



TRANSPORTADORAS E AUTÔNOMOS ESPERAM APROVAÇÃO DE MEDIDA PROVISÓRIA SOBRE SEGURO OBRIGATÓRIO



**Ford traz as primeiras
picapes F-150 para o Brasil**

**Fiat apresenta quarta geração
do Ducato com cinco configurações**

**Vendas de veículos elétricos avançam
223% no primeiro trimestre**

**Mercedes-Benz lança campanha
contra abusos no transporte coletivo**

**Compagas e Scania firmam parceria
e buscam incentivar o uso de gás**

**Fras-le anuncia nova marca
corporativa ao mercado**

**Portos da região sul registram expansão
nos primeiros meses do ano**

**Número de passageiros sobre
trilhos cresceu 28% em 2022**

Novo Constellation 26.320 Euro 6
O mais desejado das estradas
ficou ainda melhor e está
com condições especiais.

- + eficiente
- + confortável
- + seguro
- + tecnológico



No trânsito, escolha a vida!



Volkswagen Caminhões e Ônibus



Volkswagen Caminhões e Ônibus



@vvcaminhoes

Acesse nosso QR Code ou vwco.com.br e conheça
a **Nova Família Constellation**, que vai continuar dominando as estradas.



**Caminhões
Ônibus**

Na expectativa de ter autonomia na contratação do seguro obrigatório

A medida provisória Nº 1.153/2022 que acaba com a possibilidade de donos de carga ou embarcadores contratarem o seguro obrigatório em nome do transportador precisa ser aprovada pelo Congresso Nacional até junho. Caso contrário, perderá a validade.



O que acontece atualmente, os donos de carga determinam as condições para o seguro e para o plano de gerenciamento de risco que deve ser assinado pelo transportador. De acordo com as entidades que representam os transportadoras, essa prática tem causado nos últimos 15 anos distorções nas coberturas de seguro e prejuízos para os transportadores de carga.

Para NTC&Logística é necessário devolver a autonomia de contratação ao transportador, já que a prática atual tem gerado prejuízos ao transporte rodoviário de carga. O motivo é que, quando o embarcador faz a contratação do seguro em nome do transportador, as regras não são discutidas com quem transporta, o que

muita vezes são prejudiciais a este.

A medida provisória em tramitação no Congresso Nacional devolve a autonomia ao transportador, que pode melhorar a gestão de sua frota, carregando maiores volumes de mercadorias, além de reduzir os custos de administração e gestão de dezenas de

planos de gerenciamento de risco hoje exigidos pelos proprietários de carga.

Dentro da operação logística, o transportador ficaria, a partir da edição da medida provisória, livre para estabelecer um plano de gerenciamento de risco com sua seguradora mediante o qual, ao mesmo tempo que ameniza os riscos, proporciona condições de realizar o transporte de uma quantidade maior de bens, aproveitando ainda a tecnologia atual de veículos como bitrens e rodotrens, o que resultará em maior eficiência e produtividade no setor e, conseqüentemente, aumentando a rentabilidade dos operadores de transporte. É o que afirmam as organizações representativas do setor.

Eduardo Chau Ribeiro | Editor

SUMÁRIO

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Transportadoras e motoristas autônomos esperam aprovação da Medida Provisória 1153 que será votada até junho **6**

COMERCIAIS LEVES

A Ford traz ao Brasil as primeiras unidades da F-150 e as entregas começam nas próximas semanas para as aquisições na pré-venda **10**

ELETRIFICAÇÃO

Vendas de veículos elétricos leves atingem crescimento de 223% no primeiro trimestre deste ano, segundo a ABVE **12**

COMBUSTÍVEIS

Compagas e a Scania formam parceria para impulsionar o GNV e o biometano em veículos pesados **16**

MONTADORAS

Fiat lança no mercado a quarta geração do Ducato com cinco configurações e que possui menor TCO **20**

ANFAVEA

A nova lei de emissões faz produção de caminhões recuar 28,8% no primeiro trimestre de 2023 **24**

CONSCIENTIZAÇÃO

Mercedes-Benz lança campanha que busca reduzir os abusos enfrentados pelas mulheres no transporte coletivo **28**

AUTOPEÇAS

• A Fras-le apresenta ao mercado novo posicionamento de marca corporativa, que passa a se chamar Frasle Mobility **30**

• Bosch lança plataforma de telemetria desenvolvida no Brasil para a gestão de frotas de caminhões **34**

• ZF inicia na Alemanha produção em série do CeTrax lite para veículos comerciais leves **36**

TRANSPORTADORAS

Gabardo Transportes, que transporta automóveis, caminhões, tratores agrícolas e barcos, tem perspectivas positivas para 2023 **38**

FERROVIAS

VLI adiciona na sua frota 18 vagões para atender novo fluxo de fertilizantes no Arco Norte **44**

METROFERROVIÁRIO

Deslocamento de passageiros sobre trilhos cresceu 28% em 2022, com 2,3 bilhões de pessoas transportadas, segundo ANPTrilhos **46**

PORTOS DO SUL

Os portos do sul alcançaram resultados positivos no primeiro trimestre, com expansão no volume de cargas movimentadas **50**

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Indústria registrou crescimento de 4,3% no primeiro trimestre de 2023 **60**

SEÇÕES: Editorial **3** Artigo **40** Novas **56**

transporte
MODERNO
Todos os modos

Ano 59 - Nº 515 - Abril 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

O FUTURO DA SUA FROTA É NÃO TER FROTA. QUEM FAZ AS CONTAS NÃO COMPRA: **ALUGA**



RENOVANDO
FROTAS.
INOVANDO
NEGÓCIOS.



DOCUMENTAÇÃO
EM DIA



ECONOMIA
DE ATÉ 30%



PRONTA
ENTREGA



PLANOS COM
MANUTENÇÃO



ALUGUEL DE CAMINHÕES
VW 9.170 DELIVERY 4X2

PLANOS
MENSAIS
A PARTIR
DE R\$: **4.490,00***

FRANQUIA: 2.000 KM/MÊS



ALUGUEL DE CAMINHÕES
VW E-DELIVERY 11TON
(ELÉTRICO)

PLANOS
MENSAIS
A PARTIR
DE R\$: **15.589,00***

FRANQUIA: 2.000 KM/MÊS



ALUGUEL DE CAMINHÕES
VW METEOR 28.460 6x2
CAVALO MECÂNICO

PLANOS
MENSAIS
A PARTIR
DE R\$: **12.250,00***

FRANQUIA: 8.000 KM/MÊS



ALUGUEL DE CAMINHÕES
SCANIA R410 6X2 (GÁS)

PLANOS
MENSAIS
A PARTIR
DE R\$: **20.489,00***

FRANQUIA: 8.000 KM/MÊS

**CAMINHÕES DE DIVERSAS MARCAS
E MODELOS COM CONDIÇÕES EXCLUSIVAS**

ALUGUE
CAMINHÕES JÁ
0800 025 4141



vamos.com.br

*Condições para Contrato de Locação, com prazo mínimo de 60 meses, para ano/modelo 2021/2021, 2021/2022 ou 2022/2022, sem serviços de manutenção, com quilometragem máxima por mês de acordo com a oferta. Ofertas validade até 30/04/2023 ou enquanto durarem os estoques. Condições sujeitas a alteração sem prévio aviso. Imagens meramente ilustrativas.

Transportadoras e autônomos esperam aprovação da MP 1153

Medida provisória que acaba com a possibilidade de o seguro obrigatório do transportador ser contratado pelo embarcador precisa ser votada até junho ou perderá a validade

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A medida provisória Nº 1153/2022 acaba com a possibilidade de donos de carga ou embarcadores contratarem o seguro obrigatório em nome do transportador. Com a sua aprovação pelo Congresso Nacional, os transportadores rodoviários de carga esperam maior eficiência em sua operação. Editada em dezembro passado, a MP 1153 perde validade caso não seja aprovada pelos parlamentares até junho.

No cenário atual, os donos de carga impõem as condições para o seguro e para o plano de gerenciamento de ris-

co (PGR) que deve ser assinado pelo transportador. Essa prática, segundo a Confederação Nacional do Transporte e Logística (NTC&Logística), tem gerado, nos últimos 15 anos, distorções nas coberturas e prejuízos para as empresas de transporte de carga.

De acordo com Marcelo Rodrigues, diretor financeiro da NTC&Logística, é necessário devolver a autonomia de contratação para o transportador. “Essa situação tem causado prejuízos ao transporte rodoviário de cargas. Quando o embarcador faz a contratação em seu nome, as regras não são discutidas com o transportador, e muitas vezes são prejudiciais a ele”, comenta.

Com a mudança promovida pela MP 1153, o transportador rodoviário pode melhorar a gestão de sua frota, carregando volumes maiores de mercadorias, bem como reduzir os custos de administração e gestão de dezenas de planos de gerenciamento de risco (PGR) hoje exigidos pelos

proprietários da carga. Além da NTC&Logística, a MP é apoiada pelas principais entidades que representam a categoria como Confederação Nacional do Transporte (CNT), Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas (ABTC) e Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA).



Marcelo Rodrigues:
“Quando o embarcador faz a contratação em seu nome, as regras não são discutidas com o transportador, e muitas vezes são prejudiciais a ele”

é ter maior eficiência e produtividade no setor, refletindo na rentabilidade dos operadores de transporte.

“Quem sabe as condições para fazer o transporte da

Rodrigues se diz otimista com as discussões que têm sido geradas em torno da aprovação da MP 1153. “Esse debate tem se mostrado favorável ao transporte rodoviário de cargas, principalmente sob o ponto de vista da responsabilidade civil do transportador sobre a carga. Infelizmente, os embarcadores têm resistido, pois não querem deixar o seguro sob nossa responsabilidade. Mas acredito que essas questões devem ser esclarecidas”, avalia.

Dentro da operação logística, o transportador ficaria, a partir da edição da MP, livre para estabelecer um PGR com a sua seguradora por meio do qual, ao mesmo tempo que mitiga os riscos, proporciona condições de efetuar o transporte de uma quantidade maior de bens, aproveitando inclusive a tecnologia atual de veículos como bitrens e rodotrens. A expectativa

carga é o transportador. Ao contratar o seguro obrigatório do transportador, o embarcador negocia condições que não conhece, o que acaba encarecendo os custos do transporte”, afirma Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística.

RESPONSABILIDADE CIVIL

O seguro obrigatório de que trata a MP é o de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) para cobertura de indenizações ao embarcador em caso de danos à carga. E o seguro de Responsabilidade Civil por Desvio da Carga (RCF-DC), contra roubo, furto simples e qualificado, apropriação indébita, estelionato e extorsão simples ou mediante sequestro, também passa a ser obrigatório.

Lauro Valdivia: “O transportador tem mais poder de negociação com a seguradora. Ele olha a apólice conhecendo as necessidades da sua frota e de seus clientes”



O RCTR-C, que cobre as perdas e danos decorrentes de acidentes em rodovias e incêndio em armazéns é obrigatório desde 1966. A MP com seus ajustes apenas acrescenta o risco de roubo da carga, um risco que só se tornou mais relevante no Brasil na década de 1980, e determina serem esses seguros exclusivos do transportador.

“O transportador tem mais poder de negociação com a seguradora. Ele olha a apólice conhecendo as necessidades da sua frota e de seus clientes, que são as embarcadoras”, afirma o assessor da NTC, acrescentando que a operação, como um todo, fica mais inteligente, segura e barata, porque o transportador não precisa mais cumprir exigências de um PGR que não foi elaborado considerando as características de suas operações. Sendo o transportador responsável pelo seguro e gerenciamento de riscos, poderá repassar esse custo ao embarcador, que por sua vez deixa de ter que contratar esses serviços

ou fazer em duplicidade.

Segundo a NTC&Logística, sem as alterações introduzidas pela MP 1153, os embarcadores chegam a exigir, por exemplo, diversas restrições, paradas e cumprimento de horários totalmente aleatórios e equivocados em relação à eficiência da operação logística de transporte. Tais exigências, por várias vezes, comprometem

inclusive atendimento às leis de controle de jornada e de descanso do motorista. Também tornou-se comum ter caminhões circulando com ociosidade devido aos limites de valor, horários e rotas impostos por planos de gerenciamento de risco dos embarcadores.

Além disso, em boa parte dos casos, o PGR é uma condicionante para a Dispensa de Direito de Regresso (DDR), um benefício que a seguradora e o embarcador dão ao transportador afirmando que ele não será cobrado em caso de sinistro. Ocorre que, além de ter exigências que dificilmente conseguem ser cumpridas pelo transportador, fazendo ele perder o benefício, a DDR não se aplica aos riscos cobertos pelo RCTR-C.

Segundo as entidades dos transportado-

res e dos autônomos, a DDR é uma armadilha, que “vem acompanhada de diversas obrigações nos planos de gerenciamento de risco, que na sua grande maioria são difíceis, às vezes impossíveis, de cumprir. E em eventual falta de cumprimento a seguradora em um sinistro nega a cobertura da apólice ao transportador, ressarcir o contratante dos serviços de frete e move uma ação de regresso contra a transportadora para se ressarcir do prejuízo. Em resumo, o transportador fica sem cobertura para sua responsabilidade civil.”

É importante destacar que a MP 1153/2022 não impede o embarcador de ter seu próprio seguro. Ele tem à sua disposição a apólice de seguro de “Transporte Nacional-TN”, regulamentada pela Resolução Susep 354/2007, com cobertura ampla. Nesse caso, existindo o seguro próprio do transportador, ocorrendo algum sinistro, as seguradoras se entendem sobre qual deve indenizar o dano e o transportador estará efetivamente protegido.

AUTÔNOMOS

Marcelo Rodrigues, da NTC&Logística, destaca que a aprovação da MP 1153 é uma prioridade do setor como um todo. “É uma luta das transportadoras, cooperativas e também dos caminhonei-

ros autônomos. É uma reivindicação de todos. O autônomo, por exemplo, quer fazer o carregamento diretamente com os embarcadores. E sem resolver essa questão securitária, eles não irão conseguir”, acrescenta.

Os caminhoneiros autônomos do Brasil, cerca de um milhão de pessoas, estão em alerta pela MP. “O transportador autônomo de cargas (TAC) tem que ter o direito de contratar seu próprio seguro obrigatório. A MP abre uma porta para a gente porque a maior dificuldade para a contratação direta do caminhoneiro, sem atravessador, é a questão do seguro. Se o caminhoneiro puder fazer o seguro direto não somos mais obrigados a aceitar a DDR (Dispensa de Direito de Regresso), que é uma imposição do dono da carga e nos deixa sem cobertura de seguros para roubos e avarias”, afirma Júnior Almeida, do Sindicam Ourinhos.

Segundo as entidades do setor, na prática, a situação é a seguinte: “Se um carro que estiver sendo transportado numa cegonha tiver um arranhão, o dono da carga (embarcador) pode descontar o que bem quiser do caminhoneiro, sem critério ou possibilidade de negociação. A MP 1153/2022 organiza isso e nos garante direitos. Se não for aprovada, tudo volta para trás”, completa Junior Almeida. **CTM**



As primeiras F-150 da Ford chegam ao país

As picapes começarão a ser entregues nas próximas semanas para os clientes que adquiriram os veículos na pré-venda

SONIA MORAES

A Ford traz ao Brasil as primeiras unidades da picape F-150. As picapes começarão a ser entregues nas próximas semanas para os clientes que adquiriram os veículos na pré-venda. O programa de venda antecipada, realizado em fevereiro, foi um sucesso, com as 500 veículos dis-

poníveis, esgotando-se em tempo recorde. O modelo foi oferecido inicialmente para clientes da marca, em uma ação de relacionamento, e depois para todo o público.

“A programação de entrega da F-150 para os clientes na pré-venda era de 90 a 120 dias. Esse prazo está mantido e, em muitos

casos, pode até ser antecipado”, diz Dennis Rossini, gerente de marketing de produto da Ford.

Segundo Rossini, as primeiras unidades do veículo serão despachadas para as concessionárias assim

que o processo de documentação estiver concluído e novos desembarques estão programados para os próximos meses. As vendas da F-150 agora são realizadas diretamente nas concessionárias da Ford em todo o Brasil, com prazo de entrega informado no momento da reserva.

“Sabemos que os clientes estão ansiosos para receber a sua picape e reafirmamos nosso compromisso para que eles possam ter a posse do veículo o mais breve possível”, completa o executivo.

A F-150, picape mais famosa do mundo é líder de vendas nos Estados Unidos há 46 anos consecutivos. Ela chega ao Brasil em duas versões: a esportiva Lariat, com itens de acabamento externo escurecido, e a topo de linha Platinum, de luxo, com elementos cromados. Ambas são equipadas com carroceria de alumínio ultrarresistente, o motor V8 5.0 mais poten-



Vendas da F-150 são realizadas diretamente nas concessionárias da Ford com prazo de entrega informado no momento da reserva

te da categoria, com 405 cv, e transmissão automática de 10 marchas, além de pa-

cote off-road completo com tração 4x4, bloqueio eletrônico do diferencial e oito modos de condução.

O veículo vem também com tecnologias avançadas de assistência ao motorista, oito airbags, teto solar panorâmico, painel digital de 12 polegadas, ajuste elétrico com memória dos bancos, volante e pedais e sistema multimídia e de conectividade SYNC 4 de nova geração. Entre outros itens exclusivos, conta ainda com sistemas de iluminação e câmeras externas 360°.

A caçamba de 1.370 litros tem tampa com acionamento elétrico, escada de acesso, iluminação em Led, tomada de 110 V e revestimento protetor especial. A F-150 também é capaz de rebocar 3.515 kg e já vem com preparação para engate, controle de freio e de oscilação de reboque, além de assistente de manobras.

CTM

Venda de veículos eletrificados leves segue em expansão

Março obteve recorde nos emplacamentos de modelos movidos a eletricidade e o primeiro trimestre do ano também foi bastante positivo, sendo o segundo melhor mês da série histórica da ABVE

MÁRCIA PINNA RASPANTI



De acordo com a Associação do Veículo Elétrico (ABVE), o mercado brasileiro de veículos leves eletrificados emplacou 5.989 modelos em março de 2023, um crescimento de 55,5% em relação a março do ano passado, quando foram

licenciados 3.851 modelos. Os eletrificados leves incluem os elétricos híbridos plug-in (BEV e PHEV), que podem ser carregados por conector externo, e os não plug-in (HEV), somando automóveis, comerciais leves, utilitários e SUV.

A ABVE informa que foi o melhor mês de março e o segundo melhor mês de toda a série histórica, iniciada em 2012 pela entidade. Os números de março também confirmam o primeiro trimestre de 2023 como o melhor da série histórica, com 14.787 eletrificados leves vendidos, um volume 50% maior do que o mesmo período de 2022 (9.844 emplacamentos).

Em comparação com o primeiro trimestre de 2021, quando foram comercializadas 4.582 unidades, o desempenho do mercado de eletrificados em 2023 se destaca ainda mais, com aumento de

223%. Em relação a fevereiro de 2023, que registrou 4.294 licenciamentos, os 5.989 emplacamentos de março apresentaram um crescimento de 39,5%. Em relação a janeiro (4.503), a expansão foi de 33%.

Na avaliação da ABVE, os números confirmam o aquecimento do mercado de eletrificados leves no país em 2023. O total da frota de eletrificados leves em circulação no Brasil, desde o início da série histórica, chegou a 141.291 unidades em março.

“Cada vez mais, temos veículos eletrificados (híbridos e totalmente elétricos) circulando pelas cidades. É uma tendência irreversível. Mas é necessária uma política pública nacional de descarbonização, que ainda não temos. Quando tivermos, vai haver uma aceleração no uso dos elétricos e de outras tecnologias não poluentes”, comenta Ricardo Bastos, presidente da ABVE.

Bastos destaca que o Brasil tem uma matriz energética limpa, em comparação a outros países. “Se pegarmos a China como exemplo, o Brasil está muito à frente nessa parte, com ampla possibilidade de uso de energia eólica, solar e hidrelétrica, o que é uma grande vantagem. Hoje as usinas de etanol e açúcar são verdadeiras empresas de energia, transformando os resíduos da



Ricardo Bastos: “Cada vez mais, temos veículos eletrificados (híbridos e totalmente elétricos) circulando pelas cidades. É uma tendência irreversível”

fabricação destes produtos em energia. Ou seja, o país tem muitas vantagens e condições de avançar no uso de energias menos poluentes.”

RECARGA

Para a ABVE, um importante destaque de março foi o crescimento das vendas dos veículos elétricos que podem ser recarregados por conector externo (plug-in), confirmando uma tendência dos meses anteriores. Dos 5.989 emplacamentos de

março, 2.172 foram de PHEV (elétricos híbridos plug-in) e 587 de BEV (elétricos 100% a bateria), totalizando 2.759 veículos plug-in no mês. Esse total indica um crescimento expressivo de 194% desse segmento em comparação com o total de 939 elétricos plug-in leves comercializados em março de 2022.

Na comparação com fevereiro de 2023 (2.021 veículos), o crescimento dos plug-in foi de 36,5% em março. Os resultados são considerados muito representativos para o mercado da eletromobilidade no Brasil, pois, na visão da ABVE, sinalizam uma maior confiança dos compradores com a tecnologia de veículos elétricos com possibilidade de recarga externa.

Essa confiança tem sido reforçada pelo aumento da infraestrutura de recarga. Segundo a ABVE, havia em dezembro de 2022 um total de aproximadamente 2.950 eletropostos públicos e semipúblicos no país. A previsão dos empresários do setor é de que haverá pelo menos dez mil até 2025.

Para Bastos, a infraestrutura de recarga vai continuar a se ampliar à medida que a demanda também cresce. “Já temos iniciativas de criação de pontos de recarga ou de recarga rápida em diversas cidades. E isso está acontecendo em uma velocidade boa, que pode melhorar obviamente. Com certeza, uma política pública nesse

sentido vai acelerar bastante o processo. Um bom exemplo é Brasília, que oferece redução de IPVA para os carros elétricos. As empresas de infraestrutura estão atentas a essas iniciativas, e aproveitam essas oportunidades”, observa Bastos.

Os números do mercado de eletromobilidade no Brasil continuam sendo puxados pelos veículos elétricos híbridos não plug-in (HEV), especialmente os modelos flex movidos a etanol. Em março de 2023, foram 3.230 emplacamentos de veículos leves HEV, sendo 2.272 híbridos flex (a etanol) e 958 híbridos a gasolina. Em relação a fevereiro (2.273), os HEV cresceram de 42%, mantendo a liderança do mercado de veículos eletrificados no país.

Na opinião de Bastos, existem muitas tecnologias que contribuem para a descarbonização e que devem ser consideradas, além da eletrificação, como veículos movidos a gás, híbridos e movidos por outras fontes de energia limpa. “É importante que haja opções para que os países ou regiões possam escolher a mais adequada. Costumo dizer que a melhor tecnologia é a que é viável naquele momento, para determinado país ou região. Temos que considerar todas as tecnologias que reduzem as emissões. No Brasil, os modelos flex e os movidos a etanol têm bastante relevância no mercado”, lembra. **CTM**



29 DE
NOVEMBRO
2023
SÃO PAULO


FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL


As boas práticas em ESG como pilares do desenvolvimento de negócios nas indústrias, empresas de transportes de passageiros, cargas e logística.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER



 /Forum-Transporte-Sustentavel

 @forum_transporte_sustentavel

 /forum-transporte-sustentavel

FORUMTRANSPORTESUSTENTAVEL.COM.BR



Compagas e Scania formam parceria para impulsionar GNV e biometano em veículos pesados

Ações já em andamento visam demonstrar a eficiência e a tecnologia dos veículos e desenvolver rotas para que ônibus e caminhões possam rodar com o gás natural ou biometano no Paraná

SONIA MORAES



A Companhia Paranaense de Gás (Compagas) e a Scania se uniram com o objetivo de impulsionar o uso do Gás Natural Veicular (GNV) e do biometano em veículos pesados. A parceria foi consolidada em abril durante a participação das empresas no 5º Fórum Sul Brasileiro de Biogás e Biometano, em Foz do Iguaçu (PR). As

empresas ressaltaram a importância do trabalho conjunto para a implantação de projetos que permitam o desenvolvimento do uso do gás para o transporte pesado, incluindo ônibus e caminhões, e a estruturação de corredores azuis para que esses veículos possam rodar com um combustível mais eficiente e sustentável.

“Os projetos ligados à mobilidade sustentável colocam o Paraná em um movimento de destaque nacional. O gás natural é uma energia verde e colabora para a transição energética com menor emissão de poluentes e melhor competitividade. Além disso, há de se destacar a disponibilidade da tecnologia da Scania para adoção imediata pelas frotas e empresas, o que representa ganhos ambientais e operacionais também imediatos. O gás natural e o biometano são os combustíveis para a sustentabilidade do presente”, afirma

o CEO da Compagas, Rafael Lamastra Jr.

“A parceria da Scania com a Compagas celebra mais um passo importante para a descarbonização do transporte de cargas e passageiros. É necessário que o máximo de agentes possíveis estejam engajados a essa urgência, de não dependência ao diesel, e estimule o mercado para atender a essa demanda. Nós estamos atuando em várias frentes para que o biometano se torne cada vez mais uma opção não apenas viável, mas real, assim como aconteceu com o etanol para os automóveis”, destaca Gustavo Bonini, diretor de relações institucionais da Scania.

Entre os projetos conduzidos pelas duas empresas está a demonstração do ônibus 100% a gás natural que integra o transporte coletivo urbano de Curitiba e Região Metropolitana. O objetivo da iniciativa é executar a demonstração do veículo movido a GNV e certificar os indicadores de eficiência, em especial, a redução nas emissões de poluentes para integrar esse tipo de carro nas frotas do transporte público do Paraná. “Queremos mostrar que a substituição de veículos movidos a diesel por gás natural ou biometano contribui não apenas para o meio ambiente e a saúde da população, mas também para a economia, devido à menor dependência do diesel impor-



Rafael Lamastra Jr.: “O gás natural e o biometano são os combustíveis para a sustentabilidade do presente”

tado, proporcionando um melhor custo operacional para frotas e empresas”, diz Lamastra. As empresas irão realizar a demonstração do veículo a gás também nos municípios de Londrina e Ponta Grossa.

Outro projeto que está no centro desta parceria são os corredores azuis, iniciativa que é realidade no Paraná e em diversos estados do país. O propósito comum é o desenvolvimento de pontos de abastecimento de GNV adequados e adaptados para veículos pesados (caminhões e ônibus) nas principais rodovias e rotas de escoamento de cargas, permitindo trajetos com maior autonomia com energia limpa e a consequente ampliação do número de veículos que utilizam a tecnologia para suas viagens. No estado, a Compagas atende a cinco postos localizados na



Gustavo Bonini: “A parceria da Scania com a Compagas celebra mais um passo importante para a descarbonização do transporte de cargas e passageiros”

Região Metropolitana de Curitiba que já atuam no abastecimento destes veículos e, ainda em 2023, a previsão é que comece a operar, na cidade de Ponta Grossa, na região dos Campos Gerais, o primeiro posto projetado com infraestrutura exclusiva para o abastecimento a gás de veículos pesados. “Nosso foco é o escoamento da produção agrícola do interior do Paraná ao porto de Paranaguá”, destaca Lamastra.

Para a Scania, a evolução da infraestrutura permite o crescimento do uso da tecnologia nas estradas do país. “Para que a transição energética ocorra é fundamental o desenvolvimento de infraestrutura de distribuição e ampliação da rede de abastecimento”, explica Bonini. “São ações de parcerias como esta que precisamos para

avançar, inovar e oferecer soluções para que outras empresas também superem suas metas. Nossa expectativa é que os corredores sustentáveis se desenvolvam e o biometano se consolide como alternativa viável”, completa.

Abastecidos com gás natural e biometano, os veículos pesados se destacam no aspecto sustentabilidade, pois contam com uma redução significativa na emissão de carbono. Em relação ao diesel, estima-se que o gás natural reduza a emissão de CO² em até 20%, enquanto o biometano alcança uma redução de até 90%. Quando comparado ao diesel, a redução de óxidos de nitrogênio (NOx) é de quase 90% e de material particulados chega a 85%.

Os modelos têm motor do Ciclo Otto (o mesmo conceito dos automóveis) e movidos 100% a gás e biometano, ou mistura de ambos. Não são convertidos do diesel para o gás e têm garantia de fábrica. Os cilindros e válvulas são certificados pelo Inmetro (em conformidade com a lei). São três válvulas (vazão, pressão e temperatura) que liberam o gás em caso de anomalia em um destes três quesitos. Os cilindros são extremamente robustos (o material é de ogivas de mísseis). Em caso de incêndio ou batida o gás é liberado para a atmosfera e se dissolve sem perigo de explosão.

CTM

O maior evento da América Latina
que promove a interação da indústria
automotiva e indústria da tecnologia
criando soluções inovadoras
para logística e transporte
já tem data marcada:



19 e 20
DE JUNHO

PAVILHÃO F
TRANSAMÉRICA
EXPO CENTER
SÃO PAULO

Entre em contato e saiba como participar:
marcelofontana@otmeditora.com
11 99280-2606 | 11 5096-8104

ORGANIZAÇÃO:



CURADORIA:

Lunica





Novo Ducato consolida linha de vans da Fiat

Mesmo na liderança, montadora quer ampliar participação com o lançamento da quarta geração do Ducato

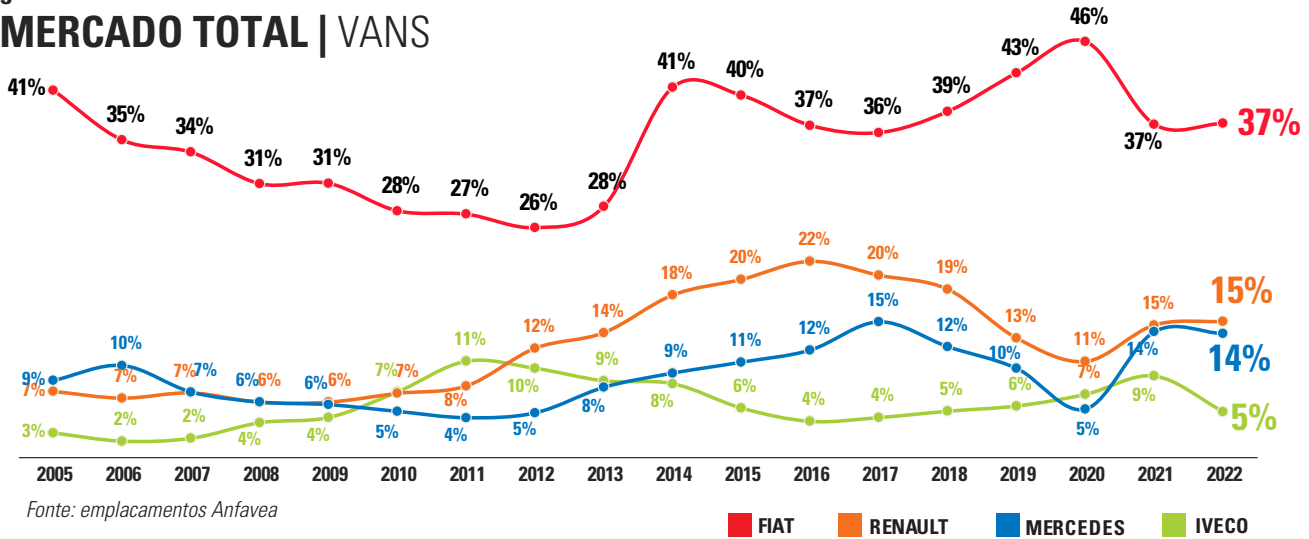
FRED CARVALHO, DE ITUPEVA

A Fiat é líder no concorrido mercado de vans, com 37% de participação (veja gráfico 1), mas pretende ampliar com a chegada da quarta geração do Ducato, com cinco configurações: Cargo, Multi-cargo, Multi, Minibus Confort e Minibus Executivo. Desta vez, no entanto, não existirá a versão chassis.

“O mercado de vans vem em forte crescimento, saindo de 53 mil unidades em 2019 para 64 mil no ano passado (veja gráficos 2). E a Fiat acompanhou este movimento com o lançamento do Scudo no ano passado e também na implementação do atendimento especializado aos clientes com a introdução

gráfico 1

MERCADO TOTAL | VANS



da Fiat Professional,” comenta Herlander Zola, vice-presidente sênior da Fiat para a América do Sul.

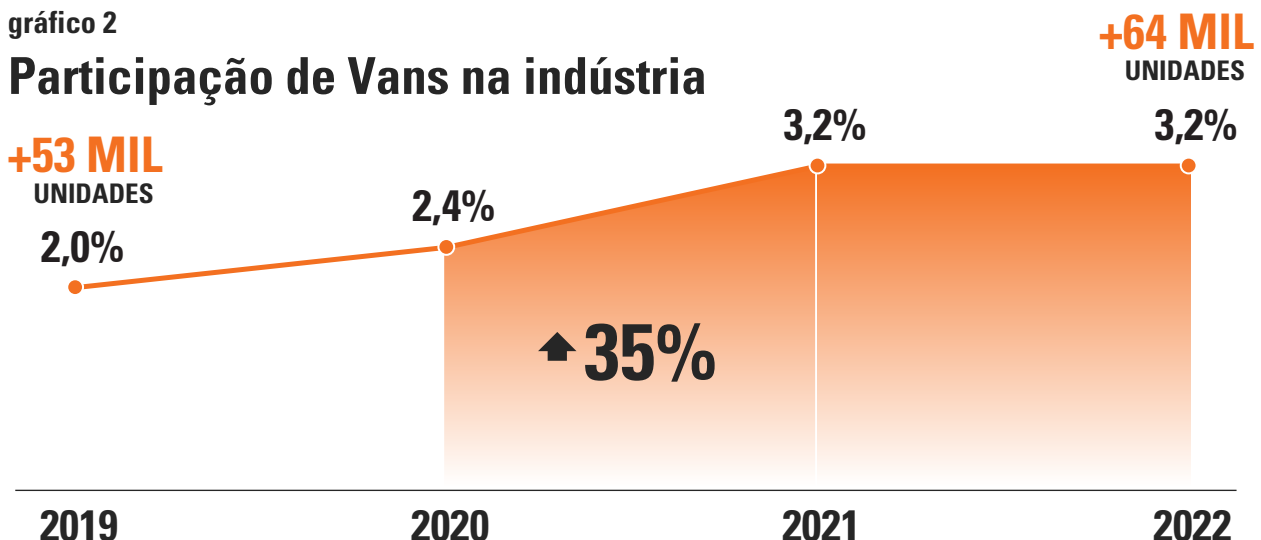
O projeto inicial era trazer a nova geração do Ducato no segundo semestre do ano passado, mas, como o novo produto é importado da fábrica da Sevel, na Europa, tornou-se mais interessante transferir o

lançamento para início deste ano. Vantagem para os consumidores que usufruirão das melhorias introduzidas para 2023.

“A previsão de vendas para este ano é em torno de 2 mil unidades. Até poderia ser mais, mas com as taxas de juros atuais fica complicado elaborar estratégias de financiamento atraentes”, explica Zola.

gráfico 2

Participação de Vans na indústria





Quarta geração da Ducato possui o menor TCO (Total Cost of Ownership) da categoria

– controle de estabilidade, hill assist – sistema para partida em rampas – controle de tração, sensor de estacionamento e piloto automático.

Para facilitar a vida do motorista, a alavanca do câmbio de 6 marchas fica localizada no painel e é extremamente fácil de acionar, tem apoio para o braço com regulagem, ar condicionado, airbags para motorista e passageiro, banco com regulagem lombar, de altura e inclinação, além de 15 porta-objetos com capacidade para 37 litros.

A preocupação com o custo operacional aparece em outros detalhes, como a grade dianteira dividida em 3 partes – facilita a

troca do pedaço danificado – e os faróis tendo um posicionamento mais alto, da mesma maneira que as lanternas traseiras, o que

DIFERENCIAIS IMPORTANTES

A quarta geração Ducato tem inúmeras vantagens competitivas para redução do custo operacional. Desde um motor 2.2 turbodiesel com 140 cv – versão anterior tinha 130 cv – start stop e já dentro das normas Euro 6/Proconve L7, com uma economia de combustível de 13% em relação à terceira geração. Importante: a autonomia é de 900 quilômetros.

Na área de segurança introduz o controle adaptativo de carga – que distribui eletronicamente o acionamento de freios conforme distribuição da carga

gráfico 3

Cesta de colisão

PARA-CHOQUE LATERAL
GRADE FAROL
CAPO
PARA-LAMAS



Fonte: Preço público montadoras

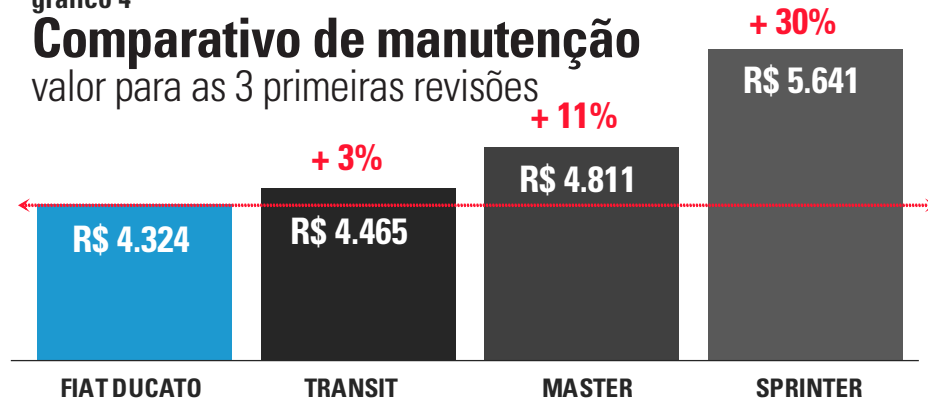
evita danos em casos de acidentes leves do dia a dia – as chamadas ‘encostadinhas’.

As rodas em aço, proteções laterais, para-choques emborrachados, maçanetas com acionamento vertical, posição de acesso mais baixa, fácil acesso para paletes, ganchos de fixação, porta lateral deslizante, mil litros de capacidade de carga, tudo foi concebido para minimizar custo.

A preocupação com o TCO (Total Cost of Ownership) também conhecido como custo operacional, foi uma constante na elaboração da quarta geração. E no comparativo para 100.000 km/24 meses o Ducato tem TCO de R\$ 2,78 por quilômetro contra R\$ 3,13 dos concorrentes.

gráfico 4

Comparativo de manutenção valor para as 3 primeiras revisões



Fonte: Preço público / site de montadoras

No preço da cesta colisão (gráfico 3) o custo está em R\$ 9.990 contra R\$ 12.022 da Transit, R\$ 12.063 da Master e R\$ 18.236 da Sprinter. A mesma coisa acontece no valor das três primeiras revisões (veja gráfico 4)

Com a importação direto da Europa, as futuras decisões quanto a importar a versão elétrica ou um outro produto ou versão serão mais fáceis. A maior dificuldade, lógico, é a preparação para eventuais oscilações cambiais.

Com este lançamento, com a proximidade que a Fiat tem com os transformadores – que produzem desde ambulâncias até sofisticados motorhomes – existem boas possibilidades para buscar mais alguns pontos percentuais no mercado de vans.

A estratégia está bem estruturada. E para a linha de produtos ficar mais similar à italiana falta apenas o Doblò da última geração.

CTM

DUCATO

OS PREÇOS DAS VERSÕES



Cargo (11,5 m ³)	R\$ 245.990,00
Maxicargo (13 m ³)	R\$ 249.990,00
Multi (13 m ³)	R\$ 261.490,00
Minibus Confort – 19 pax	R\$ 309.990,00
Minibus Executivo – 17 pax	R\$ 319.990,00



Nova lei de emissões leva a produção de caminhões a cair 28,8% no primeiro trimestre

Segundo a Anfavea, apenas 6,4% do total de caminhões comercializados neste ano foram produzidos em 2023, percentual que deveria estar em torno de 20% a 30%

SONIA MORAES

As montadoras começam a ajustar a produção de veículos pesados, com férias coletivas e redução de turnos de trabalho para adequar os volumes à baixa demanda

do mercado, que começou a se acentuar no primeiro trimestre como reação aos efeitos da mudança na legislação de emissões, da fase P7 para a P8 (Euro 6),

determinada pelo Proconve, conforme mostra o balanço divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

No mercado de caminhões a produção teve queda de 28,8% no primeiro trimestre e totalizou 12.325 veículos, ante as 34.383 unidades fabricadas no mesmo período de 2022. Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, destacou que a produção deste primeiro trimestre é a menor desde 2016 e é decorrente do efeito de pré-compra que não ocorreu no ano passado e está se materializando nestes três meses. O que está sendo comprado agora é o que estava em estoque.

Segundo Bonini, apenas 6,4% do total de caminhões comercializados neste ano foram produzidos em 2023. "Este número deveria estar em torno de 20% a 30%, que é o tempo que se tem entre a comercialização e a produção, mas está muito baixo. Por isso, a produção tem declinado e as montadoras estão adequando os volumes à demanda do mercado."

Do total de caminhões produzidos no primeiro trimestre, 12.245 são de modelos pesados, 6.610 de semipesados, 4.074 de leves, 994 de médios e 565 de semileves.

Em março a produção atingiu 12.325 veículos, com aumento de 51,7% em relação a fevereiro deste ano (8.123 unidades),



Márcio Leite: "O mês de março foi marcado por oito fábricas paralisadas e dois turnos desativados, que talvez tenha um efeito pior do que uma simples paralisação"

mas em comparação com março de 2022 (13.531 unidades) a queda foi de 8,9%. "A nova fase P8 de controle de emissões acarretou um aumento significativo no custo dos caminhões por causa das novas tecnologias, e hoje as fábricas estão com a produção muito abaixo do normal porque houve um esfriamento da demanda e não temos uma linha de crédito dedicada a esses produtos. No primeiro trimestre em torno de 7% do que foi comercializado em 2023 foi produzido no próprio ano e mais de 90% são referentes ao que foi

produzido em 2022. Isso tem um impacto muito grande não apenas no trimestre, mas nos próximos meses”, destacou Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea.

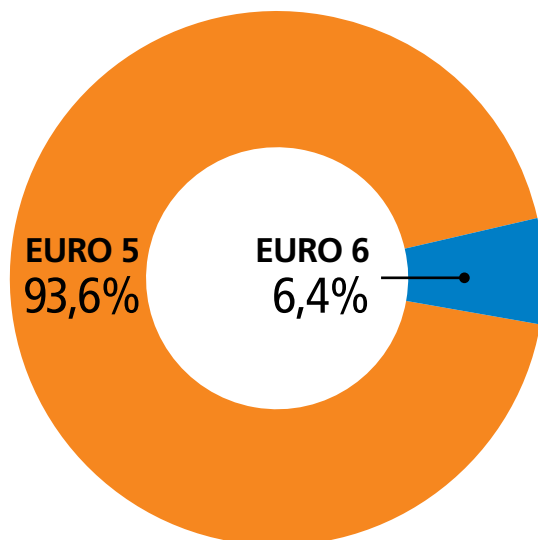
Leite lembrou que o primeiro trimestre é extremamente relevante para a indústria automobilística, pois dará o direcionamento de como será o ano. “E o mês de março foi marcado por oito fábricas paralisadas e dois turnos desativados, que talvez tenham um efeito pior do que uma simples paralisação.”

VENDAS

As vendas de caminhões mantiveram-se estáveis em março, com 10.051 unidades emplacadas, aumento de 24% sobre fevereiro deste ano (8.108 unidades),

Gustavo Bonini: “Do total de caminhões vendidos até março, mais de 94% são modelos Euro 5”

CAMINHÕES COMERCIALIZADOS POR MOTORIZAÇÃO (1º trimestre)



e iguais a março de 2022. Mas a média diária de vendas foi 3% inferior a fevereiro e 4,4% menor que em março de 2022.

No primeiro trimestre, o crescimento nas vendas foi de 6,6%, com 28.616 veículos emplacados, ante os 26.852 vendidos no mesmo período de 2022. “Do

total de caminhões vendidos até março, mais de 94% são modelos Euro 5. Há um período de três a quatro meses para a produção refletir na comercialização porque é preciso que colocar o implemento”, disse Bonini.

O vice-presidente da Anfavea destacou que com esses números é possível perceber o que aconteceu no ano passado em relação à pré-compra, que é muito comum na mudança de fase como ocorreu durante a transição para a P7 em que teve 10% de aumento na produção. “No ano passado, foi muito difícil responder



essa pergunta porque tinha um teto de oferta por conta da limitação de componentes e semicondutores e não conseguíamos identificar se aquelas vendas eram referentes a compras antecipadas porque estavam muito estáveis e dentro do ritmo normal de comercialização”, esclareceu Bonini.

RANKING

No ranking do setor a liderança ficou com a Mercedes-Benz, com a venda de 7.417 caminhões no primeiro trimestre, 12,7% a mais que no mesmo período de 2022 (6.584 unidades), e o segundo lugar é ocupado pela Volkswagen Caminhões e Ônibus, com 7.199 veículos comercializados no país, 10,1% abaixo dos primeiros três meses de 2022 (8.010 unidades) e o terceiro pela Volvo, com 4.681 veículos emplacados, 10,3% abaixo de janeiro a março de 2022 (5.217 unidades).

A Scania, quarta colocada, vendeu 2.569 caminhões até março, 40,1% a

RANKING			
CAMINHÕES COMERCIALIZADOS 1º trimestre/23			
	2023	2022	2023/23
MBB	7.417	6.584	▲12,7%
VWCO	7.199	8.010	▼10,1%
VOLVO	4.681	5.217	▼10,3%
SCANIA	2.569	1.834	▲40,1%
IVECO	2.488	2.614	▼4,8%
DAF	1.843	1.344	▲37,1%
TOTAL	26.197	25.603	▲2,3%

mais que no primeiro trimestre do ano passado (1.834 unidades), e a Iveco, que está em quinto lugar, comercializou 2.488 caminhões de janeiro a março, 4,8% a menos que nos primeiros três meses de 2022 (2.614 unidades). A DAF, que ocupa a sexta posição, vendeu 1.843 veículos, 37,1% acima de janeiro a março de 2022, cujo volume totalizou 1.344 veículos.

MERCADO EXTERNO

As exportações de caminhões tiveram aumento de 8,6% em março em relação a fevereiro, com 1.792 veículos, mas em comparação com março de 2022 (2.049 unidades) a queda foi de 12,5%. No primeiro trimestre o recuo foi de 4,6%, com 4.468 veículos comercializados no exterior.

O presidente da Anfavea esclareceu que, além da queda dos mercados aos quais o Brasil exporta os seus veículos – em março o Chile teve retração de 9% e a Colômbia de 17% –, houve crescimento de produtos asiáticos, o que afeta nos resultados das montadoras.

CTM

Mercedes-Benz lança campanha Coletivo de Respeito

A ação conta com vários parceiros e busca sensibilizar a sociedade para reduzir os abusos enfrentados pelas mulheres diariamente no transporte coletivo, principalmente nos ônibus

SONIA MORAES



A Mercedes-Benz do Brasil lança a campanha “Coletivo de Respeito” que visa combater o assédio das mulheres em ônibus. A ação conta com vários parceiros e busca sensibilizar a sociedade para reduzir os abusos enfrentados pelas mulheres diariamente no transporte coletivo, principalmente nos ônibus.

“A campanha terá início com foco no transporte urbano, mas a ideia é expandir para outros segmentos do transporte coletivo. Vamos dar início ao projeto por São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro”, disse Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz.

Barbosa destacou que entre os motoristas que há hoje no transporte por ônibus, tanto no segmento urbano quanto no rodoviário, 10% são mulheres. “Isso mostra que há grande oportunidade de inclusão feminina nesta atividade.”

Para facilitar o acesso das mulheres a esse movimento, as empresas de ônibus de transporte urbano e rodoviário, que apoiam o movimento vão estampar em seus veículos adesivos questionando a importunação sexual e um QR Code para que a pessoa vítima de abuso possa fazer a denúncia.

O QR Code encaminha a pessoa para um canal exclusivo de denúncia e acolhimento que será coordenado pelo Projeto Justiceiras, organização que atua no combate à violência contra a mulher e presta atendimento on-line nos âmbitos jurídico, médico, psicológico e socioassistencial. “Essa é a missão de todos nós por um coletivo de respeito”, disse Barbosa.

As Justiceiras contam com aproximadamente 15 mil mulheres voluntárias cadas-

tradas e desde 2020 já atenderam mais de 13.500 vítimas. “É um passo importante de uma empresa como a Mercedes-Benz ajudar no combate à violência contra a mulher”, disse Gabriela Manssur, advogada especialista em Direitos das Mulheres e Promotora de Justiça, fundadora do Instituto Justiça de Saia e com experiência de mais de 20 anos na área. Ela destacou que o Brasil ocupa o quinto lugar no mundo com maior índice de violência contra a mulher. “E essa violência vem aumentando, principalmente na cidade de São Paulo.”

PREVENÇÃO

Segundo a promotora, no ano passado 22 milhões de mulheres foram vítimas de violência no Brasil. “Isso custa R\$ 6 mil por mês para o estado, o que representa R\$ 72 mil por ano para cada mulher. É um investimento que é deixado de aplicar por ano na educação, na saúde e na segurança para atender a mulher em situação de violência. Temos que trazer essas notificações ao conhecimento das autoridades para trazer melhoria nos serviços, mais prevenção, mais punição e mais conscientização.”

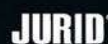
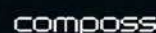
Kathrin Pfeffer, vice-presidente de finanças e controlling da Mercedes-Benz para o Brasil e a América Latina, revelou, com

base no levantamento realizado pelo Projeto Justiceiras, que 97% das mulheres já sofreram assédio no transporte público e a cada sete segundos uma mulher sofre violência física no Brasil. E nenhuma dessas vítimas fazem a denúncia. “Queremos ajudar a resolver problemas da sociedade por meio da força da marca Mercedes-Benz, em total alinhamento com os princípios ESG da nossa companhia.”

O Coletivo de Respeito conta com a contribuição financeira de R\$ 1,8 milhão da DEG, subsidiária da KfW Bankengruppe da Alemanha, um dos bancos de fomento líderes e mais experientes do mundo. Entre várias ações globais, a DEG destina recursos a programas de países emergentes e em desenvolvimento com foco em questões sociais, ambientais e econômicas.

A Mercedes-Benz do Brasil contribuirá com o equivalente a R\$ 1,4 milhão, sem envolvimento de valor monetário, mas com a coordenação, contratação, governança, recursos internos de marketing e outras atividades. Estão previstas também doações de cerca de R\$ 300 mil de parceiros, como Assobens (Associação Brasileira dos Concessionários Mercedes-Benz), Basf, Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus), Mirow, NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Rödl & Partner e T-Systems.

GTM



Fras-le anuncia novo posicionamento da marca

Acompanhando a transformação vivida nos últimos anos, a companhia apresenta ao mercado uma nova identidade

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Fras-le apresenta ao mercado um novo posicionamento de marca corporativa, passando a se chamar Frasle Mobility, reforçando a estratégia de negócio como uma empresa global focada na segurança e na inovação em seus produtos e serviços, por meio de soluções completas para

os clientes e parceiros.

“Em quase 70 anos de história, a Fras-le construiu uma reputação sólida e reconhecida por todo o mercado. Hoje, avançamos para além dos materiais para fricção, adicionando operações em outros países e diversificando mercados, aumentando o

mix de produtos. Mas, mais do que tudo, agregamos equipes e expertises plurais que nos trouxeram até a busca por uma marca que traduzisse essa trilha de evolução”, ressalta o diretor superintendente da Frasle Mobility, Anderson Pontalti.

A empresa desenvolve, produz e comercializa autopeças e serviços para diversas aplicações. Atualmente, mais da metade das receitas é suportada por um mix de componentes recente, como sistemas de freio, transmissão, direção e suspensão, e que se somam ao tradicional perfil de produtos de materiais de fricção. A construção da nova identidade reposiciona a Frasle Mobility como uma house of brands, associada aos intensos ciclos de expansão vivenciados nos últimos dez anos, projetando um futuro de novas possibilidades de evolução e crescimento.

“Somos uma empresa formada por mais de cinco mil pessoas, que constrói resultados efetivos, como alcançar uma receita líquida em 2022 que é quase quatro vezes maior do que era em 2016. Para seguirmos crescendo, buscamos agora ser reconhecidos também pela amplitude de nossos negócios, reforçando ainda mais a importância social e sustentável das nossas soluções”, complementa Pontalti.

A Frasle Mobility é uma das primeiras no mercado com tecnologias que eliminam

o cobre da formulação de produtos de frenagem, disponibilizando soluções em nanopartículas, como revestimentos que reduzem a corrosão, e na criação de componentes em materiais compósitos, ligas inteligentes de diferentes propriedades químicas e físicas mais leves, que colaboram para reduções de peso e consumo de combustíveis em veículos.

Empresa de destaque no mercado de reposição de autopeças e uma das principais fornecedoras de peças originais para montadoras, a Frasle Mobility coloca ao alcance do consumidor mais de 14 mil referências de produtos para o controle de movimentos, como freios, materiais de fricção, suspensão, direção e transmissão para aplicações em veículos leves, pesados, motos e soluções para vagões ferroviários e aeronaves. A companhia desenvolveu a plataforma de serviços agregados ao mercado de reposição Auto-Experts, que facilita a rotina do mecânico e do motorista, com ferramentas que possibilitam o acesso ao mix de produtos.

A Frasle Mobility, que conta com uma base de 8,5 mil acionistas, é controlada pelas Empresas Randon desde 1996, mantendo de forma conjunta unidades de referência em inovação, como o Centro Tecnológico Randon (CTR) e a NIONE, pioneira global em tecnologias com nano-

partículas. Atua ainda na transformação social nas comunidades onde está presente, como Caxias do Sul (RS) e Joinville (SC), com iniciativas realizadas pelo Instituto Elisabetha Randon e no incentivo à pesquisa científica por meio do apoio ao Instituto Hercílio Randon.

Atualmente, a Frasle Mobility conta com 11 unidades industriais no Brasil, Estados Unidos, China, Argentina, Uruguai e Índia, nove centros de distribuição no Brasil, Argentina, Colômbia, China, Holanda e Reino Unido, quatro escritórios comerciais na Alemanha, Chile, México e Estados Unidos.

“Com esta nova identidade, projetamos um futuro ainda mais promissor para a companhia. Reverenciamos a nossa história e a jornada que trilhamos até aqui, direcionando os próximos anos com ainda mais crescimento, evolução e foco total no nosso cliente, investindo em tecnologias disruptivas, na automação de processos, na proximidade com todos os nossos públicos e parceiros e na expansão global dos negócios”, destaca o presidente e CEO da Frasle Mobility, Sérgio L. Carvalho.

A empresa atua com marcas de alcance global como Fras-le, Controil, Fremax e Nakata. Reforça a confiança dos parceiros, com marcas de atuação regional, como Lonaflex, Jurid e Ferodo, no Brasil; Armetal, Plasbestos, Durbloc, Power Engine e

Tensa, no Mercosul; e Juratek, BestBrake e ABTex, na Europa. E está presente com seus produtos em 125 países nos cinco continentes.

A receita líquida consolidada da Frasle Mobility fechou 2022 em R\$ 3,1 bilhões, alta de 18% na comparação a 2021. Em seu portfólio, a empresa oferece lonas e pastilhas de freio, discos de freio, amortecedores, itens para sistemas de suspensão e direção, como juntas homocinéticas, bieletas e barras de direção, além de revestimentos para embreagem, cilindros mestre, fluídos de freio, aditivo para radiador, para veículos leves, pesados, motos e soluções para vagões ferroviários e aeronaves.

COMPOSS É A NOVA MARCA DE SOLUÇÕES EM MATERIAIS COMPÓSITOS DA FRASLE MOBILITY

A marca Composs é a evolução da marca Smart Composites, lançada em 2021 para habilitar novas tecnologias focadas em materiais compósitos estruturais no mercado latino-americano. Com o lançamento oficial da marca na Automec 2023, serão apresentados dois produtos: suporte de para-lamas para implemento rodoviário e suporte de para-lamas e lanterna para caminhão.

Os compósitos, foco da tecnologia da Composs, são constituídos a partir da combinação de materiais de diferentes naturezas químicas e diferentes propriedades resultando em novos materiais com desempenho superior, e têm apresentado êxito como al-



ternativa, principalmente, na substituição de componentes metálicos. A diminuição de peso, que pode superar 60%, é uma das principais vantagens em aplicações automotivas, pelo impacto direto no consumo de combustível e na emissão de gases poluentes na atmosfera.

Novos negócios proporcionaram a expansão da capacidade, com uma linha totalmente nova e amplamente automatizada sendo implantada no complexo industrial da Frasle Mobility em Caxias do Sul, e que deve operar já no terceiro trimestre de 2023. Na nova estrutura serão produzidos suportes de para-lamas e lanternas, primeiros componentes desenvolvidos com materiais compósitos para atender demandas de importantes parceiros no mercado de veículos comerciais.

A Composs mantém ainda um processo de fabricação menos agressivo ao meio ambiente. A geração de resíduos é pra-

ticamente nula, já que a matéria-prima excedente é direcionada, por meio de parceiros, para a produção de madeira biossintética. A Iveco, marca do Iveco Group e parceira da Frasle Mobility desde o início da iniciativa, utiliza os componentes em suas linhas

de veículos pesados, com design exclusivo, desenvolvido sob medida para modelos de caminhões da montadora.

“É uma grande satisfação para nós celebrarmos essa parceria com a Frasle Mobility para a produção de suportes de lanterna e para-lamas para caminhões utilizando materiais compósitos inovadores, que são mais leves, eficientes e sustentáveis. A utilização desses componentes possibilita a redução do peso do veículo, proporcionando economia de combustível, aumento da resistência e da durabilidade dos produtos. Estamos comprometidos em buscar constantemente novas tecnologias e soluções avançadas que atendam às necessidades dos nossos clientes e ao mesmo tempo reduzam o impacto ambiental. Para a Iveco, essa parceria é mais um passo em direção a esse objetivo”, destaca Ricardo Coelho, diretor de desenvolvimento de produto da Iveco para a América Latina. **CTM**



Bosch lança nova solução para a gestão de frotas

A plataforma de telemetria para veículos de carga foi desenvolvida no Brasil e o objetivo é fornecer informações que podem auxiliar os gestores a reduzir custos operacionais

SONIA MORAES

A Bosch está lançando no mercado brasileiro sua nova solução para gestão de frotas, a telemetria para caminhões, que tem como objetivo facilitar a operação dos gestores, fornecendo informações transparentes e recomendações que podem auxiliar a reduzir custos operacionais. “A solução foi desenvolvida no Brasil e procuramos focar naquilo que chamamos de

dores (na linguagem da inovação), o que incomoda e atrapalha a operação”, afirmou Fábio Ferreira, diretor de produtos da divisão de Powertrain Solutions da Bosch.

Ferreira disse que neste primeiro momento a empresa está focando na frota de caminhões, mas a nova plataforma de serviço pode ser aplicada em qualquer tipo de mobilidade, seja de transporte

de carga ou de pessoas. “É um pacote de soluções que monitora os parâmetros do motor e ajuda a definir o momento ideal de manutenção. Também controla o funcionamento do caminhão e como ele está sendo conduzido.”

A aquisição da nova solução de gestão de frota pode ser feita por meio da plataforma digital da Bosch e a duração do contrato de prestação de serviço é ajustado de acordo com a necessidade dos frotistas. “Já temos alguns clientes operadores de transporte de carga, com frota de veículos de vários tamanhos, que receberam as novas soluções de telemetria da Bosch”, revelou o diretor.

Segundo Ferreira, a nova solução de telemetria faz parte da estratégia da Bosch de prover o monitoramento on-line, enviando para os donos de frotas de caminhão dados que podem ajudar a tomar decisões.



Nova plataforma de serviço pode ser aplicada em qualquer tipo de mobilidade, seja de transporte de carga ou de pessoas

“O serviço também permite identificar as maneiras de corrigir a operação do caminhão e com isso melhorar o consumo de combustível, além de reduzir a manutenção do veículo”.

Ferreira esclareceu que a nova solução da Bosch chega ao mercado brasileiro para complementar o serviço que é oferecido pelas montadoras. “É comum os frotistas terem em sua frota veículos de várias marcas e de diversos portes e, por isso, precisam de uma gestão unificada e a nossa solução se encaixa em todos os modelos.”

CTM



Acervo Digital OTM

www.acervodigitalotm.com.br

1963

2023



ZF inicia produção em série do CeTrax lite para veículos comerciais leves

O acionamento central elétrico CeTrax lite está sendo produzido na linha de montagem da ZF em Friedrichshafen, Alemanha

SONIA MORAES



A Divisão de Soluções para Veículos Comerciais (CVS) da ZF iniciou a produção em série do seu novo acionamento central elétrico CeTrax lite em Friedrichshafen, Alemanha. Usando sinergias do desenvol-

vimento e produção de acionamentos para carros de passeio da ZF, o novo sistema propulsor é adaptado para uso em veículos comerciais leves.

Projetado como um acionamento elétrico altamente integrado, o CeTrax lite oferece vantagens significativas para fabricantes em todo o mundo, especialmente para entregas urbanas e de “última milha”, livres de emissões. A tecnologia já recebeu encomendas da Ásia e das Américas.

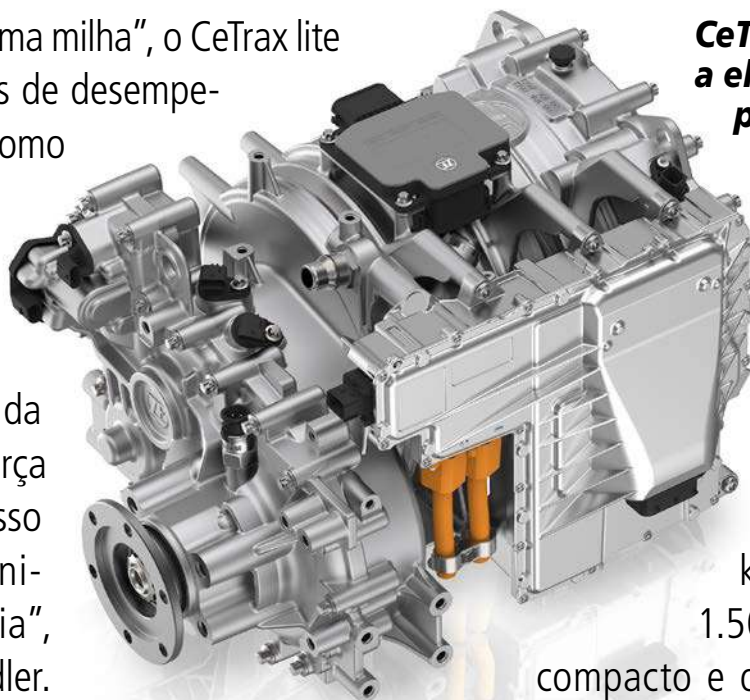
“Como um acionamento central elétrico, o CeTrax lite permite que nossos clientes eletrifiquem suas plataformas de veículos existentes. Isso comprova nossa abordagem técnica e demonstra ainda mais a confiança que os clientes depositam em nossas soluções elétricas”, disse Winfried Gründler, head de produtos para sistemas de transmissão da Divisão de Soluções para Veículos Comerciais da ZF.

“Projetado para operações de frotas de entregas urbanas silenciosas e livres de

emissões a de “última milha”, o CeTrax lite oferece altos níveis de desempenho e eficiência. Como tal, representa um novo marco importante na nossa estratégia da ‘Próxima Geração da Mobilidade’ e reforça o nosso compromisso com a descarbonização da indústria”, acrescentou Gründler.

A tecnologia CeTrax lite da ZF oferece suporte às arquiteturas de veículos com combustível convencional, bem como às estratégias de eletrificação das montadoras, aproveitando os componentes desenvolvidos internamente e as sinergias mais amplas do sistema de mobilidade elétrica, incluindo o compartilhamento de bancadas de teste em Friedrichshafen, Alemanha.

Concebido para veículos comerciais



CeTrax lite permite a eletrificação em plataformas de veículos já existentes

leves de até 7,5 toneladas, o CeTrax lite tem uma potência máxima de 150 kW e um torque de 1.500 Nm. O design compacto e otimizado ajuda a maximizar o espaço para componentes elétricos e baterias. O módulo é um sistema totalmente integrado que abriga o motor elétrico, transmissão de uma velocidade e eletrônica de potência. Além de sua maior flexibilidade, o sistema oferece um design leve de cerca de 120 kg. Um dos primeiros clientes é a montadora japonesa Isuzu, que instalará o acionamento em seu novo modelo ELF EV.

CTM

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

CTM
EDITORA

11-5096.8104



Gabardo Transportes tem expectativas positivas para 2023

A empresa, que transporta automóveis, caminhões, tratores agrícolas e barcos no Brasil e na América Latina, comprou 300 caminhões Euro 6 neste ano – 150 da Volvo e 150 da Volkswagen – e tem planos de comprar mais cinco ou seis caminhões Meteor da Volkswagen

SONIA MORAES

A Gabardo Transportes de Veículos, empresa localizada em Porto Alegre (RS), tem expectativas positivas para 2023, apesar dos desafios que o setor de transporte ainda enfrenta no país. “Abrimos novos horizontes, ganhamos alguns BID (Bidding Process, processo semelhante a um leilão em que várias transportadoras competem

entre si) e diversificamos os negócios”, disse Sérgio Mário Gabardo, proprietário da Gabardo Transportes de Veículos, em entrevista exclusiva para a Transporte Moderno.

Segundo o proprietário, a Gabardo conta atualmente com uma moderna e eficiente estrutura logística de transporte,

que cobre toda a América Latina, por meio de suas filiais e de representantes distribuídos estrategicamente. A empresa possui avançado sistema de rastreamento via satélite, totalmente informatizado, que permite o gerenciamento de informações integradas, identificando a posição exata da frota e dos equipamentos transportados em tempo real, a qualquer instante. “Somos uma empresa carbono zero e aumentamos a qualidade das operações com uma gestão voltada para a sustentabilidade”, destacou Gabardo.

A empresa tem em sua frota 900 caminhões, modelos cegonha, truck, plataforma e prancha, com dois anos de idade média, que fazem o transporte de automóveis, caminhões, tratores agrícolas e barcos. São caminhões Volvo FH, VW Constellation 19.380 e modelos Scania. “Compramos neste ano 300 caminhões Euro 6 – 150 da Volvo e 150 da Volkswagen – para garantir 8% de economia com combustível e recebi somente dois modelos”, revelou Gabardo e afirmou que neste ano tem planos de comprar mais cinco ou seis caminhões Meteor da Volkswagen.

O empresário comentou que não tem planos de incluir caminhões elétricos



Sérgio Garbado:
“Compramos neste ano 300 caminhões Euro 6 – 150 da Volvo e 150 da Volkswagen – para garantir 8% de economia com combustível”

em sua frota. “De modelos a gás temos 30 caminhões VW Constellation 10.360, projeto que desenvolvemos em conjunto com a Volkswagen Caminhões e Ônibus.”

A Gabardo Transportes atende atualmente as montadoras Hyundai, Chery, GWM, Volkswagen, Mercedes-Benz e fabricantes de máquinas agrícolas. “Além do Brasil, transportamos veículos novos na Argentina, Peru, Bolívia, Chile, Uruguai e Paraguai.

O empresário relatou muitas dificuldades que são enfrentadas na atividade de transportes de veículos. “A cada dia temos muitos desafios, como a nova lei que elevou a adição do biodiesel ao diesel e vai aumentar os custos, a insegurança nas rodovias, falta de locais para os motoristas pernovernarem e falta de semirreboques.”

Apesar dos desafios enfrentados no dia-a-dia, Gabardo não vê o momento atual do setor com pessimismo. “A crise quer dizer oportunidade para melhorar e, na minha visão, os piores anos são os melhores para se trabalhar”, destacou o empresário.

CTM

O impacto da Cabotagem para a logística em Manaus

É evidente que a região amazônica exerce um papel crucial para o desenvolvimento industrial do país. De acordo com dados recentes da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o Polo Industrial de Manaus (PIM) obteve recorde de faturamento, com R\$ 174,1 bilhões em 2022.



Felipe Gurgel*

Entretanto, devido à sua localização, no Norte do país e no meio da Floresta Amazônica, sem opções rodoviárias para escoar sua produção, a integração da Zona Franca de Manaus ao restante do Brasil tem sido um dos grandes desafios para as empresas da região, forçando as companhias a repensarem suas estratégias logísticas.

A cidade de Manaus e a Zona Franca estão localizadas próximas ao rio Amazonas, e sem acesso terrestre a outras regiões do país, restringindo o transporte de cargas que tenham como origem ou destino o Polo Industrial, praticamente um único acesso através do Porto de Manaus.

Atualmente, a capital do Estado do

Amazonas conta apenas com uma saída por via rodoviária, que liga Manaus ao Estado de Roraima, ainda mais ao norte, próximo à Venezuela. Desta forma, a integração com regiões prioritárias, como Nordeste, Sul e Sudeste do Brasil, só é possível por meio do modal marítimo ou por

uma combinação rodofluvial, através do rio Amazonas, trajeto este realizado por balsa, elevando substancialmente o valor do frete e os riscos à segurança da carga. Neste sentido, a cabotagem se apresenta como uma alternativa relevante para as empresas localizadas na região, tendo em vista os benefícios oferecidos por este modal.

As vantagens da cabotagem para a logística em Manaus

Em todo o Brasil, a cabotagem vem crescendo de maneira expressiva, em uma média anual de 8% na última década, segundo dados da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem

(ABAC). O modal, que surgiu no final dos anos 90, tinha como objetivo criar uma alternativa ao transporte rodoviário, trazendo soluções logísticas aderentes ao mercado, aproveitando a extensa costa navegável do Brasil, que conta com mais de 8,5 mil quilômetros e liga o país de norte a sul. Isto somado ao fato de que 80% do mercado consumidor brasileiro está localizado até 200 km da costa, faz da cabotagem uma excelente e competitiva opção para o escoamento da carga que vem de Manaus. Atualmente, as operações vão muito além do transporte marítimo puro. A cabotagem no Brasil é oferecida como parte de um transporte multimodal de cargas, que proporciona serviços complementares, como armazenagem, transporte terrestre e gestão logística porta a porta.

Além disso, o crescimento deste modal está diretamente ligado às vantagens oferecidas frente a outros modelos de transporte, benefícios esses que se intensificam quando inseridos no contexto da região norte do Brasil, sobretudo no Polo Industrial de Manaus.

Tendo em vista o perfil de alto valor agregado das

cargas que saem da região, compostas especialmente por eletroeletrônicos, linha branca e duas rodas, o alto nível de segurança, quando considerados os riscos de roubos, desvios, acidentes e avarias, é um dos principais diferenciais da cabotagem em comparação a outros modais, especialmente em rotas longas, como, por exemplo, de Manaus à região sudeste do Brasil, que chega a quase quatro mil quilômetros em estradas, aumentando em muito o risco de sinistros.

Neste sentido, a cobertura de trajetos distantes com maior volume de carga torna-se um dos principais ganhos da cabotagem em relação ao transporte rodoviário, uma vez que o navio conta com uma capacidade muito superior (de 1.000 a 1.500 vezes) a dos caminhões,



minimizando ainda a utilização de estradas muitas vezes sinuosas e irregulares, que ampliam os riscos de acidentes.

O meio ambiente também é um dos grandes beneficiados pela adoção do modelo marítimo. De um modo geral, a emissão de CO² no transporte multimodal com uso da cabotagem é muito menor do que a emissão decorrente do transporte rodoviário puro, no mesmo trajeto. Em determinados trechos, o volume de gases poluentes emitidos pelo modal marítimo é aproximadamente 80% menor, se comparado com a mesma carga transportada por meio de caminhões.

Os desafios para a cabotagem em Manaus

Mesmo com todos os benefícios, a cabotagem ainda enfrenta desafios para continuar crescendo e se manter como principal meio de transporte de cargas para o Polo Industrial de Manaus.

Um dos principais fatores de gargalo para este crescimento é a diferença de “Transit Time” entre os modais, ou seja, o tempo levado para o transporte da carga do ponto de origem ao destino. Atualmente, o transporte por caminhões é, em média,

dois dias mais rápido do que o marítimo, o que impacta diretamente as empresas que demandam o serviço, especialmente em determinado período do mês, frente às suas necessidades comerciais.

Outro obstáculo com relação à logística em Manaus são os períodos de seca do rio Amazonas e seus afluentes, um fator climático anual que impacta diretamente o transporte de cargas, sobretudo com relação a embarcações de grande porte. Para se ter uma ideia, no início de outubro de 2022, o rio Negro anotou seu pior índice em 100 anos, ao registrar um nível de 13,56 metros. Neste sentido, ao ampliar a oferta de escalas no Porto de Manaus é possível fragmentar este transporte, reduzindo o risco de restrições de capacidade das embarcações.

Desta forma, para que a cabotagem se consolide na região e corrobore para solucionar os desafios logísticos existentes em Manaus, é imprescindível que os armadores entendam as principais demandas e dificuldades deste mercado e busquem soluções logísticas que minimizem seus efeitos, trazendo os benefícios amplamente conhecidos do modal marítimo no atendimento às demandas específicas daquela região.

**Diretor comercial da Log-In Logística Intermodal, empresa de soluções logísticas, movimentação portuária e navegação de cabotagem e Mercosul.*

Neste ano, a premiação das **Maiores e Melhores** empresas do setor de transporte e logística terá uma companhia marcante.



A 36ª edição de **Majores do Transporte & Melhores do Transporte** coincide com uma data marcante: em 2023, a mais importante marca editorial do setor, a revista **Tansporte Moderno**, completa 60 anos.

Reunidas em um só lugar, no dia 28 de novembro, no Clube Monte Líbano, a premiação e a comemoração serão um porto alto e um dos grandes diferenciais dos eventos do setor de transporte e logística de 2023.

Prepare-se para estar ao lado das principais empresas e lideranças do transporte e da logística. do país e garantir visibilidade para sua marca.

ANUNCIE NA EDIÇÃO, SEJA PARCEIRO DOS EVENTOS E COLOQUE SUA MARCA EM DESTAQUE



EVENTOS:



28

Novembro
CLUBE MONTE LÍBANO | SP





VLI amplia frota de vagões para atender novo fluxo de fertilizantes no Arco Norte

Companhia adquire 78 vagões Hopper HTT da Greenbrier Maxion para aumentar a capacidade de cargas no Corredor Norte, que liga os estados do Tocantins e do Maranhão

SONIA MORAES

A VLI – companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos – acaba de adquirir 78 vagões Hopper HTT, próprios para o transporte de commodities agrícolas e fertilizantes. A compra visa incrementar a capacidade de cargas da companhia no Corredor Norte, que liga os estados do Tocantins e do Maranhão, onde está prestes a ser oficialmente

inaugurado um novo corredor logístico de fertilizantes.

“Temos resultados crescentes ano a ano no Corredor Centro-Norte, fruto da confiança dos clientes na eficiência e na segurança do sistema integrado da VLI. Os novos vagões chegam para dar vazão a este crescimento natural de carga, acrescido dos volumes da nova operação de fertilizantes”,

afirma Daniel Schaffazick, diretor de operações do corredor Centro-Norte da VLI.

Os vagões Hopper HTT, desenvolvidos e produzidos pela Greenbrier Maxion, possuem três principais diferenciais: redução do comprimento sem perda de volume, diminuição da tara (peso) e aumento da vida útil. Com todas essas otimizações, há um incremento na capacidade de carga por trem.

Outro destaque é o sistema descarga rápida e o revestimento interno com pintura especial, que não retém a carga no interior do vagão. Além disso, as unidades novas possuem o sistema do truque Motion Control, de alto desempenho e com redução do desgaste de componentes, gerando menor consumo de combustível e mais segurança.

Para Eduardo Scolari, presidente da Greenbrier Maxion, a tecnologia dos novos vagões Hopper é resultado do trabalho de pesquisa e desenvolvimento da área de engenharia da empresa, visando ampliar ainda mais o transporte de carga sobre trilhos. “Os vagões proporcionam a máxima eficiência logística para a VLI, além de contribuir para o meio ambiente com a redução do consumo de combustível e de emissão de carbono, favorecendo toda a cadeia e trazendo vantagem competitiva para o modal ferroviário. O comprometimento com

o meio ambiente não é mais uma opção e sim um pré-requisito de sobrevivência na nossa forma de fazer negócio”, observa.

A parceria entre a VLI e a Greenbrier Maxion já existe ao longo de muitos anos e foi pautada em resultados significativos para ambos, gerando competitividade através de eficiência operacional e valores atrelados ao ESG.

Também para o aumento de capacidade da operação no Arco Norte, seis locomotivas foram incorporadas à frota da VLI desde 2020. No mesmo período, a companhia adquiriu mais de 300 vagões para sua frota do Corredor Norte.

O novo corredor de fertilizantes do Arco Norte brasileiro é fruto de uma parceria entre a VLI e a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), interligando o Terminal da Copi, no Maranhão, ao Terminal Integrador de Palmeirante, construído e operado pela VLI no Tocantins. Os investimentos iniciais do projeto giraram em torno de R\$ 200 milhões e a capacidade inicial de movimentação proporcionada por esta nova estrutura é de 1,5 milhão de toneladas ao ano. A partir do Terminal de Palmeirante, os insumos atenderão aos produtores situados numa área que abrange os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia e Piauí, além de Tocantins, Maranhão e Distrito Federal.

CTM



Transporte de passageiros sobre trilhos cresceu 28% em 2022

Sistemas metroferroviários transportaram 2,3 bilhões de pessoas em 2022 e a malha metroferroviária do país aumentou 22,7 km, segundo o Balanço do Setor Metroferroviário Brasileiro, publicado pela ANPTrilhos

O setor de transporte de passageiros sobre trilhos brasileiro registrou aumento de 28% na quantidade de pessoas transportadas em 2022, com relação a 2021. A movimentação atingiu 2,3 bilhões de passageiros, superando o transporte de 1,8 bilhão de pessoas no ano anterior. Os dados fazem parte do Balanço do

Setor Metroferroviário Brasileiro 2022, divulgado pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

“No ano de 2022, após três anos de impacto da Covid-19, que marcou a maior crise setorial da história do transporte público, os operadores metroferroviários

finalizaram o ano com um crescimento de 28% em relação aos passageiros transportadas no ano anterior. A crise sanitária trouxe uma nova dinâmica para as cidades, como a adoção de trabalho híbrido e remoto pelas empresas, o que reflete consideravelmente no número de passageiros que utilizam os sistemas de metrô, trem urbano, VLT e monotrilho, já que o principal motivo de uso desse modo é para os deslocamentos casa-trabalho”, afirma Roberta Marchesi, diretora executiva da ANPTrilhos.

Os números positivos do setor também estão na expansão da malha metroferroviária que aumentou 22,7 km, com sete estações inauguradas em Fortaleza, Natal, João Pessoa e São Paulo. Ao todo, são 1.129 km de trilhos urbanos e 629 estações em todo o Brasil.

Em relação à performance setorial, os índices demonstram desempenho positivo das operações com 99,8% de confiabilidade e 97% de regularidade na prestação de serviços em 2022. “O setor metroferroviário de passageiros manteve os seus in-

Roberta Marchesi:
“O grande desafio para 2023 está na área regulatória”



dicadores e apresenta os melhores índices de mobilidade do país, tanto em termos de viagens programadas realizadas, quanto de cumprimento de horários previstos”, comenta Roberta Marchesi.

Sobre os desafios para 2023, ela ressalta: “O grande desafio para 2023 está na área regulatória. É preciso dar continuidade ao avanço das discussões em torno do novo marco regulatório do transporte público, para que se possa trazer diretrizes adequadas à realidade atual do financiamento e da operação do setor no Brasil. Também é fundamental que o Governo Federal volte seu olhar para o transporte ferroviário regional de passageiros, dando o primeiro passo para a retomada desse segmento por meio da publicação da Política Nacional do Transporte Ferroviário de Passageiros (PNTFP)”.

Ela destaca também que é necessário avançar com o planejamento de longo prazo para a continuidade dos projetos e dos investimentos em transporte estruturante de passageiros sobre trilhos. “Somente desta maneira conseguiremos dotar nossas cidades de uma mobilidade adequada, que tenha como

reflexos a melhoria da qualidade de vida do cidadão e da qualidade ambiental de nossas cidades”, diz a executiva.

ACESSO AO TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO

O Brasil conta atualmente com 21 sistemas urbanos de transporte sobre trilhos, em 11 estados e no Distrito Federal, operados por 16 empresas, sendo 8 delas concessionárias privadas.

O acesso ao transporte de passageiros sobre trilhos só está presente em 53% das cidades brasileiras com mais de 1 milhão de habitantes e em 39% das regiões metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento (Rides) e aglomerações urbanas com esse mesmo volume de moradores.

“Infelizmente, esse cenário revela que o acesso ao transporte metroferroviário é limitado nas cidades e regiões de grande concentração urbana. E se torna mais preocupante, uma vez que, em todas as cidades onde os sistemas estão presentes, as redes existentes são insuficientes para atender à demanda de deslocamentos da população”, explica a diretora executiva da ANPTrilhos.

O Balanço do Setor Metroferroviário Brasileiro 2022 apresenta ainda os recortes estaduais de São Paulo e Rio de Janeiro e

do Nordeste, com relação ao volume de passageiros, extensões, linhas e estações.

O Estado de São Paulo conta com 388 km de malha metroferroviária, 202 estações e 14 linhas que transportaram 1,7 bilhão de passageiros em 2022, um crescimento de 31% em relação a 2021. O Estado do Rio de Janeiro tem 287 km de linhas, 174 estações e 13 linhas, transportando 323 milhões de passageiros em 2022, o que representa um aumento de 29% em relação ao ano anterior. Já a região nordeste foi responsável pelo transporte de 166 milhões de passageiros em 2022, em seus 342 km de malha metroferroviária, 184 estações e 15 linhas.

O Brasil conta com 13 obras de metrô, trem urbano, Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), monotrilho e aeromóvel em andamento nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Bahia e São Paulo. São obras de ampliação e implantação de linhas e estações. Entre essas obras, há inaugurações previstas para 2023 nos quatro estados, totalizando 15,6 km de trilhos e 9 estações. Com o término das 13 obras em andamento, a previsão é de que 91 km e 77 estações sejam incorporados aos sistemas de transporte urbano de passageiros sobre trilhos do país nos próximos meses, vislumbrando a continuidade e a aceleração desse ritmo de crescimento.

CTM

▶▶▶ Agende-se ◀◀◀



SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2023

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



Realização



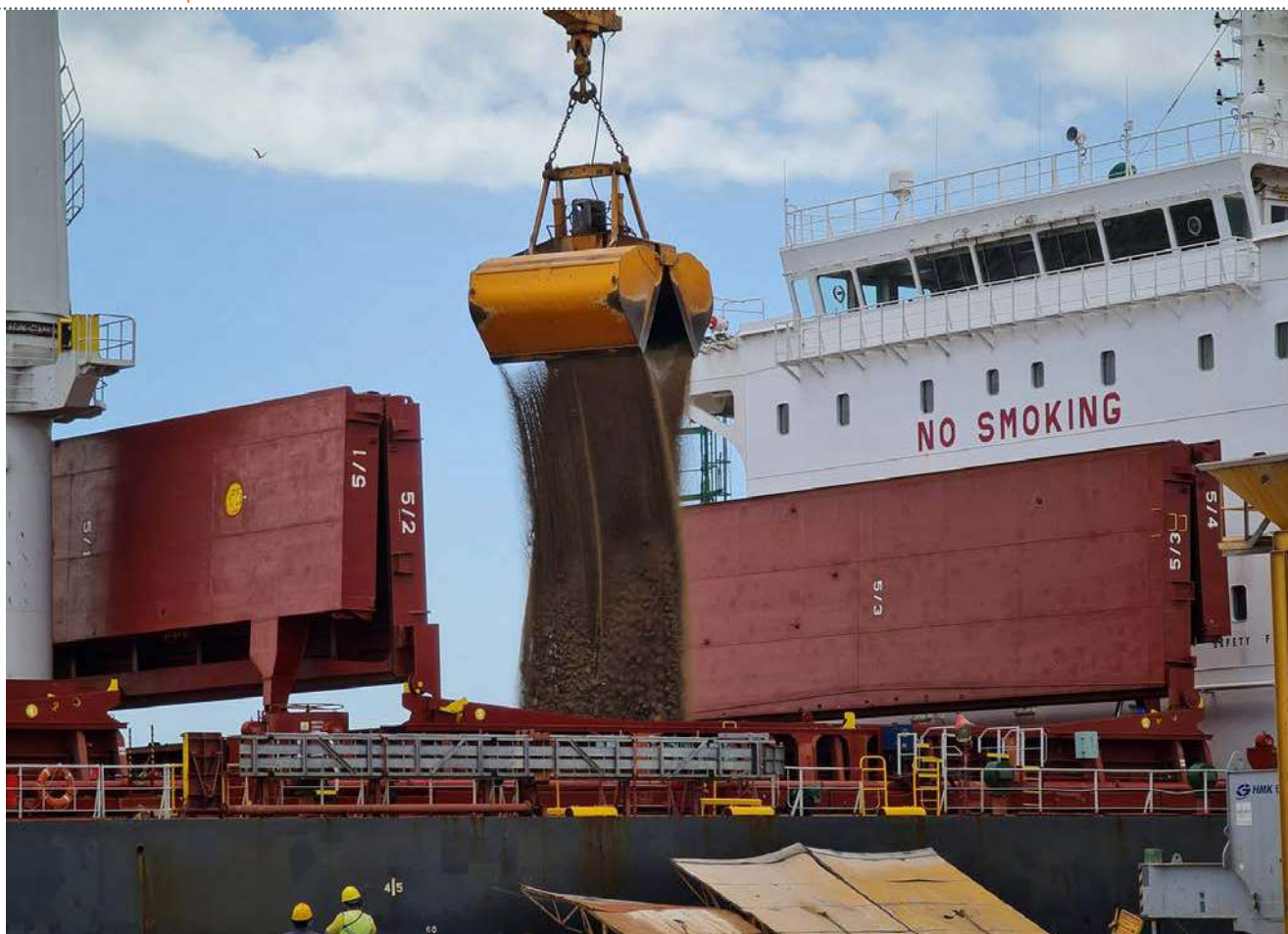
Organização



Apoio Editorial



NTUrbano



Portos da região sul registram crescimento no primeiro trimestre

Os portos de Rio Grande (RS), Paranaguá (PN), Itapoá (SC), Imbituba (SC) e o complexo portuário de Itajaí e Navegantes (SC) alcançaram resultados bastante positivos neste início de ano

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Nos três primeiros meses do ano, os portos da região sul apresentaram expansão no volume de cargas movimentadas. Os resultados do mês de março impulsionaram os

números do trimestre na região. Grãos, com destaque para a soja e milho, contêineres, cargas refrigeradas e derivados de petróleo foram os principais produtos na exportação.

PORTO DE RIO GRANDE LIDERA MOVIMENTAÇÃO NO RIO GRANDE DO SUL

Pelo complexo portuário de Rio Grande, – que inclui o Porto Novo e áreas de fundo (público) e os terminais arrendados da Braskem, Tergrasa, Transpetro, Petrobras e Tecon –, passaram 8,99 milhões de toneladas de carga nos três primeiros meses do ano, o que representa um crescimento discreto de 0,20% em relação ao primeiro trimestre de 2022.

Em comparação ao primeiro trimestre de 2021, o crescimento foi de 22,5%. Entre os produtos mais movimentados pelo porto do Rio Grande estão: fosfato, petróleo cru, arroz e a celulose, além dos contêineres.

O porto de Porto Alegre movimentou 193,9 mil toneladas de cargas no período, o que significa um aumento de 6,6%, em comparação ao primeiro trimestre do ano passado. Localizado na margem esquerda do rio Guaíba, tem como cargas mais relevantes produtos como fertilizantes, cevada, trigo e sal.

Já no porto de Pelotas foram movimentadas 311,6 mil toneladas de produtos no trimestre, com redução de 4,66% em relação a 2022. Semanalmente, passam pelo porto de Pelotas uma média de 15

embarcações, as quais possuem como principais cargas transportadas as toras de madeira, com destino à fábrica da CMPC, em Guaíba, e o clínquer que é o cimento em sua fase bruta de fabricação.

SOJA IMPULSIONA RESULTADOS EM PARANAGUÁ

No primeiro trimestre do ano, pelos corredores de exportação leste e oeste do porto de Paranaguá, foram carregadas 5,99 milhões de toneladas de granéis, um volume 7% maior que o registrado no primeiro trimestre de 2022. O maior volume embarcado neste período foi de soja em grãos: 2,1 milhões de toneladas.



No porto de Paranaguá, foram carregadas 5,99 milhões de toneladas de granéis, um volume 7% maior que o registrado no primeiro trimestre de 2022

Exportação de cargas refrigeradas pelo porto Itapoá teve recorde histórico em março de 2023 com 2.715 contêineres movimentados



Na sequência, vem o milho com 1,91 milhões de toneladas, e o farelo de soja, com 1,43 milhão de toneladas. De açúcar foram 503,5 mil toneladas carregadas a granel. Um volume pequeno de trigo foi embarcado pelo complexo no primeiro trimestre, com 45,64 mil toneladas.

Segundo o diretor de operações de Paranaguá, Gabriel Vieira, há uma demanda crescente pela soja brasileira e o desempenho dos portos paranaenses mostra o preparo para garantir o sucesso do escoamento da produção da safra 2022/2023.

“Encerramos o primeiro trimestre mostrando que estamos preparados para o aumento previsto da demanda do mercado externo. No momento em que tivemos disponibilidade, operamos com muita

eficiência e qualidade, o que tem gerado confiabilidade nas nossas estruturas e capacidade”, afirma Vieira.

Os terminais e operadores que utilizam não somente o complexo, mas também os demais berços a oeste do porto paranaense, esperam embarcar para exportação 8,32 milhões toneladas de granéis sólidos a partir deste mês de abril e até junho. O volume, se alcançado, será 38,8% maior que o consolidado no primeiro trimestre de 2023, que registrou 5,99 milhões de toneladas embarcadas.

O volume de soja previsto para embarque neste segundo trimestre do ano chega a 5,5 milhões de toneladas. Do produto em farelo, são esperadas 1,39 milhão de toneladas e de açúcar, 1,39 milhão de to-

neladas. De milho, a quantidade esperada é considerada pequena, de aproximadamente 32 mil toneladas.

Os terminais e operadores que utilizam não somente o complexo, mas também os demais berços a oeste do porto paranaense, esperam embarcar para exportação 8,32 milhões toneladas de granéis sólidos a partir deste mês de abril e até o próximo mês de junho. O volume, se alcançado, será 38,8% maior que o consolidado no primeiro trimestre de 2023, que registrou 5,99 milhões de toneladas embarcadas.

ITAPOÁ TEM RECORDE EM CONTÊINERES E PRODUTOS REFRIGERADOS

O porto Itapoá teve um trimestre bastante produtivo, com 138,25 mil contêineres movimentados, um número 14,5% maior do que no mesmo período do ano passado. Para o presidente do terminal portuário, Cássio Schreiner, o crescimento de volume de cargas é um sinal de que o mercado vem demandando a cadeia de serviços logísticos como portos, armazéns, transportadoras e despachantes.

“Esperamos que ainda neste ano estes recordes sejam novamente batidos. Com investimentos na infraestrutura de acessos rodoviários e aquaviários de Santa Catari-

na, podemos avançar ainda mais nessas projeções.”

A exportação de cargas refrigeradas pelo porto Itapoá também teve recorde histórico em março de 2023. Com 2.715 contêineres movimentados superou a marca de 2.550 de março de 2014. “Contamos hoje com 2.892 tomadas dedicadas a contêineres refrigerados e queremos chegar a cinco mil no futuro”, informa Schreiner.

O executivo ressalta que a infraestrutura do terminal portuário atraiu importantes linhas de conexão para o porto, tornando-o cada vez mais significativo no contexto nacional. “Somos o único porto de Santa Catarina com o serviço ASAS, da Maersk. Esse serviço nos permite oferecer o menor transit time de importação da Ásia entre todos os portos do Sul do Brasil”, reforça o executivo. No Brasil, este serviço só faz double call (parada do navio na ida e na volta do trajeto) em Itapoá e Santos.

IMBITUBA ESPERA CRESCER 3% EM 2023

No porto de Imbituba (SC), passaram 710,3 mil toneladas de cargas apenas no mês de março, um crescimento de 32,2% em relação a março do ano passado. O desempenho em março levou a um resultado recorde no primeiro trimestre, totalizando

1,7 milhão de toneladas e crescimento de 3,3% em relação ao mesmo período do ano passado.

Seguindo a tendência registrada no primeiro bimestre deste ano, as exportações de março superaram as importações, com 53,6% do total movimentado. O embarque de cargas ao exterior foi responsável por 35,8% das toneladas operadas e a cabotagem ficou com a fatia de 10,6%.

Dos 27 navios atendidos no período, a maioria foi do tipo graneleiro. O ranking de cargas transportadas teve a liderança do coque de petróleo (241,2 mil toneladas), farelos de milho e soja (137,6 mil toneladas), contêineres (5.108 TEU), milho (68,5 mil toneladas) e sal (50,2 mil toneladas). No portfólio do porto, a novidade foi o início das importações de óleo de girassol.

Segundo o diretor de planejamento e operações da SCPAR Porto de Imbituba, José João Tavares, a alta operacional foi aquecida pela movimentação de granéis sólidos. “Esse grupo de cargas, composto pelos granéis minerais e agrícolas, teve um incremento expressivo de 80,7% em relação a março do ano passado, principalmente pelo aumento na comercialização de coque, farelos e milho”, revela.

“Para o ano, nossa expectativa é vivenciar mais uma marca inédita, em torno

de 7,4 milhões de toneladas, com alta de cerca de 3% se comparado a 2022”, afirma Luís Antonio Braga Martins, diretor presidente do porto de Imbituba.

O porto irá receber R\$ 11,2 milhões em investimentos da Autoridade Portuária em obras e aquisições para ampliar a capacidade de movimentação. O pacote de melhorias inclui os lançamentos dos processos licitatórios da derrocagem no Cais 1 e construção de dolfim no Cais 2, que vão estender a área de acostagem, além do processo de compra de novas balanças rodoviárias, com a automatização de todo o sistema existente, o que agilizará o fluxo de pesagem de cargas.

MARÇO É O DESTAQUE DO TRIMESTRE EM ITAJAÍ E NAVEGANTES

O complexo portuário de Itajaí e Navegantes (SC) registrou 252 atracações, com a movimentação de 4,14 milhões de toneladas. Para o superintendente do porto de Itajaí, Fábio da Veiga, os números registrados durante o primeiro trimestre do ano indicam um provável crescimento operacional para 2022.

“Se continuarmos com este ritmo de movimentação, no decorrer dos próximos meses, o que é extremamente provável,

certamente alcançaremos números favoráveis e significativos nas movimentações. O complexo portuário tem um histórico operacional excelente, e isso demonstra que todos os investimentos realizados ao longo dos anos, especificamente no que atende a melhorias no acesso aquaviário, entre outras medidas, foram completamente eficazes e necessárias. Dessa forma, continuamos nos destacando gradativamente no mercado portuário brasileiro”, pontua.

As principais exportações realizadas foram: madeiras e derivados, frango congelado, carnes bovina e suína, mecânicos e eletrônicos, cerâmica e vidros. As importações mais significativas foram os produtos químicos, mecânicos e eletrônicos, têxteis diversos, alimentos em geral, plásticos e borrachas.

A Portonave-Porto de Navegantes divulgou os resultados do primeiro trimestre de 2023 com recordes históricos no âmbito estadual e nacional. Foram 329,6 mil TEU movimentados, melhor trimestre dos últimos cinco anos da companhia. O crescimento foi de 19% em relação ao mesmo período de 2022, que teve 277.813 TEU movimentados.

O destaque foi o mês de março, com movimentação de 124 mil TEU, também sendo considerado o melhor mês dos úl-



Com movimentação de 124 mil TEU, março foi o melhor mês dos últimos cinco anos no complexo portuário de Itajaí e Navegantes

timos cinco anos. As cargas frigorificadas tiveram destaque com o maior volume reefer já embarcado em um mesmo mês pelo terminal, com 13,9 mil TEU em março. Além disso, teve o maior volume reefer já embarcado trimestralmente, fechando em 36,6 mil TEU, uma alta de 32% e 23%, respectivamente.

O gate do terminal se aproxima do recorde de três mil caminhões movimentados, entre entradas e saídas, em um único dia. Novamente, março foi destaque com 2,89 mil acessos de caminhões pelo gate. Nesse período teve 179 navios atracados. **CTM**

Antonio Wroblewski é o novo presidente da BBM Logística

A BBM Logística anuncia Antonio Wroblewski como o novo presidente do grupo. O executivo continuará como um dos membros do conselho de administração da companhia, que atualmente conta com mais de 5,6 mil funcionários, mais de quatro mil veículos em operação e aproximadamente 20 milhões de entregas por ano.

Formado em engenharia, com MBA realizado na Universidade de Nova York (NYU), Wroblewski tem 35 anos de experiência, sendo o responsável por criar e popularizar o conceito “operador logístico”, que consiste em planejar, projetar e implementar os processos.

Durante essas três décadas de atuação, o executivo acompanhou de perto todas as quatro ondas do setor, como a vinda das empresas estrangeiras ao Brasil (FedEx, DHL e Ryder),



processo de fusões e aquisições dessas companhias, a solidificação do fluxo de materiais e informações sobre o processo logístico e do sistema de gerenciamento de armazenagem (TMS e WMS) e, por fim, a digitalização e a preocupação dos operadores logísticos na implantação de políticas ambientais, sociais e de governança (ESG).

Sua trajetória profissional começou como diretor na DHL Brasil, na qual permaneceu por cinco anos, depois de aceitar o convite

para ser diretor executivo da Hertz no Brasil. Além disso, se tornou investidor de startups, entre elas, a PathFind, aplicativo de tecnologia para otimização de rotas e planejamento de vendas, onde ingressou como conselheiro em 2018. Com passagem por outras empresas, como a Ryder, entre 1997 e 2008, e da Awro Logística, entre 2008 e 2023, o executivo chegou ao Grupo BBM em agosto de 2015, como conselheiro autônomo até assumir o cargo de presidente este mês.

“Somos um dos maiores operadores logísticos do Brasil e do Mercosul. Isso é resultado dos 27 anos de atuação da BBM, acumulando experiência e credibilidade e, principalmente, o reconhecimento dos clientes pelas entregas e operações às indústrias e consumidores finais”, destaca Wroblewski.

DAF Caminhões lança cor Apple Green para modelos XF e CF

A DAF Caminhões lança mais uma cor para sua linha de caminhões. Disponível para os modelos XF e CF, a cor Apple Green já pode ser encomendada em todas as concessionárias da fabricante no Brasil.

Na família DAF CF, estão disponíveis os modelos CF Rígido nas versões pesado e semipesado, o CF Trator Rodoviário e o CF Off-Ro-

ad. Já a linha DAF XF conta com as configurações de tração de 6×2 e 6×4, e está disponível na cabine Super Space, uma das mais espaçosas da categoria.

Além da mais nova cor Apple Green, os veículos podem também ser encomendados em 13 cores já disponíveis: Ice White, Diablo Red, Jamaica Blue, Black Distingo, Demo



Yellow, Blue Metallic, Sky Blue, Zermatt Silver, Currant Red, Green Metallic, Aurora Orange, Mint Green e Iron Grey.

ViaMobilidade recebe cinco veículos auxiliares



A ViaMobilidade recebeu no pátio Presidente Altino mais cinco veículos auxiliares, que vão proporcionar maior agilidade e eficiência aos trabalhos de manutenção. O resultado será mais conforto e segurança

para o passageiro.

Ao todo, são quatro vagões de rede aérea e uma locomotiva modelo G8, para atuação em conjunto. Os veículos permitirão acesso livre a 100 metros de rede aérea, com altura ideal para a realização de manutenções complexas de forma rápida, segura e com maior rendimento. Deste modo, será possível aumentar a confiabilidade e a performance operacional das Linhas

8-Diamante e 9-Esmeralda.

A ViaMobilidade adquiriu 42 veículos auxiliares de manutenção, para tornar mais ágeis e produtivas as atividades realizadas na via e na rede aérea. Desse, 24 já estão sendo utilizados e o restante deve chegar até 2024. Além disso, dez veículos foram locados para viabilizar plenamente os trabalhos de manutenção até que a frota própria esteja completa.

Bridgestone anuncia nova linha Firestone Classics

A Bridgestone lança a linha de pneus Firestone Classics. O portfólio de produtos é indicado para autônomos e pequenas frotas, que utilizam principalmente veículos pesados.

O primeiro lançamento da linha é o pneu radial FS403 Classic, desenvolvido para uso em eixos direcionais, livres e de tração moderada de caminhões e ônibus em rodovias pavimentadas de curta, média e longa distâncias. Destaque para o design moderno e leve, o que ajuda a preservar a carcaça e facilidade de manutenção e rodízio, já que não exige montagem em sentido único – pode ser utilizado em todas as posições.

Entre as características estão os ombros arredondados, que oferece menor resistência ao arraste, late-



ral e talão reforçados, com compostos especiais, que permite maior durabilidade da carcaça e recapabilidade. Quando se fala em segurança, o produto possui nota máxima em frenagem "A". O FS403 Classic está disponível nas medidas 295/80R22.5 e 275/80R22.5.

A Firestone Classics chega ao mercado com a nova garantia R1, em que os produtos fabricados e comer-

cializados pela Bridgestone do Brasil e pelas revendas autorizadas, recapados nas concessionárias Bandag são cobertos pela garantia do pneu novo após a primeira recapagem.

O anúncio da nova linha reforça o Compromisso Bridgestone E8 que é focado em "Economia" (compromisso em maximizar o valor econômico da mobilidade e das operações comerciais), "Eficiência" (engajados em maximizar a produtividade por meio do avanço da mobilidade) e Extensão (responsabilidade com a mobilidade e a inovação contínua que mantém as pessoas e o mundo avançado). "Esse compromisso serve como um eixo para impulsionar a gestão ao mesmo tempo em que conquista a confiança das gerações futuras", informa a empresa em nota

AGENDE-SE

EVENTO **FRETA
MENTO** (2023)

31 / AGO — 1 / SET **GRAMADO / RS** — Serra Park

22º Encontro Nacional
dos Transportadores de
Fretamento e Turismo



23º Encontro
das Empresas de
Fretamento e Turismo

realização



apoio institucional



organização



Comercial

✉ marcelofontana@otmeditora.com

☎ (11) 99280-2606



AGÊNCIAS | TURISMO

Agência Oficial

Aéreo, hospedagem e passeios.

☎ (54) 3286-5033 | ☎ (54) 9 9912-5392

Setor de implementos rodoviários registra crescimento no primeiro trimestre

Nos três primeiros meses de 2023, mercado absorveu 37.532 produtos, o que representa aumento de 4,3% em relação a igual período do ano passado

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A indústria de implementos rodoviários registrou crescimento de 4,3% no primeiro trimestre de 2023. Nos três primeiros meses do ano foram comercializados 37.532 produtos, ante 35.986 unidades no primeiro trimestre de 2022, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

“O transporte da safra está refletindo positivamente nos negócios do setor


assim como as obras de construção civil que seguem em andamento. Saímos da estabilidade que vinha sendo registrada desde o início do ano e entramos na espiral positiva”, comenta José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

O segmento de reboques e semirreboques (pesado) teve no primeiro trimestre 20.890 unidades emplacadas. Isso representa crescimento sobre o mesmo período de 2022 de 7,11%. No setor de carroceria sobre chassis (leve), o total de emplacamentos nos três primeiros meses de 2023 ficou em patamar semelhante a igual período do ano passado. De janeiro a março de 2023, foram distribuídas 16.642 produtos. No primeiro trimestre do ano passado, o total vendido foi de 16.482 produtos, o que representa variação positiva de 0,95%.

CTM



Agende-se 24 · 25 · 26 outubro 2023

 Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com
WhatsApp 11 99280-2606

As estradas falam, a Mercedes-Benz ouve e traz a






No trânsito, escolha a vida!



Ouvir as estradas é entender as suas necessidades e oferecer a solução completa para você.

Potência, robustez, economia, a gente sabe o que o seu dia a dia exige. Por isso, a Mercedes-Benz tem a linha de caminhões mais completa e a maior rede de concessionários do Brasil: para oferecer os veículos, peças, serviços e o produto financeiro que é a solução exata para você.

CONHEÇA NOSSAS SOLUÇÕES EM
SHOWROOMMERCEDES-BENZ.COM.BR

 MercedesBenzCaminhoes  mercedesbenz_caminhoes  MercedesBenzBrasil

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz

