.

“Decidimos mais uma vez renovar e ampliar a frota com a Volvo”, afirma Marcelo Amaral, gerente geral da Zocar Rio. Ele destaca que a robustez, a durabilidade do trem de força, o acabamento

e o conforto internos da cabine e a grande disponibilidade de peças são os principais fatores que levaram a empresa a optar pela marca.

“É um grande negócio com um importante operador logístico brasileiro, que tem longa tradição no setor, sempre com foco na qualidade e na produtividade. A Zocar Rio é um antigo parceiro”, declara Alcides Cavalcanti, diretor executivo de caminhões da Volvo.



Terminal de Contêineres de Paranaguá expande calado operacional

Permitindo a chegada de embarcações maiores, a operação do terminal de contêineres terá maior disponibilidade de escalas e espaço para embarques

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, ampliou seu calado operacional, passando de 12,1 metros para 12,3 metros. O aumento de 20 centímetros está dentro do plano

de expansão do terminal, anunciado no início deste ano. Aprovado pela Marinha do Brasil, a nova medida proporcionou o aumento da eficiência e da segurança e a maior disponibilidade de escalas e espaço

para embarques.

Para que a marca fosse alcançada, a TCP investiu em infraestrutura marítima nos últimos anos, o que permitiu um aumento gradual em sua operação. Em 2021, junto com a Capitania dos Portos do Paraná e a Autoridade Portuária e Praticagem, foram realizados estudos técnicos que possibilitaram o aumento do calado operacional do porto de Paranaguá em 1.440 TEU por embarcação, em comparação à capacidade disponível em 2015.

Segundo Thomas Lima, diretor comercial e institucional do terminal, o aumento do calado operacional é mais um passo para transformar o terminal em um hub marítimo. A ampliação garante uma operação mais flexível e competitiva para armadores, importadores e exportadores. “Com esses avanços, os grandes navios serão movimentados com maior eficácia e nossos clientes poderão usufruir de uma maior oferta de escalas e espaço para embarques, o que é essencial para o reaquecimento econômico esperado nos próximos anos”, explica.

Responsável pelo maior investimento do setor portuário no Brasil, o qual faz parte de um ciclo de investimentos de R\$ 1,1 bilhão, a TCP já aplicou mais de R\$ 600 milhões em obras de ampliação da capacidade de movimentação do terminal,

atualmente na marca de 2,5 milhões de TEU por ano.

“Dentro do nosso plano de expansão do terminal, estamos realizando investimentos em modernização, novos equipamentos e sistemas. Em conjunto com a autoridade portuária, trabalhamos na comprovação da viabilidade do aumento do calado operacional para os grandes navios de contêineres. Hoje, nossa preocupação não é apenas com um segmento do porto, mas, sim, com toda a cadeia produtiva e logística do estado, integrando os principais atores técnicos e institucionais em um mesmo objetivo: tornar Paranaguá o melhor e mais produtivo porto do Brasil”, observa Lima.

O primeiro navio a utilizar o novo calado máximo foi o MSC Palak, do armador MSC. Com 300 metros de comprimento e capacidade para 8,8 mil TEU, a embarcação é a primeira a operar no porto. O MSC Palak faz parte do serviço marítimo NWC, que conecta a costa leste da América do Sul e o norte da África e Europa em uma rota de exportação.

O navio seguiu de Paranaguá para escalar mais portos brasileiros e posteriormente seguir até o Marrocos e a Holanda. Entre os produtos embarcados estão: frango, minério, cerâmica, produtos alimentícios, papel e celulose.

CTM



Setor portuário movimentou 1,2 bilhão de toneladas em 2021

Movimentação de carga aumentou 4,8% no ano passado em comparação ao ano anterior, sendo que o porto de Santos foi o terminal público com maior volume de cargas

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Os portos brasileiros, terminais públicos e privados, movimentaram 1,21 bilhão de toneladas de carga em 2021. O número representou um crescimento de 4,8% em relação a 2020, de acordo com o levantamento feito pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os perfis

de carga que registraram maior aumento foram graneis sólidos (+1,8%), graneis líquidos (+8%), contêineres (+11%) e carga geral (+11,3%). A participação de contêineres na movimentação total do setor portuário foi de 11%, com 133,1 milhões de toneladas.

Em relação às principais cargas movimentadas, o minério de ferro continua sendo o maior destaque em quantidade, com 370,4 milhões de toneladas em 2021, o que corresponde a um aumento de 4% em comparação com 2020 (356,1 milhões de toneladas). O Terminal de Ponta da Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou minério de ferro no Brasil. No ano passado, foram 182,3 milhões de toneladas.

Petróleo e derivados (incluindo óleo bruto) foi a segunda carga com maior volume em 2021, com 195,59 milhões de toneladas, seguida de contêineres com 133,06 milhões de toneladas, e da soja, com 109,55 milhões de toneladas.

A Antaq divulgou também a expectativa de movimentação portuária para os próximos anos. Para 2022, estudos apontam que a movimentação alcançará 1,23 bilhão de toneladas, um crescimento de 2,4% em relação a 2021. Pelos próximos quatro anos, a agência prevê a manutenção do viés de alta na movimentação portuária. Em 2026, a expectativa é que o setor portuário nacional movimente 1,40 bilhão de toneladas ante 1,36 bilhão de toneladas em 2025.

A navegação de longo curso transportou 853,4 milhões de toneladas em 2021. O número representou crescimento de

5,4% em relação a 2020. Os estudos da Antaq mostram que 51% do que o Brasil exporta por esse tipo de navegação vão para a China. Nas importações, os principais parceiros comerciais são os Estados Unidos (24%), China (11%), Rússia (7%) e Argentina (6%).

A navegação de cabotagem transportou 288,3 milhões de toneladas em 2021. Isso representou um crescimento de 5,6% em comparação com 2020. As principais cargas transportadas foram: petróleo (49%), derivados de petróleo (16%) e contêineres (13%). A movimentação de derivados de petróleo e de contêineres registraram alta de mais de 15% no período.

RANKING

Em relação aos portos públicos, Santos se manteve na liderança. O porto movimentou 113,3 milhões de toneladas no ano passado, um decréscimo de 0,9% em comparação com 2020. Itaguaí (RJ) apareceu na segunda posição, com 51,7 milhões de toneladas, um incremento de 11,9%. No terceiro lugar, Paranaguá (PR), que movimentou 51,6 milhões de toneladas, com um decréscimo de 0,9% em 2021 se comparado com 2020.

Em relação aos terminais de uso privado (TUP), o Terminal Marítimo de Ponta da

Madeira (MA) foi a instalação que mais movimentou em 2021, com 182,4 milhões de toneladas (-4,7%). O Terminal de Tubarão (ES) ficou em segundo lugar, com 64,13 milhões de toneladas (+14,2%). Em terceiro, apareceu o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ),

com movimentação de 64,085 milhões de toneladas em 2021, incremento de 6,4%, comparado com 2020.

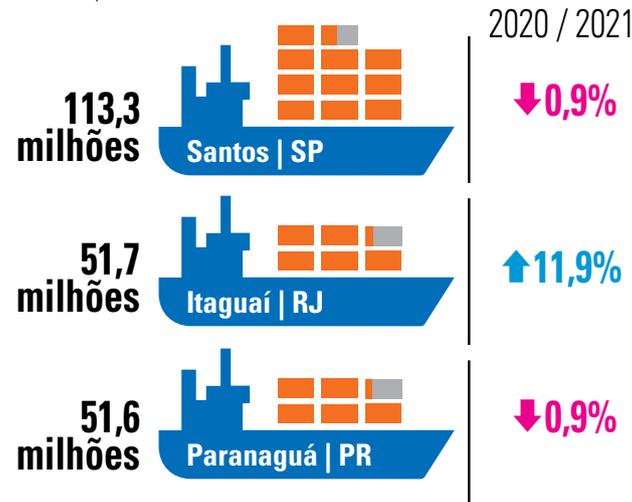
As instalações portuárias da região norte movimentaram 122,5 milhões de toneladas em 2021. O número representou uma redução de 5% em relação a 2020. O destaque entre as instalações foi o terminal Terfron (PA), que movimentou ano passado 5,4 milhões de toneladas, garantindo um aumento de 51,6% em relação ao ano anterior.

A região nordeste movimentou 330,6 milhões de toneladas no último ano. Em comparação com 2020, o Nordeste teve retração de 1%. O terminal portuário do Pecém (CE) foi o destaque com a movimentação de 21,9 milhões de toneladas, aumento de 37,6% no ano.

Ranking de portos públicos

movimentação (em milhões de toneladas) | 2021

Fonte: Antaq



As instalações da região centro-oeste alcançaram 3,9 milhões de toneladas no período e, com isso, registraram crescimento de 25% em relação a 2020. O Terminal Privado da Granel Química Ladário (MS), que teve em parte sua operação afetada pela seca do Rio Paraguai, movi-

mentou um milhão de toneladas no ano, aumento de 171,4% no comparativo.

A região sul registrou movimentação de 187,7 milhões de toneladas em 2021, uma alta de 14% em comparação com o ano anterior. O destaque foi o Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC), que movimentou 18,2 milhões de toneladas. Isso significou um aumento de 68,7%.

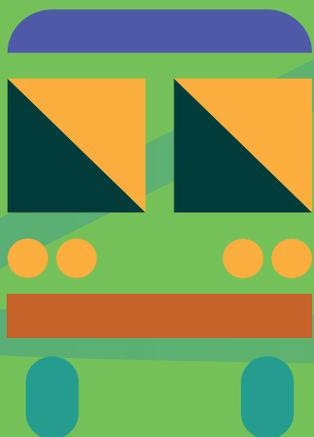
A região sudeste foi responsável por movimentar 565,5 milhões de toneladas no período. O número representou um aumento de 8% em relação a 2020. Entre as instalações no Sudeste, o Porto de Tubarão (ES) foi o destaque, que movimentou 64,1 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 14,2% no comparativo entre 2020 e 2021.



SEMINÁRIO
NACIONAL
NTU 2022



LAT.BUS
TRANSPÚBLICO
Feira Latinoamericana
do Transporte



MARQUE NA AGENDA

09 — 11 A G O

S ã O P A U L O E X P O

RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5



S ã O P A U L O

S P — 2 0 2 2



Realização e organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



CNT / SEST SENAT





RENOVANDO
FROTAS.
INOVANDO
NEGÓCIOS.

A GENTE
COMPRA,
VENDE
E ALUGA.

E VOCÊ
INOVA SEUS
NEGÓCIOS.



grupovamos.com.br

O Grupo Vamos é líder no segmento de locação e venda de caminhões e possui a maior rede de lojas de veículos pesados do país. Seja na compra de novos, de seminovos e na locação de caminhões e máquinas, oferecemos as soluções mais inovadoras que existem para você renovar a sua frota. Sempre com assistência completa antes e depois da compra ou locação, e no tamanho exato que o seu negócio precisa.



VAMOS LOCAÇÃO
O modelo de negócio mais inovador e utilizado por frotistas no mundo inteiro.



VAMOS SEMINOVOS
Os caminhões seminovos mais novos que você já viu. Tudo sempre novo.



VAMOS CONCESSIONÁRIAS
Com as marcas mais reconhecidas do mundo: Transrio VW, Valtra, Fendt e Komatsu