

VOLKSWAGEN TERMINA 2022 NA LIDERANÇA DO MERCADO DE CAMINHÕES



Ford Transit foi a van mais vendida da Europa e da América Latina

Volvo completa 25 anos de produção de cabines

Encomendas da Kombi elétrica superam expectativas

Anfavea prevê retração de 11,1% no segmento de pesados

Transportadoras iniciam o ano de 2023 otimistas

Implementos rodoviários: 2022 foi ano positivo para a indústria

Portos brasileiros crescem em movimentação de cargas

Viveo investe R\$ 40 milhões em centros de distribuição

DB Schenker prioriza combustíveis renováveis

Greenbrier Maxion cria vagões-tanque para transporte de etanol

Volkswagen Caminhões e Ônibus

Agradecemos a todos os clientes pela confiança, compromisso e parceria, em mais um ano na liderança do mercado brasileiro de caminhões.



Acesse nosso QR code
ou www.vwco.com.br
e saiba mais.



-  Volkswagen Caminhões e Ônibus
-  Volkswagen Caminhões e Ônibus
-  @vwcaminhoes



No trânsito, escolha a vida!

LÍDER DE
2022
VENDAS



Caminhões
Ônibus

SUMÁRIO

CAMINHÕES

Volkswagen manteve a liderança no mercado de caminhões em 2022 **6**

COMERCIAIS LEVES

Ford Transit foi a van mais vendida na Europa e na América do Norte em 2022 **10**

MONTADORAS

Volvo celebra 25 anos de produção de cabines, com 368 mil unidades fabricadas **12**

INTERNACIONAL

Mercedes-Benz Trucks estabelece central global de peças na Alemanha **14**

MERCADO

Anfavea prevê retração de 11,1% no segmento de veículos pesados em 2023 **16**

ELÉTRICOS

As encomendas da Kombi elétrica superaram as expectativas na Europa **19**

LOGÍSTICA

Viveo investe R\$ 40 milhões em centros de distribuição de materiais e medicamentos **20**

TRANSPORTADORAS

Transporte rodoviário de cargas inicia o ano otimista, diz presidente do Sindicamp **24**

AUTOPEÇAS

Indústria registrou déficit US\$ 11,3 bilhões em 2022, aumento de 7,5% sobre 2021 **26**

AÉREO

Stellantis e Archer fabricarão aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical (eVTOL) **28**

EXPANSÃO

Latam prevê crescimento de 20% na oferta de assentos no Brasil em 2023 **30**

AVIAÇÃO EXECUTIVA

Aviação brasileira fecha 2022 com aumento no número de voos e frota de jatos **32**

COMBUSTÍVEIS

BR Aviation começa a abastecer caminhões com HVO no aeroporto do Galeão **34**

MEIO AMBIENTE

DB Schenker prioriza uso de combustíveis sustentáveis nas operações brasileiras **36**

IMPLEMENTOS

indústria de implementos rodoviários obteve o segundo melhor resultado em cinco anos **40**

FERROVIAS

Indústria ferroviária investe em inovações tecnológicas e sustentabilidade **44**

DIGITALIZAÇÃO

Brado investe R\$ 13 milhões em tecnologia para aumentar capacidade operacional **46**

ETANOL

Greenbrier Maxion desenvolve vagões-tanque para o transporte de combustível **48**

TRANSPORTE DE VALORES

CEO Global da Cipher do grupo Prosegur anuncia planos para o ano que se inicia **52**

PROJETO-PILOTO

Michelin e DHL Express testam pneus à prova de furos (sem ar) em Singapura **54**

PNEUS

Dunlop ultrapassa a marca de 44 milhões de pneus produzidos no Brasil **56**

PORTOS

Portos brasileiros apresentam resultados positivos em movimentação de cargas **62**

SEÇÕES

Editorial **5** Novas **60**

transporte
Todos os modais MODERNO

Ano 59 - Nº 513 - Janeiro - Fevereiro 2023 - R\$ 25,00

REDAÇÃO

DIRETOR
Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes,
Márcia Pinna Raspanti

EXECUTIVOS DE CONTAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@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

Representante região Sul (PR/RS/SC)

Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3029-0563 - joao@spalamkt.com.br



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

otmeditora@otmeditora.com

Na expectativa da manutenção do mercado estável

Como acontece todos os anos, o setor de transporte e logística e a indústria de caminhões a ele atrelado iniciam 2023 na expectativa de melhora no mercado, seja uma boa recuperação da retração anterior ou um novo avanço após um período de resultado favorável.



Superada a crise sanitária, as empresas de transporte rodoviário de carga registraram resultados bastante positivos em 2022 e esperam manter o ritmo neste ano que se inicia. Apesar de o transporte de carga ainda necessitar enfrentar alguns obstáculos, os empresários acreditam que o bom momento para o setor permaneça neste ano, conforme as estimativas do mercado. Acreditam que 2023 será um ano desafiador, porém veem que as empresas estão mais preparadas para eventuais disrupções.

As maiores preocupações do setor para os próximos meses estão ligadas aos reajustes dos combustíveis, ao aumento dos preços dos caminhões com a chegada do Euro 6 e a uma nova prorrogação da desoneração da folha de pagamento até o final do ano.

Quanto à indústria, a produção de caminhões, que chegou a 161,8 mil veículos em 2022, avançou 1,9%, em relação a 2021, quando foram fabricadas 158,8 mil veículos. Para 2023, a entidade que reúne as montadoras faz previsões pouco animadoras, com uma queda de 11% para caminhões e ônibus, apesar de o primeiro mês do ano registrar aumento de 20% dos licenciamentos de caminhões comparados com janeiro de 2022.

Também não ajuda o fato de a economia nacional como um todo está mais enfraquecida, puxada para baixo por uma onda generalizada de inflação seguida de aumentos de juros.

Também não ajuda o fato de a economia nacional como um todo está mais enfraquecida, puxada para baixo por uma onda generalizada de inflação seguida de aumentos de juros.

Segundo as fabricantes de caminhões, a evolução do mercado depende de alguns fatores, incluindo a descarbonização, muito importante para o país, a implementação de novas tecnologias e o programa de renovação da frota. O bom momento do agronegócio, com o aquecimento das vendas de commodities, também contribui para o mercado de caminhões se manter estável.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor



Volkswagen termina o ano na liderança no mercado de caminhões

Em 2022, a montadora vendeu 34.506 veículos no mercado brasileiro, garantindo 27,2% no mercado total, que teve 126.642 veículos emplacados

SONIA MORAES

A Volkswagen Caminhões e Ônibus manteve em 2022 a liderança conquistada no mercado de caminhões no ano anterior, com a comercialização de 34.506 veículos, o que lhe garantiu 27,2% de participação no mercado total, que teve 126.642 vendidos no mercado brasileiro, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de

Veículos Automotores (Anfavea).

No mercado de ônibus, a montadora comemorou a vice-liderança, com 4.671 chassis Volksbus registrados e 26,9% de participação no segmento. “Esse resultado reflete a combinação acertada de veículos e serviços com um pós-vendas de alta qualidade. Temos mantido ciclos conse-

cutivos de investimentos, expandimos nossa atuação para novos segmentos e reforçamos a oferta nos que já estávamos presentes, sempre atentos à demanda de operação do transportador brasileiro. Isso nos garantiu essa liderança e, para 2023, temos mais de 30 novos caminhões e ônibus focados em eficiência, conforto, segurança e tecnologia para continuar a conquistar o cliente nacional”, afirmou Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Cortes destacou em entrevista exclusiva durante a Fenatran, que os novos caminhões Euro 6 receberam muitas melhorias, além de estarem em conformidade com a nova lei de emissões. “Aumentamos a capacidade de carga útil de todos os modelos, reduzimos o consumo de combustível, introduzimos vários itens de segurança e



O caminhão pesado Meteor é o destaque na linha de produtos da Volkswagen Caminhões e Ônibus

aperfeiçoamos o conforto. Todos esses atributos estão melhorando a eficiência, a produtividade de toda a linha em aproximadamente de 8% a 10%, o que de alguma forma vai compensar parcialmente o aumento de custos decorrente dessa melhoria, além do aperfeiçoamento para reduzir a emissão de poluentes”, explicou.

O presidente ressaltou também que a Volkswagen não tem uma fórmula de produto importado que funciona no Brasil e no exterior. “Eu falo com toda humildade que temos uma das melhores redes de distribuição do Brasil e uma fábrica muito eficiente em Resende, no Rio de Janeiro,

Roberto Cortes: “Aumentamos a capacidade de carga útil de todos os modelos e reduzimos o consumo de combustível”



O modelo Delivery também foi dos mais vendidos da montadora

que funciona com o consórcio modular e, além disso, temos pessoas muito boas em recursos humanos, principalmente na área de vendas e pós-vendas. Então a liderança de mercado vem como consequência desse bom trabalho. Mas a nossa prioridade é ter rentabilidade para dar sustentabilidade que nos propicie continuar investindo. Se vier a rentabilidade com liderança de mercado, ótimo”, disse Cortes.

Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus, comentou em recente entrevista para a Transporte Moderno a força do caminhão Meteor, que colaborou para o crescimento das vendas da Volkswagen no mercado brasileiro, além do Delivery. “O Meteor é um produto genuinamente Volkswagen e tem todo o molde de custo e conseguimos ser mais

competitivos.” A empresa também vendeu 2.127 modelos Delivery Express em 2022.

No seu programa de investimentos a Volkswagen Caminhões e Ônibus tem definido para o período de 2021 até 2025 o aporte de R\$ 2 bilhões, montante que será utilizado para o lançamento de novas tecnologias focadas em uma mobilidade mais sustentável, como a propulsão elétrica e a melhoria da eficiência energética com redução de CO₂. A empresa também seguirá avançando na digitalização e na conectividade para soluções de transporte cada vez mais modernas e eficientes.

Além de crescer no mercado brasileiro, a Volkswagen busca ampliar a presença no exterior com o seu plano de internacionalização. “A empresa está muito forte no Brasil e quer crescer em outros lugares do mundo. Estamos crescendo no México, na Argentina, África, Oriente Médio e no sudeste da Ásia, com a entrada nas Filipinas. Queremos replicar essa história de sucesso que temos no Brasil em outros lugares”, disse Cortes. “E estamos exportando toda a linha de caminhões, Delivery, Meteor, Constellation e os ônibus também.”

Essas iniciativas deram resultados positivos para a empresa em 2022, que encerrou o ano com a exportação de 10 mil veículos, resultado que representou um crescimento em torno de 15% sobre 2021.

CTM



27ª EDIÇÃO

INTERMODAL
2023 SOUTH AMERICA



28 FEV - 02 MAR / 2023
SÃO PAULO EXPO - SP
+ PLATAFORMA DIGITAL



O MAIOR E MAIS COMPLETO
EVENTO DAS AMÉRICAS PARA
O SETOR DE **LOGÍSTICA,**
INTRALOGÍSTICA, TRANSPORTE
DE CARGA E COMÉRCIO EXTERIOR
ACONTECE EM SÃO PAULO - SP!



**FAÇA PARTE
DESSE MOMENTO!**

INTERMODAL.COM.BR

Patrocinador Anfitrião:



Organização
e Promoção:



informa markets

Ford Transit foi a van mais vendida da Europa e da América do Norte em 2022

A Transit liderou a categoria pelo oitavo ano consecutivo na Europa e pelo sétimo ano na América do Norte e, no segmento de vans elétricas, a E-Transit também foi campeã de vendas nos dois continentes



A Ford Transit foi a van mais vendida na Europa e na América do Norte em 2022, ampliando o seu histórico de liderança nos mercados mais exigentes do mundo. Na Europa, a linha completou oito anos consecutivos à frente do segmento de veículos comerciais, um novo recorde na indústria. Na América do Norte, este foi o seu sétimo ano consecutivo como

campeã de vendas, posição que ocupa desde o lançamento em 2015.

Em 2022, a Ford registrou a sua maior participação no segmento de veículos comerciais na Europa, de 15,0%, com crescimento na Grã-Bretanha, Alemanha, França, Itália, Espanha, Grécia, Irlanda, Portugal, Romênia, Suécia e Turquia. O sucesso da linha foi comandado pela Ford Transit Custom, que foi novamente a van de uma tonelada mais vendida do continente, além de veículo mais vendido da Grã-Bretanha, mercado onde a Ford chegou a 57 anos consecutivos de liderança. A Ford Pro, divisão de veículos comerciais da marca, também oferece no seu portfólio a Ranger, que há oito anos é a picape mais vendida da Europa.

Na América do Norte, a liderança da Ford no mercado de vans comerciais

não é novidade. A marca domina esse segmento há 44 anos consecutivos, tradição iniciada com a E-Series, e agora com a Transit.

No Brasil, a Transit mostrou excelente desempenho em 2022, seu primeiro ano completo de vendas. A versão de passageiros Minibus conquistou 13,3% de participação, com picos de 24,4%, e a Transit Furgão, lançada em abril, chegou a 7,1%, com picos de mais de 27%.

No segmento de vans elétricas, a Ford E-Transit também foi a mais vendida da Europa e da América do Norte no ano passado. Ela foi lançada no mercado europeu no segundo trimestre de 2022. Na América do Norte, a E-Transit somou 6.500 unidades e respondeu por 73% do segmento. O modelo tem como principais vantagens o maior espaço para carga, o melhor rendimento energético e autonomia.

No Brasil, a Ford Transit teve um excelente desempenho em seu primeiro ano completo de vendas no Brasil, terminando 2022 com o maior crescimento de participação no segmento de vans. Na versão Minibus de passageiros, chegou a 24,4% das vendas em dezembro e fechou o ano com 13,3%. A Transit Furgão, lançada em abril, também evoluiu rápido e conquistou uma participação de

mais de 27% em dezembro, que lhe deu a vice-liderança da categoria, ficando com 7,1% no ano.

“A Transit tem recebido uma ótima aceitação de diferentes perfis de clientes, tanto de grandes frotistas como de pequenos empreendedores, que se reflete no seu crescimento de participação nas vendas”, diz Guillermo Lastra, gerente de Veículos Comerciais da Ford América do Sul. “Este ano, com a chegada dos novos modelos a nossa expectativa é aumentar a presença da linha no mercado, atendendo grandes subsegmentos nos quais não atuamos hoje.”

Em 2023, a linha Transit será ampliada com novas versões: a Automática, a Chassi e a E-Transit 100% elétrica. A Transit Automática, pioneira no segmento com esse tipo de transmissão, trará uma tecnologia que permite extrair a máxima eficiência do motor, com grande durabilidade e menor custo de operação. Já a Transit Chassi chega no segundo semestre de 2023 para atender um segmento que representa aproximadamente 35% do mercado de vans.

A van elétrica será oferecida inicialmente no modelo furgão, com bateria de íons de lítio de 68 quilowatts e autonomia máxima de 317 km (método WLTP).

CTM

Volvo celebra 25 anos de produção de cabines no Brasil

Instalada dentro do complexo industrial da Volvo em Curitiba (PR), a fábrica de cabines é uma das mais modernas do grupo no mundo e ao longo desses anos alcançou a marca de 368 mil unidades produzidas

SONIA MORAES



A Volvo comemora os 25 anos de produção de cabines no Brasil. A fábrica, que está instalada dentro do complexo industrial da Volvo em Curitiba (PR), é uma das mais modernas do grupo no mundo, com elevada automação e avançados processos de indústria 4.0. Em 25 anos, alcançou a marca de 368 mil cabines produzidas.

Construída para a manufatura local das cabines do caminhão Volvo FH, naciona-

lizado em 1998, a planta foi um ponto de inflexão na história da Volvo na América Latina. Com ela, a marca ampliou seus negócios na região, com novos veículos e tecnologias avançadas. “Há 25 anos, a produção de cabines no Brasil era um sonho. Foi nosso ingresso numa nova era de caminhões, que representava uma ousada revolução tecnológica”, lembra Cyro Martins, vice-presidente de operações industriais da Volvo na América Latina.

De 1980, quando iniciou a produção de caminhões no país, até 1997, a Volvo terceirizava a fabricação das cabines dos veículos das linhas N e NL. A construção da nova unidade de produção fez parte de uma expansão industrial robusta que demandou, naquele período, cerca de US\$ 400 milhões em investimentos, o maior volume de recursos aplicados pela Volvo desde sua fundação no Brasil. A ampliação do parque fabril provocou uma mudança

significativa nos negócios e na arquitetura industrial da marca. Foi a partir dali que a operação brasileira começou a ter a capacidade de produzir os mais avançados caminhões do planeta, o mesmo disponível nos mercados mundiais mais exigentes, com um grau de tecnologia embarcada nunca visto no país.

Atualmente com 515 funcionários ligados diretamente à sua operação, a unidade sempre foi altamente automatizada. Por isso, a fábrica de cabines é uma grande incubadora de ideias, com a introdução de conceitos de uso de realidade virtual e aumentada, big data, internet das coisas, robôs autônomos e diversas outras iniciativas que compõem o que é chamado de indústria 4.0. “Ainda hoje é a unidade mais automatizada do complexo da Volvo em Curitiba”, destaca Martins. Ao todo, são 85 robôs e diversos outros dispositivos que funcionam de forma autônoma, para mais segurança, qualidade e conforto ergonômico para os funcionários.

A fábrica é responsável tanto pela solda como pela pintura das cabines. Além disso, faz pintura de elementos plásticos, culminando em soluções que são aproveitadas também por outras fábricas da Volvo no mundo. É o caso, por exemplo, do processo do painel frontal dos novos caminhões Volvo Euro 6, que têm partes

plásticas e metálicas pintadas em igual tonalidade.

Na fábrica, as linhas atendem a produção de caminhões FH, FM, FMX, VM e VMX, com inúmeras variações. Além disso, ainda é possível a entrega de cabines com até 100 cores diferentes, entre tonalidades sólidas e metálicas. Mas, apesar de toda essa diversidade, em 2022, ano em que a fábrica bateu seu recorde histórico com a produção de mais de 32 mil unidades, 70% das cabines foram entregues na cor branca, ainda uma preferência notável do mercado transportador.

Com forte vocação para inovação, a fábrica de cabines tem dedicado especial atenção também aos projetos voltados à sustentabilidade. “Todos os dias nos perguntamos como tornar o futuro mais seguro, mais sustentável e mais humano. Assim, os fluxos são constantemente avaliados, para que possamos ter processos ambientalmente mais adequados, mais ágeis e produtivos”, afirma Carlos Lima, gerente de produção de cabines. “Ao incorporar tecnologias cada vez mais avançadas, também valorizamos as pessoas e as contribuições que cada um pode dar ao processo e nos surpreendemos positivamente com tudo isso. Esperamos assim continuar evoluindo pelos próximos 25 anos e ir além.”

CTM



Mercedes-Benz Trucks estabelece central global de peças na Alemanha

Novo centro logístico no estado da Baixa Saxônia será o coração do fornecimento mundial de peças da marca, inclusive com abastecimento para a região da América Latina e para a Mercedes-Benz do Brasil

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Daimler Truck irá construir na Alemanha uma nova central de fornecimento global de peças de reposição para a Mercedes-Benz Trucks, com o objetivo de tornar a logística de peças de reposição mais flexível, eficiente e sustentável. A nova central contribuirá de maneira importante para a garantia internacional de peças para a região da América Latina e para a Mercedes-Benz do Brasil.

Atualmente, a central de peças da Alemanha é uma das fontes de abastecimento para a central de Campinas (SP). Além disso, há

a produção de remanufaturados na própria unidade, as peças genuínas de fabricação na planta de São Bernardo do Campo (SP) e de outros 400 fornecedores nacionais. Com a alteração de local na Alemanha, o processo continua o mesmo. O que muda agora é que a nova central em Halberstadt, no estado da Baixa Saxônia, vai se tornar o coração para o fornecimento global de peças de reposição para os veículos da marca.

No futuro, as entregas de peças serão feitas a partir desse ponto central, eliminando

rotas de transporte adicionais e reduzindo o tempo do processo para que as peças sejam disponibilizadas. As instalações foram projetadas para atender aos requisitos dos clientes da Daimler Truck e os revendedores regionais poderão receber seus suprimentos diretamente ou, se necessário, poderão retirar as peças por conta própria.

O novo hub de logística global vai disponibilizar até 300 mil itens diferentes para quase três mil revendedores de veículos em mais de 170 países ao redor do mundo. A construção está programada em começar em 2023, com a entrada de operação programada para ocorrer cerca de três anos depois.

Cerca de 2,6 mil fornecedores da Mercedes-Benz Trucks irão abastecer o hub. O fornecimento de peças da Fuso (marca do mesmo grupo) na Europa também será realizado por meio de Halberstadt no futuro. “Halberstadt e a central global de peças vão desempenhar um papel fundamental no futuro. As peças de reposição de nosso novo centro de logística vão dar uma contribuição muito importante para manter nossos clientes e seus caminhões funcionando”, diz Karin Rådström, CEO da Mercedes-Benz Trucks.

Em um processo logístico de três etapas, as novas instalações também atenderão a cerca de 20 centros logísticos regionais em todo o mundo – como vários países europeus, Turquia, Emirados Árabes Unidos, Brasil e

China, que, por sua vez, fornecerão peças aos seus revendedores regionais. Na primeira fase de expansão, o edifício terá uma área de cerca de 270 mil metros quadrados, com um espaço de logística de cerca de 260 mil metros quadrados.

CENTRAL DE DISTRIBUIÇÃO NO BRASIL

A central de distribuição e logística de peças da Mercedes-Benz do Brasil, em Campinas, interior paulista, armazena cerca de 45 mil itens nos seus 80 mil metros quadrados de área para estoque, concentrando um estoque de oito milhões de peças e distribuição de 1,5 milhão de peças por mês, entre itens de caminhões e ônibus.

A central de peças de reposição da Mercedes-Benz do Brasil é uma das maiores do setor, abastecendo mais de 300 pontos de atendimento de sua Rede de Concessionários em todo o território nacional. Também atende revendedores e clientes de mais de 50 países da América Latina, Norte da África, Oriente Médio, Ásia e Oceania, mercados para onde exporta seus produtos.

Em sua central de peças, a Mercedes-Benz já está preparada suprir ao portfólio de veículos Euro 6, com mais de 1,5 mil peças genuínas de reposição exclusivas destinados aos novos veículos.

CTM

Mercado de caminhões encerra 2022 estável



Para o ano que se inicia, a Anfavea faz previsões “tímidas”, com crescimento de 3% para o mercado automotivo em geral e queda de 11,1% para caminhões e ônibus

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) divulgou o balanço do setor automotivo em 2022, além de apresentar as expectativas para 2023. “Depois de um primeiro quadrimestre muito difícil em devido à falta de semicondutores, o setor acelerou o ritmo e conseguiu atender parte da demanda reprimida nos mercados interno e externo”, afirmou Márcio de Lima Leite, presidente da entidade.

A produção de caminhões, que chegou a 161,8 mil veículos em 2022,

avançou 1,9%, em relação a 2021, quando foram fabricadas 158,8 mil unidades. No mês de dezembro de 2022, foram produzidos 14,4 mil caminhões, o que representa uma expansão de 16,5% em relação ao mesmo mês do ano anterior (12,4 mil veículos), e uma queda de 4,5% em comparação a novembro, que registrou 15,1 mil veículos produzidos.

Nas vendas, foram 126,6 mil caminhões emplacados em 2022 e 128,7 mil em 2021, o que corresponde a uma que-

da discreta de 1,6%. No mês de dezembro de 2022, foram 12,5 mil caminhões emplacados, enquanto em novembro foram 10,2 mil (aumento de 22,2%) e em dezembro de 2021, os emplacamentos atingiram 11,9 mil caminhões – o que significa um crescimento de 5% em dezembro de 2022. Foram emplacados ainda 1.105 veículos pesados (caminhões e ônibus) 749 elétricos e 356 a gás, enquanto em 2021, foram 408 emplacamentos (313 elétricos e 215 a gás).

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, lembra que o mercado de caminhões alcançou os números projetados inicialmente pela entidade, o que deve ser considerado positivo, principalmente levando em consideração os problemas de desabastecimento de componentes como semicondutores.

Gustavo Bonini: “O primeiro semestre foi muito difícil por causa da escassez de componentes, mas depois houve uma melhora”

RANKING			
CAMINHÕES COMERCIALIZADOS 2022			
	2022	2021	2022/21
VWCO	34.506	37.462	↓ 7,9%
MBB	30.568	33.089	↓ 7,6%
VOLVO	24.093	21.823	↑ 10,4%
SCANIA	13.223	15.611	↓ 15,3%
IVECO	10.609	8.590	↑ 23,5%
DAF	6.793	5.600	↑ 21,3%
TOTAL	126.642	128.7679	↓ 1,6%



“A crise que existe é causada pela oferta. O primeiro semestre foi muito difícil por causa dessa escassez de componentes, mas depois houve uma melhora. Não é ‘um passeio no parque’, pois ainda temos dificuldades.” No mercado automotivo como um

todo, houve crescimento de 29% no segundo semestre de 2022, em relação ao primeiro.

O bom momento do agronegócio, com o aquecimento das vendas de commodities, também contribuiu para o mercado de caminhões se manter estável.

“Isso acabou mantendo o efeito da postergação da renovação da frota, com a chegada do Euro 6, que encarece os produtos”, comenta.

No ranking das empresas, a Volkswagen Caminhões e Ônibus lidera com 34.506 caminhões licenciados em 2022; seguida da Mercedes-Benz, com 30.568

veículos; Volvo com 24.093 licenciamentos; Scania com 13.223 caminhões emplacados; Iveco com 10.609; e DAF com 6.793.

MERCADO EXTERNO

Em 2022, foram vendidos para o mercado externo 25,5 mil caminhões, enquanto em 2021, foram 22,7 mil, o que significa 12,1% de crescimento. Em dezembro do ano passado, foram exportados dois mil caminhões, o que corresponde a uma expansão de 4% em relação a dezembro de 2021 (1,9 mil veículos) e um recuo de 18,4%, em comparação a novembro (2,5 mil unidades).

Para o mercado automotivo como um todo, as exportações cresceram 27,8% sobre 2021, apesar de algumas dificuldades em relação à Argentina, maior parceiro comercial do Brasil. Por outro lado, avalia a Anfavea, o crescimento dos embarques para todos os outros mercados latino-americanos, em especial México, Colômbia e Chile, permitiram um bom resultado no ano. Em valores, as exportações tiveram alta ainda maior, de 37,6%, por conta do envio mais significativo de veículos com maior valor agregado, como SUV, caminhões e ônibus.

Os problemas de abastecimento de componentes como semicondutores, a alta taxa de juros e a mudança para a tecnologia Euro 6, que traz aumento de preços dos veículos, levaram a entidade a fazer projeções bastante “tímidas” para 2023, como definiu Lima Leite. Para o setor de pesados, a expectativa é de queda de 11,1% nos emplacamentos, recuo de 20,4% na produção e de 8,7% nas exportações. “O cenário atual nos leva a essas projeções, que podem ser superadas ao longo do ano. O Brasil tem condições para isso”, avalia.

O presidente da Anfavea destaca que o Brasil tem uma série questões a serem resolvidas para que o mercado volte a crescer com mais intensidade. “A questão do crédito é o tema mais urgente a ser atacado. Precisamos de juros mais baixos para atrair mais compradores para os veículos novos, sobretudo os modelos de entrada. Além disso, temas como a reindustrialização e a descarbonização nos impõem desafios e oportunidades. Vamos continuar mantendo o diálogo com os novos governantes em nível federal e estadual, além dos parlamentares, de forma a contribuir para o fortalecimento da nossa indústria ante uma conjuntura global cada vez mais competitiva.”

CTM

Volkswagen testa sua primeira Kombi elétrica no Rio de Janeiro

A Volkswagen iniciou a pré-venda da sua Kombi elétrica ID. Buzz na Europa em maio de 2022 que chega ao Rio de Janeiro para apresentação ao público



O ano de 2022 foi dominado pela Kombi elétrica na Europa. O modelo, que já circula em testes de engenharia pelo Brasil, iniciou sua pré-venda no continente europeu em maio do ano passado. Mas antes mesmo de o veículo chegar às concessionárias por lá, até dezembro, os pedidos do ID. Buzz somavam 26.600 unidades – e 10 mil unidades estão a caminho das concessionárias.

“Estamos muito felizes com o lançamento da nossa primeira Kombi totalmente elétrica. Agora, nossa tarefa é aumentar ainda mais a produção e entregar os veículos aos nossos clientes e fãs. Nos últimos

meses, já conseguimos fazer isso e, desde setembro, aumentamos significativamente as entregas”, disse Lars Krause, membro do Conselho de Administração da VWCV para Vendas e Marketing.

A Volkswagen continua a fazer rápidos progressos com a transformação para a mobilidade elétrica, com cerca de 330 mil unidades, e as entregas mundiais de veículos totalmente elétricos cresceram 23,6% em relação ao ano anterior. O ID. Buzz é parte importante da estratégia de eletrificação da Volkswagen, que prevê atingir a meta de 55% de veículos elétricos até o início da próxima década.

Os modelos da família ID. encontraram uma resposta positiva nos mercados automotivos globais. Com cerca de 170 mil unidades entregues aos clientes em 2022, o ID.4 é o principal carro elétrico do Grupo Volkswagen no mundo. Na China, o maior mercado de vendas da empresa, a Volkswagen mais do que dobrou as entregas dos modelos totalmente elétricos da família ID.

CTM

Viveo amplia centros de distribuição no Brasil

Com investimento de R\$ 40 milhões, a companhia que atua no setor de medicamentos busca expandir a malha de distribuição do grupo com melhorias em seis centros de distribuição e a implementação de uma nova unidade no Sul

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Viveo, grupo controlado pela DNA Capital que reúne diversas empresas que atuam na fabricação, distribuição e armazenamento de materiais e medicamentos, anunciou aportes de R\$ 40 milhões, que serão investidos no primeiro semestre de 2023 em sete centros de distribuição nas regiões sul, sudeste, centro-oeste e nordeste do país. Os centros de distribuição de Indaial (SC), Jaboatão dos Guararapes (PE) e Brasília (DF) serão reformados e terão suas capacidades de armazenamento ampliadas em até 100%. Já os hubs de Ribeirão Preto (SP), Catalão (GO) e Londrina (PR) serão revitalizados.

“Com capital nacional, mais de 40 unidades operacionais e mais de 20 centros de distribuição em todas as regiões do país, temos nossa própria frota e contamos com mais de 6,5 mil colaboradores diretos. Somos a única empresa do Brasil

que atua de forma completa no mercado da saúde. O segmento de distribuição da Viveo constitui um elo entre as indústrias do setor da saúde e os hospitais, clínicas, convênios, home cares e instituições no mercado privado e público”, comenta Villeon Jacinto, diretor de Supply Chain da Viveo.

Além das melhorias em seis unidades já existentes, serão implementadas novas instalações em Nova Santa Rita, Rio Grande do Sul. “Com o investimento queremos oferecer um portfólio mais abrangente, dobrar a capacidade de armazenagem e ganhar mais velocidade na entrega aos nossos clientes. Estrategicamente estaremos posicionados próximos de fornecedores e clientes. Com a inauguração de um novo centro de distribuição em Nova Santa Rita, a empresa reduzirá tempo das entregas em todo o estado e litoral de

Santa Catarina. O potencial logístico da cidade foi fundamental para a escolha, com fácil acesso à capital e a conexão com as principais rodovias”, detalha Jacinto.

A Viveo mantém operações em todas as regiões do Brasil, com frota própria e mais de 6,5 mil funcionários. Por mês, os veículos da empresa percorrem mais de 900 mil quilômetros e garantem entregas em todo o território nacional. “Atendemos as capitais e 80% dos hospitais privados em até 24 horas. Com a expansão, as unidades operacionais da Viveo, estarão presentes em 27 municípios e em 12 estados brasileiros. Ou seja, chega a diversas regiões do Brasil, incluindo as mais remotas. Possuímos, atualmente, 232 veículos direcionados ao mercado de saúde, sendo oito caminhões elétricos que atendem a Grande São Paulo”, informa Jacinto.

Segundo o executivo, a logística é um dos pontos fortes dos negócios da companhia. “Esse é o ponto que certamente nos diferencia dos outros concorrentes



Villeon Jacinto: “Somos a única empresa do Brasil que atua de forma completa no mercado da saúde”

inseridos no mercado hospitalar, de medicamentos e de produtos laboratoriais e de consumo. A Viveo garante o controle logístico eficiente da entrega dos produtos, a capilaridade dos serviços prestados e a capacidade de ágil atendimento de clientes em todo o país. São mais de 95 mil m² de área para armazenamento e, aproximadamente, 43,5 mil pedidos de clientes atendidos por mês.”

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



11-5096.8104

“Oferecemos soluções integradas e complementares de serviços logísticos prestados pela Health Log e a plataforma D2P (direto ao paciente) com a Far.Me e a Boxifarma que presta serviços farmacoterapêuticos de unitarização automatizada. Além das lojas físicas da Cirúrgica Mafra com mais de 12 mil SKU (Stock Keeping Unit ou Unidade de Manutenção de Estoque) em seu portfólio. Recentemente, a Viveo passou a atuar em Programa de Suporte ao Paciente (PSP) com a Azimute Med e no segmento de manipulação e entrega de soluções estéreis a beira leito com a Life, Famap, Nutrifica e Pro Infusion, ampliando os serviços oferecidos aos hospitais”, complementa Jacinto.

SUSTENTABILIDADE

A Viveo aposta na expansão e na logística alinhadas à sustentabilidade. “A companhia adquiriu oito caminhões VUC 100% elétricos da JAC Motors. Como referência, um veículo padrão diesel emite 600 gramas CO₂ por quilômetro na atmosfera. A ação tem o objetivo de reduzir em 100% esta emissão. A meta é que, nos próximos três anos, a Viveo substitua o last mile, última etapa do processo de entrega, de toda frota de veículos que atende a Grande São Paulo

por veículos elétricos, por exemplo”, conta Jacinto.

“Para a Viveo, o tema sustentabilidade tem um papel fundamental em nossa transformação social. Com o objetivo de gerar maior transparência e compartilhar indicadores sustentáveis, desde julho de 2022 os clientes podem consultar o portal de customer care. Assim, é possível pesquisar quais entregas foram realizadas com os veículos que fazem parte da frota verde e ter maior controle sob os impactos de emissão de gases de efeito estufa”, diz Jacinto.

Outra estratégia já aprovada é a substituição das embalagens EPS (isopor) e ER (elemento refrigerante) no modal rodoviário, que são utilizadas para o transporte de medicamentos e vacinas, distribuídas por meio da Health Log. Estas embalagens estão sendo substituídas por embalagens retornáveis com tecnologia de PCM (Phase Change Material), contribuindo assim com a redução de resíduos para o setor da saúde. A estimativa é reduzir anualmente mais de dez toneladas de resíduos sólidos. “Acreditamos que o sucesso de uma organização está diretamente relacionado ao modo sustentável de todo o ecossistema, e os serviços de distribuição e logística devem fazer parte disso”, ressalta o executivo.

CTM

NT EXPO

28 FEV - 02 MAR/2023

SÃO PAULO EXPO - SP
+ PLATAFORMA DIGITAL

A **NT EXPO** é o evento *mais visitado da América do Sul* e líder em apresentação de *inovações, tecnologias, produtos e serviços* para o setor ferroviário.

ENCONTRE SOLUÇÕES DE PONTA A PONTA

+200

MARCAS
EXPOSITORAS

+6000

VISITANTES



MUITO MAIS FERROVIÁRIOS

#ORGULHODESERFERROVIARIA #ORGULHODESERFERROVIARIO



INSCREVA-SE!

[NTEXPO.COM.BR](https://ntexpo.com.br)

SIGA NOSSAS REDES:



UM PRODUTO:



Transporte rodoviário de cargas começa o ano otimista

Presidente do Sindicamp diz que o setor espera manter o bom desempenho nos próximos meses devido às projeções econômicas favoráveis, mas que muitos desafios permanecem

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Superada a crise causada pela Covid-19, as empresas de transporte rodoviário de carga registraram resultados bastante favoráveis em 2022 e esperam manter o ritmo neste ano que se inicia. José Alberto Panzan, diretor da Anacirema Transportes e presidente do Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região (Sindicamp), afirma que o ano passado foi bom para o setor e também para a sua empresa, que é especializada em operações com veículos dedicados a cargas de lotação.

Apesar de o transporte de carga ainda necessitar lidar com alguns obstáculos, Panzan acredita que o bom momento para o setor permaneça neste ano, de acordo com as estimativas do mercado. "Nosso seg-

mento reflete diretamente o desempenho da economia. Se a produção e o consumo aumentarem, crescemos, e o mesmo vale para os sindicatos, que são a base das entidades de classe: quanto maior a participação dos associados, mais vigor eles têm. Acredito que 2023 será um ano desafiador, porém vemos que as empresas estão mais preparadas para as divergências, como foi a crise da Covid-19, quando

tivemos que nos adequar e repensar operações e o negócio. No entanto, sempre haverá demanda para o transporte no modal rodoviário", avalia.

As boas perspectivas do



José Alberto Panzan:
"A economia cresceu e o transporte acompanhou esse movimento"

agronegócio, principalmente, devem continuar a trazer impactos positivos no setor. “A economia cresceu e o transporte acompanhou esse movimento. Tivemos problemas no primeiro semestre com os preços dos combustíveis, que foram reajustados repetidamente, mas ao longo do segundo semestre houve uma estabilização. A prorrogação da desoneração da folha de pagamento também ajudou bastante”, comenta Panzan.

As maiores preocupações para os próximos meses estão ligadas aos reajustes dos combustíveis, o aumento dos preços dos caminhões com a chegada do Euro 6 e a uma nova prorrogação da desoneração da folha de pagamento até dezembro de 2023. “Não tenho dúvida de que a economia continuará a crescer, mas alguns fatores preocupam. No caso do aumento de preços dos veículos com o Euro 6, teremos que repassar esse valor para os clientes em algum momento”, afirma.

O executivo observa que os sindicatos também fazem parte da importante somatória para o setor rodoviário de cargas. “No trabalho sindical, teremos vários desafios para os próximos meses, além da desoneração da folha de pagamento, como conseguir aprovar o fim da dispensa do Direito de Regresso, manter a política atual de reajuste de combustível

e continuar fomentando as empresas com informações e com inovações do setor”, informa.

O executivo conta que a Anacirema Transportes também registrou bons resultados no ano passado. “2022 foi um ano de muito trabalho. Melhoramos nossa eficiência e nossos resultados nas operações da Anacirema em comparação com 2021. O cenário econômico também ajudou, mesmo sendo um ano eleitoral, com a polaridade política, mas para o ano que se inicia esperamos continuar nosso processo de crescimento e de melhoria contínua.”

A transportadora investiu na manutenção preventiva e na digitalização dos processos para aprimorar as operações. “O caminhão bem regulado emite menos poluentes. Também estamos reduzindo a utilização de papéis, digitalizando os processos. Alguns clientes ainda resistem, mas gradualmente vamos convencendo as empresas da importância desse tipo de iniciativa”, conta.

Panzan lembra a importância das ações ligadas às estratégias ESG. “Os transportadores e embarcadores são cada vez mais cobrados por esse tipo de iniciativa. Algumas empresas fazem marketing com esse tema, mesmo quando na realidade têm poucas ações concretas.” **CTM**



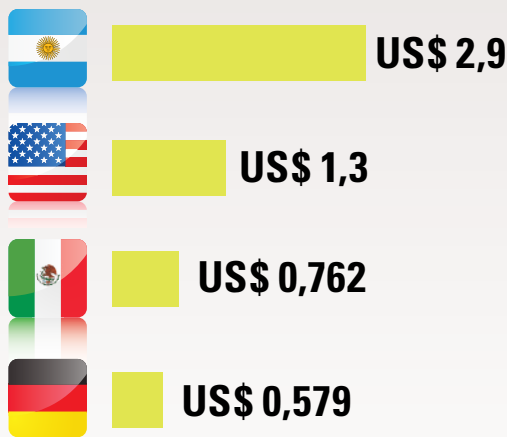
Indústria encerra 2022 com déficit de US\$ 11,3 bilhões

As importações atingiram US\$ 19,6 bilhões no ano passado com aumento de 14,8% sobre 2021, enquanto as exportações alcançaram US\$ 8,3 bilhões, superando em 26,5% o ano anterior

SONIA MORAES

A indústria de autopeças encerrou 2022 com déficit US\$ 11,3 bilhões, 7,5% superior aos R\$ 10,4 bilhões registrados em 2021. Esse resultado é decorrente da menor velocidade das exportações, que alcançaram no ano passado US\$ 8,3 bilhões. Mesmo com

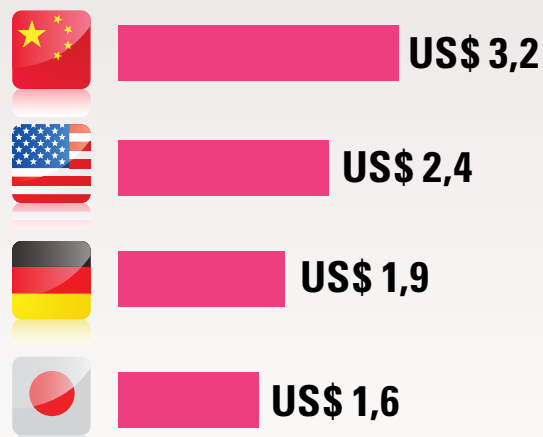
crescimento de 26,5% sobre 2021 (US\$ 6,6 bilhões), devido à abertura gradual das economias no pós-pandemia e a diversificação dos mercados-alvos, o volume ficou abaixo das importações, que somaram US\$ 19,6 bilhões, 14,8% acima dos US\$ 17,1 bilhões registrados

EXPORTAÇÕES | em bilhões de dólares**TOTAL US\$ 8,3**

em 2021, segundo o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

Dos US\$ 8,3 bilhões de componentes exportados em 2022 para 213 mercados, a Argentina se destacou e mesmo por razões negativas (aquisição de ativos para proteção do patrimônio, devido à inflação explosiva – quase 100% no ano passado) obteve 35,5% de participação no total das exportações do setor, com US\$ 2,9 bilhões, 51,3% a mais que em 2021.

O segundo maior mercado de exportações ficou com os Estados Unidos, que tiveram 16,4% de participação, alcançando US\$ 1,3 bilhão, 14,1% superior a 2021. O México teve 9,2% de representatividade, com US\$ 762,7 milhões,

IMPORTAÇÕES | em bilhões de dólares**TOTAL US\$ 19,6**

8,1% superior a 2021. A Alemanha aparece em quarto lugar no ranking entre os países com US\$ 579,6 milhões, 21% acima de 2021, e 7% de participação.

Nas importações de US\$ 19,6 bilhões de componentes de 196 mercados realizadas em 2022, a China liderou com US\$ 3,2 bilhões, 16,2% a mais que em 2021 e teve 16,3% de participação, seguida pelos Estados Unidos, com US\$ 2,4 bilhões, aumento de 23,9% sobre o ano anterior e 12,4% de participação.

A Alemanha teve 9,9% de representatividade, com o total de US\$ 1,9 bilhão, 7,7% a mais que em 2021. O Japão, que aparece em quarto lugar no ranking, teve 8,6% de participação, com US\$ 1,6 bilhão, 10,6% a mais que em 2021.

CTM



Stellantis construirá aeronaves elétricas com a Archer

As empresas planejam começar a produzir na fábrica da Archer em Covington, Georgia (Estados Unidos), a aeronave Midnight em 2024

SONIA MORAES

A Stellantis e a Archer Aviation Inc. vão expandir a parceria para fabricar a principal aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical (eVTOL) da Archer, a Midnight.

A Stellantis informa que trabalhará com a Archer para construir a recém-anunciada fábrica da Archer em Covington, Georgia, onde planejam começar a fabricar a aeronave Midnight em 2024.

A Midnight foi projetada para ser segura, sustentável, silenciosa e, com carga prevista de mais de 1 mil libras (454 kg), podendo transportar quatro passageiros e

um piloto. Com um alcance de 100 milhas (161 km), a Midnight foi otimizada para viagens ida e volta de curta distância, cerca de 20 milhas (32 km), com um tempo de carregamento de aproximadamente 10 minutos entre elas.

Essa parceria única no setor de mobilidade aérea urbana aproveitará os respectivos pontos fortes e competências de cada empresa para levar a aeronave Midnight ao mercado. A Archer traz sua equipe de eVTOL de classe mundial, trem de força elétrico e especialistas em certificação,

enquanto a Stellantis contribuirá com tecnologia e experiência de manufatura avançada, pessoal experiente e capital para a parceria. Essa combinação visa à rápida expansão da produção de aeronaves para atender aos planos de comercialização da Archer, permitindo que ela fortaleça seu caminho para a comercialização, ajudando a evitar gastos de centenas de milhões de dólares durante a fase de aceleração da manufatura. O objetivo é que a Stellantis produza em massa a aeronave eVTOL da Archer como fabricante contratado exclusivo.

Como mais um sinal de seu compromisso, a Stellantis fornecerá até US\$ 150 milhões em capital social para possível saque da Archer a seu critério em 2023 e 2024, sujeito ao alcance de determinados marcos de negócios que a Archer espera ocorrer em 2023. A Stellantis pretende aumentar sua participação estratégica por meio de compras futuras de ações da Archer no mercado aberto. Juntamente com os outros elementos dessa parceria expandida, essas ações permitirão que a Stellantis se torne um investidor fundamental de longo prazo na Archer.

“Trabalhamos em estreita colaboração com a Archer nos últimos dois anos e estou continuamente impressionado por sua engenhosidade e compromisso inabalável

com a entrega”, disse Carlos Tavares, CEO da Stellantis. “Aprofundar a parceria com a Archer como um investidor estratégico com planos de aumentar nossa participação demonstra como a Stellantis está ultrapassando os limites para fornecer liberdade sustentável de mobilidade, das ruas e rodovias aos céus. Apoiar a Archer com nossa experiência em fabricação é outro exemplo de como a Stellantis liderará a maneira como o mundo se move.”

“O reconhecimento contínuo da Stellantis pelo progresso da Archer em direção à comercialização e o compromisso de recursos significativos para construir a aeronave Midnight conosco coloca a Archer em uma posição forte para ser a primeira no mercado”, disse Adam Goldstein, fundador e CEO da Archer. “As duas empresas estão dando passos importantes juntas para concretizar uma oportunidade única para redefinir o transporte urbano.”

A Stellantis é parceira estratégica da Archer desde 2020 por meio de várias iniciativas de colaboração e como investidora desde 2021. Durante esse período, a Archer aproveitou a experiência profunda em fabricação, cadeia de suprimentos e design da Stellantis em conjunto com os esforços da Archer para elaborar, desenvolver e comercializar sua aeronave eVTOL Midnight.

CTM

Latam prevê expansão de 20% na sua capacidade no Brasil no início de 2023

O crescimento esperado para janeiro é em relação ao mesmo mês de 2019 (antes da pandemia de Covid-19); atualmente, a companhia já voa para o maior número de destinos nacionais da sua história no Brasil, alcançando 54 aeroportos

SONIA MORAES



A Latam prevê crescimento de 20% na sua capacidade no Brasil no início de 2023. A projeção de aumento da oferta doméstica de assentos (ASK) da empresa para janeiro é em comparação ao mesmo mês de 2019 (antes da pandemia de Covid-19). O avanço, segundo a Latam,

reforça como a empresa tem conseguido ampliar de forma eficiente e sustentável a sua conectividade no país.

Atualmente, a companhia já voa para o maior número de destinos nacionais da sua história no Brasil, alcançando 54 aeroportos (eram 44 em 2019). Em breve, esse número ainda vai aumentar, pois a Latam começará a voar para Passo Fundo (RS) a partir de março deste ano.

Aline Mafra, diretora de vendas e marketing da Latam Brasil, afirma que a companhia passou pela pandemia e saiu do processo de recuperação judicial muito mais eficiente, com mais destinos na operação no Brasil. "A eficiência que alcançamos foi fundamental para a retomada mais acelerada e desenvolvimento do mercado

doméstico. Temos boas perspectivas para 2023 e começamos com uma operação robusta na alta temporada.”

Para janeiro deste ano está prevista a operação de mais de 19 mil pousos e decolagens, distribuídos em 130 rotas domésticas. Em 2022, a Latam inaugurou suas operações em Sinop (MT), Presidente Prudente (SP), Cascavel (PR), Caxias do Sul (RS), Montes Claros (MG) e Juiz de Fora (MG).

MERCADO INTERNACIONAL

Em janeiro, no mercado internacional, a Latam permanecerá como a companhia que mais conecta o Brasil ao mundo com 21 destinos diretos a partir do país. Entre dezembro de 2022 e janeiro de 2023, a empresa cresceu 1,4% em oferta de assentos (ASK) internacional. Para este ano, a companhia já anunciou que iniciará operações para Joanesburgo e Los Angeles, sendo esta última a primeira entrega efetiva no mercado brasileiro da sua joint venture com a Delta definitivamente aprovada em 2022.

Em janeiro, a Latam deve operar de/para o Brasil quase dois mil voos internacionais em 28 rotas a partir dos aeroportos de Guarulhos, Galeão, Curitiba, Florianópolis, Fortaleza e Porto Alegre. Atualmente, a Latam já voa diretamente do Brasil para Assunção, Barcelona, Bogotá, Boston,

Buenos Aires/Aeroparque, Buenos Aires/Ezeiza, Cidade do México, Frankfurt, Lima, Lisboa, Londres, Madri, Mendoza, Miami, Milão, Montevidéu, Nova York, Orlando, Paris, Roma e Santiago.

GRUPO LATAM

O grupo Latam projeta operação de passageiros de 85% para janeiro (medida em ASK) comparado com o mesmo mês de 2019. Assim, o grupo prevê operar aproximadamente 1.409 voos diários nacionais e internacionais durante o mês, conectando 144 destinos em 22 países.

O negócio de carga, no entanto, tem programado mais de 1.590 voos e acumula seis meses consecutivos com uma projeção de capacidade superior aos números pré-pandemia, com estimativa para este mês de 111% em relação aos dados de 2019.

Em dezembro de 2022, o transporte de passageiros (medido em RPK – passageiros-quilômetros transportados) foi de 80% em relação ao mesmo período de 2019, baseada em uma operação medida em ASK de 85,2% comparada com dezembro de 2019. Isto significou que o fator de ocupação se manteve em 78,4%. Em cargas, a taxa de ocupação foi de 54,7%, comparada com dezembro de 2019. **CTM**



Aviação brasileira fecha 2022 com aumento no número de voos e frota de jatos

A média mensal de 30 mil pousos e decolagens de voos executivos até outubro de 2022 representou crescimento de 40% sobre 2020 e a expectativa é que a aviação geral supere os 350 mil pousos e decolagens de 2021

SONIA MORAES

A aviação brasileira registrou média mensal de 30 mil pousos e decolagens de voos executivos até outubro de 2022, de acordo com o mais recente relatório da Associação Brasileira de Aviação Geral (Abag). O número representa uma alta de

15% em relação aos índices registrados no mesmo mês em 2019, período pré-pandemia, e 40% a mais em relação a 2020. Também há uma expectativa de que a movimentação da aviação geral em 2022, com 315 operações até outubro,

supere os 350 mil pousos e decolagens de todo o ano de 2021.

Na aviação de negócios, pelo terceiro ano consecutivo, a frota de jatos privados no país registra aumento: em 2020 eram 688 aeronaves deste tipo operando, em 2021 aumentou para 728 e até outubro de 2022 eram 780 jatos em operação. Este resultado, além de demonstrar maior procura por operações dentro da aviação geral, também alavanca grandes investimentos privados em infraestrutura para o setor, segundo a Abag.

Para o empresário Rodrigo Neiva, vários os fatores têm levado a essa elevação no número de operações de voos dentro da aviação executiva. “Empresários e personalidades que fogem da lotação nos aeroportos públicos, ou que buscam por horários mais flexíveis e rotas não atendidas pelas grandes companhias áreas. Houve também nos últimos anos maior procura por serviços aéreos especializados como as UTIs aérea ou até mesmo um maior uso do modal aéreo como forma mais eficiente para transporte de cargas”, diz Neiva, que é diretor comercial do Antares Polo Aeronáutico, moderno aeroporto executivo em construção em Aparecida de Goiânia, na região metropolitana de Goiânia.

Com investimento de R\$ 100 milhões, o empreendimento terá a primeira de suas

cinco etapas entregue em 2024. O novo aeroporto promete absorver boa parte das operações de voos executivos do Centro-Oeste, região brasileira que possui a segunda maior frota de aeronaves privadas.

Neiva explica que o Antares será mais do que um aeroporto que receberá voos executivos. “Será um polo aeronáutico que terá total condições de abrigar empresas de logística e transporte de carga área, grandes indústrias, empresas de manutenção aeronáutica, escolas para formação de pilotos, montadoras e fabricantes de peças para aeronaves, serviços aeromédicos e operações de aviação regional”, explica.

O executivo afirma que a aviação executiva no Brasil oferece um vasto caminho de oportunidades de negócios. “É importante lembrar que 90% da nossa frota nacional de aeronaves pertencem à aviação geral e mais de quatro mil pontos de pouso e decolagem no Brasil são da aviação de negócios, ante pouco mais de 100 aeroportos comerciais. Ainda assim a aviação executiva ou geral tem um papel complementar ao trabalho mercado das grandes companhias aéreas”, acrescenta o empresário, ao lembrar que dos mais de 5.500 municípios brasileiros, apenas 130 recebem voos comerciais, o restante depende de outros modos de transporte ou da aviação geral.

CTM

BR Aviation começa a abastecer com HVO caminhões em operações no aeroporto Galeão

Com 10% de HVO na mistura do combustível utilizado pelos 15 caminhões da frota do aeroporto do Galeão, a empresa deixará de emitir 14 toneladas de gases de efeito estufa no ar por ano

SONIA MORAES



O diesel verde é capaz de reduzir em quase 90% as emissões de carbono

A BR Aviation (unidade de negócios para serviços de abastecimento de aeronaves e atividades no segmento aéreo da Vibra e uma marca licenciada da Petrobras) começou em dezembro a abastecer os caminhões que atuam no aeroporto internacional Galeão/Tom Jobim, no Rio de Janeiro, com a mistura de 10% de diesel HVO (Óleo Vegetal Hidrotratado ou diesel verde) em sua composição em adição

ao percentual de biodiesel definido pela regulação nacional, hoje de 10%.

“Ao adotar 10% de HVO na mistura do combustível utilizado pelos 15 caminhões da frota do aeroporto do Galeão, deixaremos de emitir 14 toneladas de gases de efeito estufa no ar por ano. Estamos desenvolvendo várias frentes que certamente irão colocar a Vibra/BR Aviation como protagonista numa economia de baixo carbono”, afirma Rodrigo Mota, diretor de aviação da Vibra.

O executivo informa que a Vibra/BR Aviation segue realizando iniciativas embasadas nas melhores práticas que buscam trazer soluções sustentáveis para o portfólio de renováveis a fim de oferecer energia mais limpa aos clientes. Além disso, com uma série de iniciativas que também busca soluções sustentáveis para as operações, é possível ajudar parceiros e

clientes a atingir suas metas de emissões, inclusive em setores difíceis, como aviação.

A perspectiva é que, gradualmente, haja aumento do percentual de diesel verde ao longo dos anos e, com isso, uma maior redução de emissões na operação dos veículos. Segundo o diretor, o HVO também se destaca em relação a outras soluções de descarbonização por poder ser misturado e até mesmo substituir o diesel de origem fóssil, de forma integral e imediata, sem necessidade de adaptações. O HVO já vem sendo utilizado na Europa e Estados Unidos em escala comercial e é uma grande promessa como fonte de energia limpa para o transporte de carga.

O combustível é produzido por meio do processamento de matéria-prima renovável, como óleo vegetal. De origem 100% renovável, o diesel verde é capaz de reduzir as emissões de carbono em quase 90%, quando comparado ao diesel fóssil. Portanto, o diesel verde se apresenta como uma das alternativas mais promissoras para a transição energética.

O HVO será adequado às tecnologias de motores nesta primeira fase de aplicação na base de abastecimento no aeroporto do Galeão. Após as avaliações ao longo das operações da frota, a ideia é expandir sua aplicação para outras operações da Vibra.

A partir de 2025, a Vibra será compra-


dor contratual da primeira biorrefinaria do Brasil dedicada à produção de HVO. A fábrica, localizada em Manaus, terá capacidade de produzir até 500 mil toneladas de combustíveis por ano e encontra-se em um ponto estratégico para a distribuição em toda a região norte do país.

“A demanda por produtos ligados à descarbonização e à agenda ESG está cada vez mais elevada. Consideramos, em nossa estratégia, a ideia de um futuro baseado em economia de baixo carbono, por isso estamos comprometidos no desenvolvimento de negócios em energias renováveis e atuando em conjunto com fornecedores, clientes e parceiros”, comenta Mota.

A Vibra assumiu o compromisso de ser Net Zero (zerar a emissão de CO₂) até 2025 para as emissões de escopo 1 e 2, com foco na redução de emissões de suas unidades operacionais e administrativas. A empresa se mantém atenta e antecipa-se para oferecer a melhor energia para seus clientes, acompanhando a evolução e disponibilidade de processos que possam ser alimentados por fontes energéticas mais limpas e renováveis. Por isso, passou a atuar em novos mercados, como energia elétrica e eletromobilidade, aumentou sua atuação no mercado de etanol e fechou parcerias estratégicas para a comercialização de diesel verde.

CTM

DB Schenker prioriza uso de combustíveis sustentáveis em suas operações brasileiras



Combustível de aviação e navios menos poluente, além de caminhões elétricos, fazem parte do dia a dia da companhia, que busca ser líder global do setor de logística no tocante à sustentabilidade

SONIA MORAES

A DB Schenker segue comprometida com a adoção de iniciativas aderentes aos pilares ESG em suas operações. No caso da unidade brasileira do grupo – uma das maiores empresas de logística multimodal do mundo, com receita global de 47 bilhões de euros –, há um claro direciona-

mento para a implantação de projetos que privilegiem combustíveis sustentáveis em todos os modais de transporte de atuação da companhia.

“Ao longo de sua história, a DB Schenker sempre pautou sua atuação com uma preocupação muito grande com os impac-

tos nos locais onde está presente. Por isso, a redução do uso de combustíveis fósseis é uma política global da empresa. No transporte rodoviário, por exemplo, só abastecemos nossa frota com etanol. É algo que vai além do retorno financeiro. Trata-se de um valor incorporado à nossa cultura”, afirma Luís Marques, CEO da DB Schenker Brasil.



Luís Marques:
“A redução do uso de combustíveis fósseis é uma política global da empresa”

conizada pela Organização Marítima Internacional (IMO) 2023, de adoção de navios mais modernos e menos poluentes a partir deste mês. Desde 2020, toda a frota utilizada pela empresa já aderiu aos novos parâmetros, tanto no

O objetivo da empresa é liderar um movimento utilizando mais soluções sustentáveis nos diferentes modais. “Nossa meta é ser a companhia líder global do setor de logística até 2030 no tocante à sustentabilidade de nossas ações. Não vamos apenas ser ambientalmente corretos. Queremos que toda a nossa cadeia de fornecedores adote tais premissas. Os ganhos não devem ser apenas para o meio ambiente, mas para toda a sociedade”, ressalta o executivo.

que se refere ao uso de biodiesel quanto no de cargueiros com tecnologia sustentável embarcada.

“A disrupção que existiu nos últimos dois anos nos obrigou a alterar processos e procedimentos para manter os níveis de serviço. Graças a essas alterações e a melhorias na gestão, conseguimos um expressivo ganho de rentabilidade no transporte marítimo”, avalia Marques.

FROTA DE NAVIOS MAIS MODERNA E SUSTENTÁVEL

No transporte marítimo, a DB Schenker Brasil se antecipou à nova legislação pre-

CAMINHÕES ELÉTRICOS

No transporte rodoviário, a DB Schenker iniciou no ano passado um projeto na Europa, que deve ser ampliado para todas as regiões onde atua, com a compra de 1.500 caminhões elétricos. A intenção com essa

ação é levar à descarbonização total da companhia nas próximas três décadas.

Em agosto, a empresa lançou no Brasil o produto DB Schenker Runway, que reúne em uma só iniciativa diversas frentes de atuação que atendem aos pilares ESG: adoção de caminhões elétricos para entregas vinculadas à moda, contratação de motoristas do sexo feminino para seu time e adoção de uniformes produzidos com materiais reciclados em toda a equipe do DB Schenker Runway.

COMBUSTÍVEL DE AVIAÇÃO SUSTENTÁVEL EM ESCALA GLOBAL

A companhia anunciou, em novembro, a oferta a todos os seus clientes, em escala global, da possibilidade de escolher transportar sua carga aérea utilizando Combustível de Aviação Sustentável (SAF). A opção independe do tipo de avião ou da companhia aérea utilizada.

Por meio da alocação virtual do biocombustível, é possível evitar até 100% de emissão de CO₂ na atmosfera. Para isso, a empresa adquiriu 11 mil toneladas de SAF, que vão evitar a produção de mais de 33 mil toneladas de gás carbônico na atmosfera.

O SAF é um combustível alternativo altamente testado, produzido a partir

de resíduos renováveis e matérias-primas residuais, como óleo de fritura usado. O CO₂ liberado durante a combustão no motor é apenas o CO₂ retirado da atmosfera durante a fase de fotossíntese das plantas empregadas para produzir os óleos dos quais o SAF é refinado. A DB Schenker usa apenas biocombustíveis certificados. Atualmente, o SAF é de três a cinco vezes mais caro do que o combustível fóssil comum.

A nova oferta global complementa a rota semanal exclusiva de fretamento completo da DB Schenker entre a Alemanha e a China, lançada em 2021 e ainda o único voo regular de carga aérea do mundo totalmente coberto pelo SAF. Mais de 150 voos de ida e volta com a Lufthansa Cargo já evitaram mais de 40 mil toneladas de CO₂.

“Essa inovação representa uma expansão significativa das soluções existentes de frete aéreo sem carbono. Queremos ser parte relevante da descarbonização da indústria. Nossa preocupação com o meio ambiente vai além do discurso. Buscamos todos os dias alternativas sustentáveis para nossas operações. Além disso, é um compromisso da empresa disseminar essa prática entre clientes, fornecedores e parceiros”, afirma o CEO da DB Schenker Brasil.

CTM

AGENDE-SE



MARCELO FONTANA
marcelofontana@otmeditora.com
11 99280-2606 | 11 5096-8104

ORGANIZAÇÃO:

CURADORIA:

EDITORA



2022 foi o segundo melhor do setor de implementos rodoviários em cinco anos

O total de emplacamentos de implementos rodoviários registrado de janeiro a dezembro do ano passado alcançou 154.744 produtos

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Na avaliação da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), o desempenho de emplacamentos de implementos rodoviários em 2022 consolidou a recuperação do setor. De janeiro a dezembro foram emplacados 154.744 produtos, o segundo melhor resultado em cinco anos. “Pelo segundo ano consecutivo, o setor se posicionou em um patamar de negócios acima dos 150 mil implementos, o que indica consolidação da atividade”, afirma José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

Em 2021, a indústria entregou 162.674

implementos rodoviários ao mercado. “A diferença de menos de 5% de um ano para o outro é pequena demais para se considerar uma queda. Em 2022 aconteceram fatores que refletiram nesse resultado e refletirão em 2023”, sublinha Spricigo.

Um desses fatores foi a entrada no mercado do quarto eixo que acabou por ser opção ao bitrem conforme a necessidade dos operadores. “Por isso o menor número de produtos vendidos não significou necessariamente queda nos negócios”, diz o presidente da Anfir.

A 23ª Fenatran influenciou positivamente o resultado. De acordo com a Anfir, as 50 empresas do setor produtor de implementos rodoviários presentes no evento realizaram negócios da ordem de R\$ 3,5 bilhões que serão concluídos ao longo dos próximos meses. “As entregas das vendas na Fenatran começam na feira e seguem pelo ano seguin-

te. Isso altera positivamente o resultado de desempenho”, comenta Spricigo.

SEGMENTOS

O mercado de reboques e semirreboques (pesado) encerrou o ano de 2022 com 83.143 produtos comercializados. Em 2021, o volume chegou a 90.339 produtos, o que representa variação negativa de 7,97%. O basculante apresentou crescimento de 1,9%, com o emplacamento de 25.106 produtos. O implemento para transporte de toras registrou elevação de 49,3%, com 3.897 unidades.

No segmento de carroceria sobre chassis (leve), o resultado do ano passado se aproximou do obtido no exercício anterior. Em 2022, foram vendidos 71.601 produtos, enquanto no ano anterior foram 72.335, o que corresponde a um pequeno recuo de 1,01%. O basculante apresentou expansão de 44%, com 10.940 produtos; enquanto o tanque avançou 30,4% com 5.539 implementos emplacados.

EXPORTAÇÃO

A Anfir e a ApexBrasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos) definiram o programa de ações de promoção de exportações de imple-



Implementos São Paulo dobrou sua capacidade anual de produção e investiu R\$ 1,5 milhão em maquinário

mentos rodoviários para 2023. A agenda foi definida em reunião do comitê gestor do projeto setorial MoveBrazil com os empresários que fazem parte do projeto. “Exportar já é uma atividade consolidada em nossa indústria graças ao desenvolvimento do programa. As ações alavancam o nosso faturamento e expandem a imagem de qualidade de nosso setor no exterior”, afirma Spricigo.

O programa prevê sete ações de promoção de exportações, sendo seis rodadas de negócios e uma missão prospectiva. No total, os exportadores brasileiros irão a oito países: República Dominicana (abril), Chile (maio), Panamá e Costa Rica, que serão visitados em uma única missão em junho; Colômbia e África do Sul, em agosto, e México, entre setembro e novembro. A missão prospectiva será realizada nos

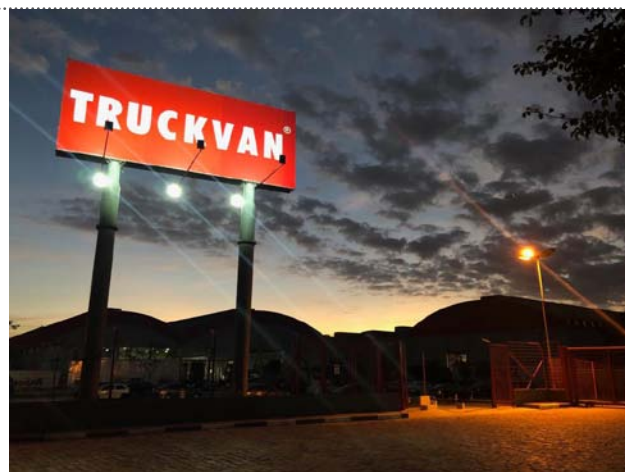
Estados Unidos, de 30 de março a 1º de abril, na Mid-America Trucking Show 2023, Louisville, Kentucky.

TRUCKVAN REGISTRA FATURAMENTO RECORDE

A Truckvan completou 31 anos em janeiro com recorde de faturamento de R\$ 340 milhões. Em 2022, a empresa se uniu ao Grupo Vamos Locação de Caminhões, Máquinas e Equipamentos, do Grupo Simpar/JSL, ampliando o portfólio de locação, customização e produção de implementos rodoviários e soluções móveis, para fortalecer e ampliar o alcance da marca.

Ainda em 2022, a organização lançou a linha completa de implementos com quatro eixos, aumentou a entrega de basculantes e porta-contêineres, expandiu a produção e a locação de unidades móveis. O presidente da Truckvan, Alcides Braga, informa que a empresa teve um crescimento de 25% no faturamento em relação a 2021 e prevê um aumento entre 25 e 30% para 2023. "Os nossos principais desafios estão em ganho de escala e na melhoria contínua na produtividade da fábrica", destaca.

O gerente comercial de unidades móveis, José Augusto Marinho, comenta que o departamento comercial apresentou um



A Truckvan completou 31 anos de atuação e obteve recorde de faturamento de R\$ 340 milhões

crescimento contínuo no período de 2018 a 2022, com uma projeção de expansão de 15% para 2023.

IMPLEMENTOS SÃO PAULO CRESCE 40% EM 2022

A Implementos São Paulo, fabricante de equipamentos para transporte rodoviário e urbano localizado em Mossoró (RN), cresceu 40% em 2022. No ano passado, foram comercializados 425 implementos rodoviários, enquanto no ano anterior, foram vendidos 305 vendidos. "Aproveitamos o aquecimento da economia para ampliar nossas vendas e fortalecer nossa carteira de clientes", explica Matusalém Oliveira, gerente comercial da empresa.

A capacidade anual de produção da empresa foi dobrada. Para acompanhar a demanda do mercado a Implementos São

Paulo contratou 15 pessoas e investiu R\$ 1,5 milhão em maquinário. Os principais produtos comercializados pela empresa foram o semirreboque periférico destinado a aplicação no segmento de petróleo e gás onshore e a caçamba basculante. “Atualizamos nosso semirreboque periférico para atender melhor os clientes e o mercado onshore respondeu positivamente”, diz o executivo.

HC HORNBURG EXPANDIRÁ OFERTA DE MODELO 100% ELÉTRICO

A HC Hornburg, fabricante de implementos rodoviários para transporte de cargas refrigeradas e congeladas, planeja expandir a produção em 2023 em números e oferta de produtos, como o modelo 100% elétrico. “O momento é favorável para expandir nossa presença e consolidar nossa marca”, declara Betina Borhardt, diretora Geral da HC Hornburg.

Em 2022, a HC Hornburg comercializou 820 implementos e, para 2023, projeta passar dos 850 produtos. “Nossa expansão é cautelosa porque o mercado consumidor, apesar de aquecido, não está em disparada”, diz a executiva. O carro-chefe de vendas foi o modelo carroceria paleteira e lisa destinado à aplicação em



Em 2022, a HC Hornburg comercializou 820 produtos e, para 2023, projeta passar dos 850

veículos leves com capacidade de carga de até dez toneladas, além da linha Alaska de equipamentos de refrigeração. Os segmentos em que a empresa mais se destacou foram os de transporte de cargas refrigeradas e de distribuição de alimentos que necessitam de controle de temperatura.

Para este ano a HC Hornburg pretende ampliar a oferta do modelo 100% elétrico. O produto é o do segmento leve, tipo baú, destinado ao transporte de cargas refrigeradas. O modelo foi desenvolvido especialmente para operar com o caminhão JAC I 1.200T, de 7,5 PBT e capacidade de três toneladas de carga no baú. Sua estreia foi na Fenatran 2022.

O modelo elétrico da HC Hornburg é 20% mais leve que os similares do mercado. Isso é possível porque foi desenvolvido especialmente para essa aplicação, com utilização de novos materiais. **CTM**

Indústria ferroviária investe em inovações

Além de locomotivas totalmente digitalizadas e com menor consumo de combustível, os novos vagões são testados em túnel de vento e utilizam componentes que permitem um rodar mais macio

SONIA MORAES

As fabricantes de vagões e locomotivas estão acompanhando a tendência do mercado e investindo em inovações para acompanhar o movimento ESG, forma utilizada para medir o desempenho de sustentabilidade de uma organização.

Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), afirmou durante evento de lançamento do novo vagão tanque da Greenbrier Maxion, que as locomotivas já possuem motores que recebem óleo diesel e biocombustível. “Temos uma fronteira à frente, que é o hidrogênio, e não está muito longe de ser aplicado no Brasil. Há no país fabricantes preparados para fazer equipamentos para a produção de hidrogênio verde a partir de energia eólica e solar. Esta é a tendência e a indústria ferroviária tem investido cada vez mais em inovações tecnológicas para atender esse mercado”, comentou Abate.

Entre as inovações do setor ferroviário o

presidente da Abifer citou as locomotivas totalmente digitalizadas e os softwares modernos utilizados nos projetos dos vagões. “Hoje os vagões são testados em túnel de vento, recurso que era somente utilizado pela indústria aeronáutica. Os truques Motion Contron, desenvolvidos para os vagões da Greenbrier Maxion, permitem um rodar mais macio, além de reduzir o desgaste do componente e o consumo de combustível das locomotivas”, observou Abate.

Sobre a situação atual da indústria ferroviária, o presidente da Abifer afirmou que, apesar de todo movimento favorável das concessionárias e da indústria em oferecer produtos e serviços com mais tecnologia, o setor ainda enfrenta um momento de ociosidade.

“A indústria saiu de um volume de 7.600 vagões em 2005 – o melhor ano do setor – para 1.000 unidades em 2019,

movimento que era esperado porque as concessionárias começaram o processo de renovação e naturalmente reduziram os investimentos. Depois da assinatura de renovação dos contratos esperávamos uma reação a partir de 2020, mas foi muito tímida. O volume aumentou



Vicente Abate: “Esperamos que a partir de 2024 o setor tenha reação”

“Apesar de a fase ainda não ser a melhor, existe previsão de melhora e as renovações vêm se consolidando cada vez mais. A Rumo tem comprado vagões, assim como VLi e a MRS, mas em

de 1.000 unidades em 2019 para 1.700 em 2020 e 1.800 em 2021 e achávamos que iria continuar crescendo em 2022, mas deve fechar o ano em torno de 1.500 unidades e a previsão é de manter os 1.500 vagões produzidos em 2023”, disse Abate.

A instabilidade e o fato de não ter previsibilidade e regularidade na produção é muito ruim para a indústria ferroviária, segundo Abate, que tem contratos com os fornecedores e precisa manter a mão de obra. “Estamos esperando que, a partir de 2024, o setor tenha reação, mas não expressiva, passando de 1.500 para 3.000 unidades, mas atingindo um volume de 2.000 vagões produzidos, chegando em 2024 a um patamar razoável e contínuo de 3.000 a 4.000 vagões por ano. A previsibilidade e regularidade é extremamente importante para o setor”, ressaltou.

Mas as perspectivas são positivas para o mercado ferroviário, segundo Abate.

volume menor. E existe a nova concessão da Bamin, que vai operar entre Caetité (Bahia) e o porto Sul (Ilhéus), na Fiol 1 e, para começar a operar em 2026, tem que comprar vagões em 2024.”

A estimativa de Abate é que em três ou quatro anos as autorizações ferroviárias estarão mais avançadas e até o final da década haverá número maior de vagões. As empresas escolheram o traçado porque tem carga, seja própria ou de terceiros, e vão precisar comprar novos vagões.”

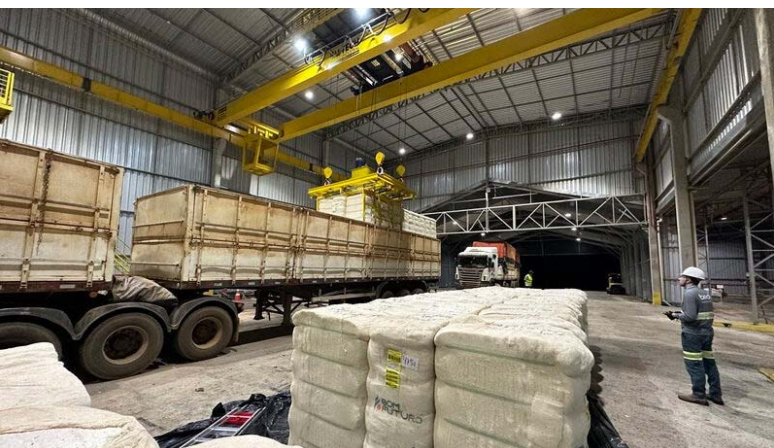
O presidente da Abifer também espera um movimento positivo de exportações, com 60 vagões para Guiné-Bissau, África Ocidental. Em 2005, dos 7.600 vagões produzidos 400 foram vendidos ao mercado internacional, tendo como destino Gabão, Chile, Colômbia e Argentina. Das 60 locomotivas que serão produzidas neste ano, três serão exportadas para o Chile, segundo Abate.

CTM

Brado aumenta investimento em tecnologia

A previsão é de que em 2023 sejam aplicados mais de R\$ 13 milhões na transformação digital da empresa para aumentar a capacidade operacional no terminal de Rondonópolis

SONIA MORAES



A Brado vem aumentando o investimento em tecnologia para acompanhar a demanda crescente do agronegócio brasileiro. Só para este ano, a previsão é de mais de R\$ 13 milhões aplicados na transformação digital da empresa, quase o dobro do que o investido em 2022. O Terminal de Rondonópolis (MT) foi o mais impactado, com as soluções em tecnologia contribuindo para um crescimento de 62% na movimentação de pluma de algodão na comparação entre os meses de agosto (início da implantação) a dezembro de 2022 com o mesmo período de 2021. Foram mais de 6,7 mil contêineres que seguiram

para exportação nos cinco últimos meses do ano passado, comparados a 4,1 mil em 2021.

Para 2023, o investimento será destinado a melhorias em setores como comercial, administrativo e novamente nos terminais. Em Rondonópolis, as tecnologias irão beneficiar as operações de transporte de milho, agroquímicos, madeira e bens de consumo diversos. Os demais terminais da empresa, localizados em Cambé (PR), Araraquara (SP), Sumaré (SP) e Davinópolis (MA), também receberam aportes com soluções tecnológicas e a previsão é que as soluções completas cheguem até 2025.

Entre as novidades implantadas em Mato Grosso, há um sistema de agendamento online, gestão administrativa e de pátio automatizada. Além disso, em novembro a instalação de pontes rolantes para descarga dos caminhões que chegam ao terminal dobrou a capacidade de operação da pluma de algodão. "Iniciamos uma verdadeira jornada de transformação digital da

solução de multimodalidade, com foco em eficiência, capacidade e melhor experiência de nossos clientes”, afirma Marcelo Neder, gerente executivo de tecnologia da Brado.

Com início da implantação em junho de 2022, desde agosto do mesmo ano o aplicativo Trizy passou a ser a plataforma oficial dos agendamentos das descargas no terminal. A operação toda fica online, com localização dos veículos em tempo real, que pode ser acessada pela empresa e pelo cliente. É possível, por exemplo, saber previamente de um atraso e re-posicionar um motorista que esteja mais próximo, as chamadas janelas dinâmicas.

Pelo aplicativo os caminhoneiros fazem o check-in no terminal por geolocalização, com abertura da cancela por biometria facial. Também recebem todas as orientações de movimentação do terminal, tornando o processo 100% digital, ágil e sem burocracia. “Passamos a ter mais controle das janelas operacionais de entrada e saída dos caminhões. A operação ficou mais assertiva”, diz Neder.

Com envolvimento de 12 pessoas no projeto, o Trizy desenvolveu uma solução específica para a Brado na operação de produtos que já chegam ao terminal em contêineres, que têm particularidades em relação aos que chegam a granel. “Um veículo que vai agendar uma operação de

contêiner pode estar levando o contêiner vazio e indo retirar um cheio. São duas movimentações distintas para o mesmo veículo”, explica Ivaldo Junior, coordenador de Contas Enterprise do Trizy. “Para que ele não precise sair do terminal depois que entregou o contêiner vazio, no agendamento é possível informar previamente as duas operações e a empresa prepara o ciclo completo”, destaca.

A operação com contêineres conta ainda com gates que fazem a vistoria automatizada. Os caminhões passam por uma estrutura com diversas câmeras que fazem a leitura da placa do veículo para conferência das notas fiscais. Além disso, as imagens coletadas permitem identificar o estado físico dos contêineres, registrando qualquer avaria no equipamento.

Outros sistemas são integrados a essas soluções e fazem a gestão completa da logística do terminal de forma automática, otimizando os processos de armazéns, pátios, planejamento. “Para desenvolver e implantar todos esses projetos, contamos com uma equipe de 36 profissionais e até fevereiro chegaremos a mais de 50. O resultado, além de impactar na operação, vai melhorar a jornada do cliente, que conta com mais transparência devido à rastreabilidade da carga”, diz Neder.

CTM

Greenbrier Maxion desenvolve vagões tanque para o transporte de combustível

Os vagões foram encomendados pela FS, produtora de etanol do Mato Grosso, que utilizará a ferrovia para o escoamento da sua produção para São Paulo, transporte que será feito pela Rumo

SONIA MORAES



Os novos vagões vão escoar 45% da produção da FS por ferrovia

A Greenbrier Maxion está produzindo 80 vagões modelo TCT para a FS, uma das maiores produtoras de etanol, nutrição animal e bioenergia do Brasil. Neste modelo inédito de negócio as empresas contarão com a parceria da Rumo que fará

o transporte de combustível. As empresas calculam que a parceria irá ampliar o uso do transporte ferroviário, elevando o volume transportado de etanol de 50 milhões para 75 milhões de litros por mês.

Os novos vagões devem iniciar as operações entre janeiro e abril deste ano, escoando 45% da produção da FS por ferrovia na rota entre Lucas do Rio Verde e Sorriso (MT) até Paulínia (SP). Dos 1,5 bilhão de litros de etanol produzidos anualmente pela FS, cerca de 50% têm como destino essas regiões. Além da economia de custos, a operação também reduzirá as emissões de carbono do transporte em 50%, substituindo 15 mil viagens de caminhões por ano nas estradas. "A ampliação da nossa capacidade de transporte

ferroviário está alinhada com a estratégia da FS de buscar suprir os mercados com a máxima eficiência logística e menor pegada ambiental”, afirmou Rafael Abud, CEO da FS.

Para a Greenbrier Maxion, a parceria com a FS amplia as perspectivas de negócios no mercado brasileiro diante do crescimento da demanda por combustíveis. “A procura por vagão tanque está aumentando, pois a frota em operação está muito antiga”, comentou Rodrigo Cordeiro, gerente de engenharia da empresa.

Luiz Gustavo Rocha Villas Boas, diretor de vendas e marketing da Greenbrier Maxion, destacou a evolução dos novos modelos. “Os vagões foram desenvolvidos com tecnologia de ponta, inovação e toda expertise da área de engenharia, atendendo às especificações técnicas da FS e da Rumo, o que proporciona redução de custo, eficiência energética e produtividade para todo o ciclo, tornando o transporte ferroviário de carga mais competitivo e sustentável.”

O vagão TCT encomendado pela FS é fabricado em aço de baixa liga estrutural, com alta resistência mecânica e à corrosão atmosférica. Este novo tanque tem capacidade para armazenar 105 mil litros de combustível, dois mil litros a mais que o modelo anterior, e foi projetado para

carregamento superior e descarregamento inferior, com descarga central, além de serem equipados com o engate tipo E Double Shelf com haste F, com operação rotativa inferior, mais robusto e antidesacoplamento, e com válvula sensora de carga.

“O diferencial dos vagões é o truque tipo Motion Control – Truques Premium –, desenvolvido especificamente para as condições operacionais e de via permanente das ferrovias brasileiras, proporcionando, por meio da otimização do comportamento dinâmico do vagão, um aumento significativo da segurança operacional e vida útil dos componentes, além da redução no custo de manutenção”, explicou o gerente.

O etanol, que sai das unidades no Mato Grosso, seguirá em rota rodoviária até Rondonópolis (MT) e de lá para Paulínia (SP), em linha férrea, passando pelo estado do Mato Grosso do Sul e atravessando o estado de São Paulo até chegar ao principal mercado consumidor de combustíveis do país, percorrendo aproximadamente 1.200 quilômetros. A Rumo já transporta aproximadamente 45% do volume de diesel do estado de Mato Grosso. Em 2022, a operação registrou aumento de mais de 20% no transporte de biocombustíveis.

Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo, informa que os vagões de combustíveis rodam praticamente cheios

o tempo todo, com capacidade disponibilizada. “Os fluxos são planejados para a melhor eficiência logística. O vagão da FS vai no sentido Mato Grosso–Paulínia e retorna com derivados de petróleo para serem distribuídos por todo estado.”

BENEFÍCIOS DA PARCERIA

Fabio Henkes, diretor comercial da Rumo, observou que a parceria com a FS representa uma série de benefícios tanto para a FS quanto para a Rumo e o todo o mercado. “A FS é uma grande produtora de etanol de milho no Mato Grosso e precisa destinar o seu etanol ao estado de São Paulo.”

Segundo Henkes, a Rumo detém a concessão ferroviária que conecta o estado do Mato Grosso a um dos maiores centros consumidores do etanol em São Paulo, e Paulínia tem uma série de conexões com dutos que podem enviar o etanol para São Paulo (capital) e para o Rio de Janeiro (capital). “É uma logística supereficiente e importante para a FS. Imagina enviar tudo isso por caminhão. A ferrovia ajuda bastante.”

Henkes comentou que o fato de a FS estar investindo em vagão para escoar o etanol que produz, faz com que a Rumo tenha vagão disponível no sentido Paulí-

nia–Rondonópolis, o que abre oportunidade de a empresa transportar mais diesel no estado do Mato Grosso.

“Hoje a Rumo transporta cerca de 45% do diesel consumido dentro do estado do Mato Grosso, que sai da refinaria de Paulínia, mesmo local que está indo o etanol, e com essa capacidade adicional sendo aportada pela FS no contrato de longo prazo com a empresa, vai nos permitir crescer ainda mais também no transporte de diesel para o Mato Grosso, que é o grande estado produtor rural brasileiro que consome bastante diesel, seja nos caminhões que rodam nas estradas, nas fazendas e nas colheitadeiras.”

O diretor da Rumo lembrou que vai começar a safra de soja e o consumo de diesel entra num pico muito grande. “Então é uma parceria que nos permite transportar o etanol e também abrir o mercado de diesel do Mato Grosso.”

Segundo Henkel, em Rondonópolis o etanol entra nos terminais conectados na ferrovia e vão para Paulínia e na refinaria da Petrobras a Rumo carrega o diesel e sobe para o Mato Grosso. “A Rumo já transporta cerca de 1,5 milhão de metros cúbicos de diesel no Mato Grosso e com mais essa capacidade da FS a empresa consegue fazer mais 300 mil metros cúbicos de diesel.”

CTM



18 E 19
DE JULHO
2023
SÃO PAULO

FÓRUM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

As boas práticas em ESG como pilares do desenvolvimento de negócios nas empresas de transporte e logística.






TRANSAMERICA
EXPO CENTER

CONFIRA AS EDIÇÕES
ANTERIORES



[FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR](https://forumtransportesustentavel.com.br)

-  /Forum-Transporte-Sustentavel
-  @forum_transporte_sustentavel
-  /forum-transporte-sustentavel



CEO Global da Cipher do grupo Prosegur anuncia planos para 2023

O objetivo do executivo é impulsionar o crescimento da empresa em âmbito mundial e para este ano a expectativa é crescer no mínimo o dobro da taxa média de mercado, algo em torno de 12% ao ano

SONIA MORAES

O espanhol David Fernández Granado, escolhido pela Prosegur como novo diretor geral global da Cipher, a unidade de cibersegurança do grupo, tem como objetivo impulsionar o crescimento da empresa em âmbito mundial.

Em recente imersão na operação brasileira, David Granado, que ocupa o cargo desde setembro do ano passado, compartilhou impressões sobre o mercado de segurança de dados no Brasil e na América Latina, e revelou quais são os planos da companhia para crescer com solidez transpondo posições entre os principais provedores do segmento. Ele diz que pretende usar a força da marca, especialmente no Brasil e na América Latina, para alavancar negó-



David Fernández Granado:
"Precisamos desenvolver a empatia cultural para integrar e engajar nossos times em uma atuação sem fronteiras"

cios internacionais, com foco em orçamentos a partir de 500 mil euros. A expectativa para 2023 é crescer no mínimo o dobro da taxa média de mercado, algo em torno de 12% ao ano.

Para alcançar essa meta ousada, o novo CEO anuncia investimentos maciços em inovação e na gestão de pessoas, área que receberá algo

em torno de 20% da renda para programas de captação, qualificação e retenção de talentos, superando a falta de profissionais no setor de tecnologia da informação. Hoje a Cipher conta com cerca de 200 colaboradores espalhados pela Europa, América do Norte e América Latina, e deve finalizar 2023 com 100 novos funcionários

atuando de forma híbrida.

Ao comparar o nível de maturidade dos mercados em que a Cipher está presente, Granado avalia que o Brasil não é tão defasado em relação ao resto do mundo e as empresas nacionais já entenderam que a segurança da informação é sinônimo de confiança e competitividade.

“Esse não será o principal desafio, pois vamos apostar num mercado que já tem essa consciência e muito potencial de ampliação. A dificuldade maior é transpor gaps culturais. Mesmo países que falam o mesmo idioma têm palavras e expressões com significados diferentes, imagine uma operação global. Nesse sentido, precisamos desenvolver a empatia cultural para integrar e engajar nossos times em uma atuação sem fronteiras”, afirma.

Para garantir qualificações e atualizações constantes, na esteira da globalização das operações e soluções, a abrangência da Cipher Academy, que já atende os profissionais brasileiros, será estendida a todas as equipes. “Com a expansão da Cipher Academy vamos assegurar que nossos profissionais estejam em dia com o que o mercado de cibersegurança e oferecem o melhor para atender às necessidades mais específicas”, explica Granado.

É com intenção de explorar esse “melhor” que a Cipher se posiciona com

neutralidade em relação a fornecedores, sejam locais ou globais. “Não priorizamos soluções por marca ou preço, nosso papel é escolher as melhores opções indicadas para resolver as dores dos nossos clientes, cada caso é um caso”, destaca o CEO.

Para cumprir a promessa de unificar o portfólio de serviços, a Cipher entra em 2023 com a oferta de uma plataforma flexível e aderente a diferentes necessidades e modelos de negócios, a Cipher Platform, pronta para prover segurança de dados de forma personalizada e adequada a diversos tipos de demandas, especialmente num momento em que a descentralização dos datacenters e a computação em nuvem crescem na preferência da maior parte das organizações, aumentando o perímetro de riscos e exposição de dados.

“Soluções standard não são suficientes para proteger informações digitais num cenário cada vez mais global, dinâmico e imprevisível. Nossa proposta é ir além, não só entregando uma solução completamente encaixada ao modelo de negócio de nossos clientes, como também identificando novas oportunidades de demandas a partir de estratégias assertivas criadas no formato de cocriação. Por meio do Cipher Lab, onde nossos clientes trazem uma necessidade. nós os ajudamos a resolver o problema”, diz Granado.

CTM



Michelin e DHL Express testam pneus à prova de furos

Na avaliação da fabricante de pneus, a tecnologia sem ar é a chave para modelo de pneu totalmente sustentável até 2050

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O programa-piloto do pneu à prova de furos começou em janeiro com os veículos da DHL Express. O protótipo Michelin Uptis é um conjunto roda e pneu à prova de furos sem ar comprimido, destinado a carros e vans leves. O ar foi substituído

por uma estrutura capaz de suportar o veículo. O produto foi projetado como uma solução plug-and-play que permite aos usuários dirigir convenientemente e não se preocupar com os perigos da estrada que afetam os pneus. A tecnologia também

limita o número de pneus descartados devido a furos.

Com o pneu, a DHL espera aumentar a produtividade de sua frota e garantir a continuidade dos negócios, já que problemas de pressão e furos são eliminados. Isso diminuirá a frequência de substituição dos pneus, levando a menos desperdício.

“Como pioneiros em logística verde, estamos entusiasmados em fazer parceria com a Michelin para testar seus pneus sem ar em nossos veículos em Singapura. Para impulsionar os esforços de sustentabilidade aqui, já convertimos 80 veículos em nossa frota terrestre em vans elétricas. Esta colaboração marca outro marco para nós, pois nos propusemos a tornar nossas operações de última milha mais ecológicas e alcançar emissões líquidas zero de carbono em toda a rede DHL globalmente”, diz Christopher Ong, diretor geral da DHL Express Singapore.

“O Michelin Uptis é uma grande inovação no campo dos pneus. Isso é resultado de cerca de cinquenta patentes ligadas à



A tecnologia sem ar é a chave para um pneu totalmente sustentável até 2050, segundo a Michelin

estrutura do pneu e materiais de alta tecnologia. Demonstra a capacidade de inovação da Michelin em prol de uma mobilidade mais segura e melhor para o meio ambiente.

Estamos muito satisfeitos que a DHL confie na Michelin para equipar sua frota com os primeiros pneus comercializados um ano antes do previsto”, declara Bruno De Feraudy, diretor de atividades OEM do Grupo Michelin.

Na visão da Michelin, a tecnologia sem ar é a chave para um pneu totalmente sustentável até 2050. Hoje, 20% dos pneus são descartados prematuramente devido a furos e estouros (12%) ou desgaste irregular causado por baixa pressão dos pneus (8%). Com base em pesquisas internas, a Michelin projeta que a tecnologia sem ar pode evitar o descarte prematuro de até 200 milhões de pneus por ano em todo o mundo ou dois milhões de toneladas de material.

CTM



Dunlop ultrapassa a marca de 43 milhões de pneus produzidos no Brasil

Em 2022 a empresa atingiu a marca de 43,3 milhões de pneus produzidos para automóveis, SUVs, picapes e vans e um milhão de pneus para veículos pesados, desde a ampliação da fábrica no Brasil em 2019, ano em que teve início a produção de pneus de carga em território nacional

SONIA MORAES

A Sumitomo Rubber do Brasil, empresa detentora das marcas Dunlop, Falken e Sumitomo no país, encerrou o ano de 2022 com a marca de 44,3 milhões de

pneus produzidos na fábrica em Fazenda Rio Grande, no Paraná. Este número é cumulativo desde 2013, quando a planta entrou em operação.

Em 2022, a Sumitomo Rubber do Brasil atingiu a marca de 43,3 milhões de pneus produzidos para automóveis, SUVs, picapes e vans, destinados ao mercado de reposição, equipamento original e exportação, desde a inauguração da fábrica brasileira. Já a produção de pneus para veículos pesados ultrapassou a marca de um milhão de pneus produzidos no país, desde a ampliação da fábrica no Brasil em 2019, ano em que teve início a produção de pneus de carga em território nacional.

O constante crescimento da produção de pneus da Dunlop no Brasil está diretamente ligado ao plano de expansão da fábrica anunciado em 2021 com investimentos que superaram R\$ 1 bilhão. A previsão é que até 2024, a produção de pneus para veículos leves seja de 23 mil unidades por dia. Já os pneus de carga devem chegar a 2,2 mil unidades por dia até 2025.

Todos os pneus produzidos pela Sumitomo Rubber no Brasil contam com a exclusiva tecnologia Taiyo (Sun) System, método de fabricação sem emendas nas partes de borracha que permite pneus mais uniformes, com mais desempenho e segurança aos usuários. A tecnologia importada do Japão foi desenvolvida com alta precisão e inclui importantes diferenciais que superam o método de

fabricação convencional de pneus.

“Seguimos com o propósito de levar produtos de qualidade para os nossos clientes. Os números que apresentamos em 2022 mostram que estamos no caminho para consolidar a nossa marca como uma das principais do mercado. Sabemos dos nossos desafios e vamos seguir trabalhando para superar nossos objetivos”, diz Rodrigo Alonso, diretor de vendas e marketing da Dunlop.

Em 2022, a empresa marcou presença em eventos do setor como a Fenatran, em São Paulo, divulgou o fornecimento de novos produtos para equipamento original, como, por exemplo, o Pulse Abarth, trabalhou ofertas exclusivas em seu e-commerce atingindo recordes de vendas, além de expandir a rede de lojas oficiais, credenciadas e lojas contêineres destinadas ao segmento de pneus de carga no país.

Para 2023, a empresa demonstra otimismo e segue confiante no potencial do país, mesmo com adversidades que são comuns ao nosso dia a dia. Com a previsão de lançamentos de novos produtos e novidades ao longo do ano, a Sumitomo Rubber do Brasil trabalha para que o plano de negócios traçado se concretize com mais resultados positivos.

CTM

Ford cria padrões e dá assistência aos transformadores em projetos da Transit



A Ford desenvolveu padrões técnicos de engenharia para as empresas que desenvolvem projetos de transformação da Transit, permitindo que ele seja feitos com qualidade e respeite as características originais do veículo.

Para as empresas trans-

formadoras, a Ford criou um canal exclusivo de comunicação, que permite ter acesso a manuais com regras de uso e tudo o que pode ser feito na Transit, incluindo pontos de furação, diagramas elétricos e modelos matemáticos (desenhos 3D). Esse cuidado dá mais tranquilidade ao cliente de que o produto final atenda todos os requisitos de desempenho e qualidade.

“Esse suporte da fábrica às transformadoras permite que as modificações na Transit sejam feitas com

qualidade, preservando as suas funcionalidades. Além disso, a nossa equipe de especialistas da engenharia também está disponível para dar assistência no desenvolvimento de novos projetos”, diz Flavio Costa, gerente de vendas de veículos comerciais da Ford.

Mais de 30 empresas das principais regiões do Brasil já utilizam esse canal de comunicação. Para se cadastrar, basta entrar no link disponível no site da Ford onde é possível acessar também o manual do implementador.

Aeroporto de Guarulhos movimentou 310,8 mil toneladas de carga em 2022

A GRU Airport, concessionária que administra o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos, registrou o transporte de 310,8 mil toneladas de carga de janeiro a de-

zembro de 2022. Só em dezembro, o Terminal de Cargas (Teca) contabilizou a movimentação de cerca de 23,7 mil toneladas de produtos referentes à carga internacional operada

no terminal, entre importação e exportação.

Cerca de 12,2 mil toneladas de cargas movimentadas referem-se às importações, sendo 106 toneladas de cargas processadas por

Rodojunior adquire 140 caminhões Volvo FH Euro 6

A Rodojunior Transportes e Logística, empresa com sede em Rio Verde, Goiás, comprou 140 novos caminhões Volvo FH Euro 6. São 80 caminhões FH 540 6x4 e 60 modelos FH 460 6x2, destinados às operações nos segmentos do agronegócio, industrial e mineração.

Segundo Eliseu Marques Júnior, proprietário da empresa, a nova aquisição de caminhões também está totalmente alinhada com o início de uma nova operação. “Estamos expandindo nossas operações e nos próximos meses também atuaremos no transporte

de óleo vegetal. A aquisição dos novos caminhões reforçará ainda mais o nosso compromisso de oferecer ao mercado as melhores e mais modernas soluções de transporte”, explica o empresário.

Os veículos foram adquiridos por meio da concessionária Suécia Veículos.

“Além de renovarmos e ampliarmos nossa frota, acreditamos que com os novos caminhões Volvo FH Euro 6 teremos ainda mais a economia de combustível nas operações, tornando-as cada vez mais sustentáveis, graças aos menores



índices de poluentes”, afirma Marques.

Nos últimos três anos, a Rodojunior comprou ao todo 417 caminhões Volvo, com destaque especial para 150 veículos em 2021 e 127 veículos em 2022. Agora com o novo lote adquirido, a frota da transportadora goiana está prestes a se tornar 100% Volvo.

meio das importações nos armazéns couriers. Por sua vez, a exportação totalizou 11,5 mil toneladas movimentadas, sendo 193 toneladas processadas nos armazéns de couriers. Os volumes movimentados pelos correios e as cargas domésticas não estão in-

cluídos no levantamento.

O Teca de GRU é o maior complexo aeroportuário do Brasil – fica em uma área de aproximadamente 100 mil m² – e conta com o maior complexo frigorífico em aeroportos do Brasil, com cerca de 30 mil m³ de capacidade

de armazenamento de importação e exportação. As 24 câmaras frias alcançam todos os níveis de temperatura e atendem todos os tipos de produtos. Além disso, o espaço conta com 440 posições para contêineres refrigerados na importação.

Marcus Vinicius Aguiar assume presidência da AEA



Marcus Vinicius Aguiar, 54 anos, diretor de Relações Institucionais e Governamentais da Renault do Brasil, assumiu a presidência da AEA – Associação

Brasileira de Engenharia Automotiva – para o biênio 2023-2024, em lugar de Besalier Botelho, que esteve à frente da entidade nas últimas duas gestões. A vice-presidência será ocupada por Everton Lopes, da Mahle Metal Leve.

Engenheiro mecânico, formado pela Universidade Mackenzie e com pós-graduação em Administração

pela FAAP e de Gestão pela Fundação Dom Cabral, Marcus Vinicius atua há 29 anos no setor automotivo. É desde 2014, vice-presidente da Anfavea, também é membro do Conselho Diretor do IQA, membro do Conselho Setorial da Indústria Automotiva da FIEP, membro do Comitê Gestor do LIDE Paraná e membro do conselho diretor da ABVE.

ABTLP lança curso de formação de condutores para CVC

A Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) lançou no auditório do Palácio dos Transportes o curso de formação de condutores para combinações de veículos de carga (CVC). O objetivo é capacitar os motoristas profissionais a reconhecerem quais as diferenças de um conjunto convencional e todos os aspectos de segurança dessas composições.

Para José Maria Gomes,

presidente da ABTLP, todos os motoristas profissionais têm como obrigação receber treinamento e passar nos exames do Contran para as categorias nas quais exercem atividade remunerada.

Com investimentos sendo realizados em preparação e prevenção, o caminho para zerar os acidentes graves e com fatalidade está sendo criado. O objetivo é dar foco às pessoas e conquistar o marco de “acidente zero”.

Levantamento referente ao ano de 2021, realizado pela Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Estado de São Paulo, aponta um total de 1.095 ocorrências (acidentes e incidentes), o que leva a uma média de 91 ocorrências por mês. Número maior em relação ao ano de 2020, quando houve 939 ocorrências, com média de 78 por mês.



EDITORA

Acervo Digital OTM - acesse

www.acervodigitalotm.com.br

1963

2023



Movimentação portuária avança em 2022

Com superávit na balança comercial, diversos portos brasileiros registraram resultados positivos em volume de cargas no ano passado

MÁRCIA PINNA RASPANTI



De acordo com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), a balança comercial brasileira apresentou resultados favoráveis no ano passado. O valor total exportado pelo Brasil em 2022 cresceu 19,1% e o valor importado avançou 24,3% em relação aos resultados registrado no ano anterior. O superávit na balança comercial do país foi de US\$ 61,8 bilhões, um pouco superior aos US\$ 61,4 bilhões de 2021. Em volume de carga, a exportação cresceu 4,4% e a importação subiu 2,7%.

Houve aumento de volume exportado

para todos os mercados, com exceção da China, que apresentou queda de 2,8%, afetada pela diminuição do minério de ferro. Pelo volume importado, a China teve alta de 12,6% e União Europeia subiu 3,8%. Esses bons resultados se refletem no desempenho dos portos brasileiros, um dos principais canais de exportação e importação do país.

PORTO DE SANTOS FECHA 2022 COM RECORDE HISTÓRICO

O porto de Santos movimentou 162,4 milhões de toneladas de carga em 2022. Em relação ao ano anterior, o resultado apresentou um crescimento de 10,5%. Os embarques avançaram 15,1%, chegando a 118,7 milhões de toneladas, e os desembarques totalizaram 43,7 milhões de toneladas. Em quatro anos, o crescimento acumulado foi de 22%, considerando o

montante de 133,2 milhões de toneladas movimentadas em 2018, o que representa um crescimento anual de 5,1%. Desde 2019 a Santos Port Authority (SPA) vem batendo recordes sucessivos, ano após ano.

Na movimentação de contêineres, o porto de Santos chega à sua marca recorde de cinco milhões de TEU no ano, o que significa aumento de 21% em quatro anos e de 3,2% em relação a 2021. Segundo a SPA, o porto está chegando perto de sua capacidade máxima para movimentação de contêineres, que é de 5,3 milhões de TEU por ano. Dessa forma, por meio do último Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), aprovado em 2020, a SPA realizou cinco leilões e endereçou mais seis projetos para atender às demandas do porto. Entre estes projetos previstos está o novo terminal de contêineres, STS 10, que aumentará a capacidade para esta carga em 2,3 milhões TEU por ano, retirando o risco do porto em operar no seu limite de capacidade para contêineres.

As mercadorias do agronegócio continuaram a se destacar no acumulado do ano, principalmente a soja em grão (+9,6%), o milho (+80,8%), a celulose (+59%), sucos cítricos (+9,6%) e as carnes (+20%). A movimentação no mês de dezembro também bateu sua maior marca para o

mês, atingindo 12,1 milhões de toneladas. Para contêineres, foram 375,7 mil TEU movimentados no mês.

O fluxo de navios nos 12 meses do ano foi de 5.202 atracações, crescimento de 7,1% em relação a 2021. A participação do porto de Santos na corrente comercial brasileira, ao longo de todo ano de 2022, concentrou 28,8% da fatia nacional.

APÓS REGISTRAR AVANÇO DE 12% EM 2022, SUAPE ESTIMA CRESCER 8% NESTE ANO

Em 2022, a movimentação de cargas no porto de Suape cresceu 12% em relação a 2021, totalizando 24,7 milhões de toneladas. Desse total, 72,1% (17,8 milhões toneladas) representaram grânéis líquidos (derivados de petróleo); 22,8% (5,6 milhões toneladas), cargas containerizadas; 2,7% (669 mil toneladas), grânéis sólidos; e 2,4% (591 mil toneladas) carga geral solta. Entre as principais cargas movimentadas pelo porto estão combustíveis minerais, óleos minerais, produtos químicos e orgânicos, e cereais.

Essa foi a segunda maior movimentação do porto desde a sua fundação, em 1978. O recorde histórico ocorreu em 2020, ano em que Suape movimentou 25,7 milhões de toneladas, também com ênfase para os

granéis líquidos. O número de atracações aumentou em relação a 2021, somando 1.506 (acréscimo de 3,8%).

“O crescimento de Suape está atrelado não só à posição estratégica do porto-indústria na região e no país, mas aos futuros investimentos a serem consolidados, a exemplo da instalação de usinas de produção de hidrogênio verde, o combustível do futuro; da chegada de um novo terminal de contêineres (APM Terminals, do Grupo Maersk) e do programa de inovação que o porto vem desenvolvendo com o Cesar (Centro de Estudos e Sistemas Avançados do Recife, localizado no Porto Digital), o que proporcionará mais agilidade e eficiência nas atividades portuárias”, explica o diretor-presidente do Complexo de Suape, Francisco Martins.

Líder nacional na movimentação de granéis líquidos, superando o maior atracadouro do país (Santos), Suape também é o primeiro no transporte de cabotagem (navegação entre portos do Brasil). O total movimentado neste fluxo de navegação foi de 16,4 milhões de toneladas, ou seja, 28% a mais do que em 2021. O número de importação segue igual ao resultado do período anterior, totalizando 5,6 milhões de toneladas. Já o segmento de exportação cresceu 6%, somando 2,6 milhões de toneladas.

PARANAGUÁ E ANTONINA REGISTRAM RECORDE DE 58 MILHÕES DE TONELADAS MOVIMENTADAS

Em 2022, a movimentação portuária no estado do Paraná chegou a 58,399 milhões de toneladas de cargas, com uma alta de 1,53%. A marca histórica supera o maior registro anterior, que era de 2021, com 57,51 milhões de toneladas.

“Fechamos mais um ano com movimentação histórica nos portos de Paranaguá e Antonina, graças ao empenho de todos os trabalhadores e aos esforços dos terminais e operadores portuários com o objetivo de manter a eficiência e produtividade”, afirma o diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Segundo Garcia, se comparado à movimentação de 2019, quando foi iniciado o trabalho desta gestão, o salto chegou a 9,6%. Naquele ano, a movimentação atingiu 53,2 milhões de toneladas de carga. Em 2020, foram 57,3 milhões de toneladas.

O maior volume está nos produtos exportados pelos portos de Paranaguá e Antonina. Em 2022, o embarque de carga rumo ao exterior somou 35,5 milhões de toneladas de cargas, volume 9,31% superior a 2021, com 32,5 milhões de toneladas. O número de atracações também foi superior, com

2.539 recepções a embarcações em 2022. São 75 a mais que em 2021.

Os produtos mais exportados pelos portos paranaenses foram soja, farelo de soja, açúcar, milho, frango, óleos vegetais, madeira, celulose, combustíveis, papel e carne bovina. Entre esses, com exceção da soja, celulose e combustíveis, todos os demais apresentaram alta. As mais significativas ocorreram nos embarques de milho (+535,5%), carne bovina (+113,1%), óleos vegetais, principalmente óleo de soja (+30,8%), papel (+26%) e madeira (+14,8%).

Apesar de ter registrado queda, soja é o principal produto exportado pelos portos do Paraná. No ano passado, foram embarcadas 10 milhões de toneladas. Em 2021, 13,2 milhões de toneladas. A queda (-24,1%) é reflexo do comportamento da oleaginosa no campo, onde a seca comprometeu o resultado da colheita.

Entre as importações do ano, com um volume de 19,9 milhões de toneladas, houve queda em 2022, comparado com o ano anterior (-10,6%). “O impacto negativo no volume de cargas importadas pelos terminais paranaenses veio dos fertilizantes, seguindo o movimento de queda observado na movimentação geral do produto no país”, explica o diretor presidente.

Pelos portos do Paraná, em 2022, foram



Movimentação portuária no estado do Paraná chegou a 58,39 milhões de toneladas de cargas, com uma alta de 1,5% em relação a 2021

importadas 10 milhões de toneladas de adubos, 15,6% a menos que em 2021. “Durante o ano passado todo o mercado dos adubos se comportou de uma maneira bem diferente, comparado com os anos anteriores”, comenta Garcia. Em 2022, houve uma antecipação na importação dos adubos, principalmente nos meses de janeiro, fevereiro, março e maio. “Foi um fenômeno ligado ao conflito entre Rússia e Ucrânia. Os preços dos fertilizantes subiram, o que fez com que os produtores usassem menos o insumo, visando economizar”, completa o executivo.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DO ITAQUI CRESCE 8% EM 2022

Com 33,6 milhões de toneladas de cargas movimentadas, o porto do Itaqui



Com 33,6 milhões de toneladas de cargas movimentadas, o porto do Itaqui registrou crescimento de 8% em relação a 2021

registrou crescimento de 8% em relação a 2021 e de 4% sobre o planejado pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Os granéis sólidos foram o grande destaque do ano, com 23 milhões de toneladas movimentadas, o que representa uma alta de 19% em relação ao ano passado e 11% acima do esperado.

Entre os granéis sólidos, a soja e o milho tiveram a maior movimentação anual da história do porto público do Maranhão, com 11,2 milhões de toneladas e 6,6 milhões de toneladas, respectivamente. A exportação de celulose produzida pela fábrica da Suzano no Maranhão também superou a marca histórica, com 1,7 milhão de toneladas.

O último mês do ano foi o melhor dezembro no Itaqui, com 2,5 milhões de toneladas movimentadas, 57,5% superior ao planejado para o mês e 47% acima do

mesmo período de 2021, impulsionado principalmente pela exportação de milho (1,07 milhão de toneladas).

“Esses números demonstram a manutenção da curva de crescimento do porto público do Maranhão e reafirmam o seu papel como hub regional e nacional em uma série de cargas. Os resultados de 2022 refletem um grande trabalho da equipe Emap e de toda a comunidade portuária em suas diversas cadeias produtivas, bem como nos investimentos tanto com recursos da autoridade portuária quanto da iniciativa privada”, afirma o diretor de operações do porto do Itaqui, Jailson Luz.

Em 2023, o porto espera ampliar mais ainda sua capacidade. A Santos Brasil, que recebeu autorização da ANP para operar um dos três terminais arrematados em leilão em abril de 2021, iniciou os investimentos para ampliação das duas áreas brownfield (TGL 1 e TGL 3) no porto do Itaqui. Para o primeiro trimestre de 2023 também está previsto o início da construção de um novo terminal. “Com os investimentos de R\$ 600 milhões, a capacidade da Santos Brasil no Itaqui deve chegar a 2,9 bilhões de litros por ano e, utilizando toda nossa infraestrutura e superestrutura de ferrovias, o combustível chegará no mercado do Maranhão e do corredor Centro-Norte, impulsionando ainda mais o agronegócio”, detalha Luz. **CTM**

▶▶▶ Agende-se ◀◀◀



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2023

▶ 8 e 9 de AGOSTO
Hotel Royal Tulip BRASÍLIA - DF



Realização



Organização



Apoio Editorial



NTUrbano

24·25·26
OUTUBRO 2023

Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



AGENDE-SE

Initiative:



Organization:



marcelofontana@otmeditora.com

WhatsApp 11 99280-2606