

## A FORÇA DO AGRONEGÓCIO NO TRANSPORTE E NA LOGÍSTICA

**Montadoras desenvolvem caminhões especialmente para o campo**

**Mercedes-Benz e Grunner: uma parceria de sucesso**

**Mais da metade das vendas de implementos rodoviários são para o Agro**

**Entrevista: Atemir Perrottoni Junior, diretor da Rumo**

**23ª TranspoSul traz novidades e tendências para os transportadores**

**Luft Agro se destaca na logística de defensivos agrícolas**

**Paranaguá espera carregar 9,4 milhões de toneladas de grãos e farelo**

**Ferrovia Norte-Sul é inaugurada, ligando São Paulo e Maranhão**

Está na hora de criar novos caminhos.

# Está na hora de um **S-WAY**.

O novo pesado da IVECO.



Saiba Mais em  
[iveco.com.br/sway](http://iveco.com.br/sway)

**IVECO**  
Criando novos caminhos

# Agronegócio, inovação e sustentabilidade

O Brasil é referência mundial na produção e exportação de produtos agrícolas. O setor movimenta a economia do país e impulsiona vários segmentos, especialmente o transporte de cargas e a logística. Tecnologia e inovação caracterizam o moderno agrobusiness brasileiro.

Esta edição especial da Transporte Moderno traz os destaques na indústria, que cada vez aprimora sua linha de caminhões, implementos e peças para o agronegócio. Além do transporte rodoviário de cargas, ferrovias e portos também devem boa parte de sua movimentação de a esse segmento tão importante para o país. Feiras como a Agrishow e a Bahia Farm Show nos dão uma amostra do que representa esse mercado.

E por falar em feiras de negócios, a 23ª TranspoSul, realizada em junho na cidade de Porto Alegre (RS), foi um sucesso. Mais de 100 expositores apresentaram seus produtos em quatro dias, com foco no agronegócio da região sul do país e dos países vizinhos, e também no mercado industrial.

A previsão era de fechar mais de R\$ 1,5 bilhão em negócios, superando a edição anterior do evento. Sustentabilidade foi o tema central do Congresso Técnico que aconteceu paralelamente à exposição.

Sucesso também foi a oitava edição do Frotas Conectadas, promovido pela OTM Editora em São Paulo, um evento em constante evolução. Temas como inovação, conectividade, sustentabilidade, eficiência energética, veículos elétricos, telemetria, desafios do e-commerce e das operações logísticas foram debatidos em painéis formados por especialistas e profissionais capacitados, com forte participação do público. Esta edição também contou com uma área de exposição que trouxe novidades e tendências do mercado.

A Transporte Moderno traz reportagens e entrevistas especiais sobre esses temas e um panorama de tudo que está acontecendo no setor de transporte e logística.

Boa leitura!

**Márcia Pinna Raspanti**

# SUMÁRIO

## ESPECIAL AGRONEGÓCIO

### CAMINHÕES

- Modelo autônomo da Volkswagen traz mais precisão às lavouras de cana **6**
- O novo modelo DAF XF off-road chega ao mercado no segundo semestre **8**
- O modelo pesado S-Way da Iveco foi desenvolvido com foco no agronegócio **10**
- Volvo dobra participação de mercado em caminhões vocacionais em quatro anos **12**
- Scania amplia soluções para o agronegócio com o modelo 500 R Super 6x2 **14**
- Mercedes-Benz e Grunner desenvolvem máquinas inteligentes para o campo **18**

### IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Agronegócio é responsável por mais de 50% das vendas do setor de implementos **20**

### TRANSPORTADORA

Luft Agro atua com defensivos agrícolas e biológicos, sementes e fertilizantes **24**

### TRANSPOSUL 2023

A maior feira de transporte e logística do Sul ultrapassou R\$ 1,5 bi em negócios **30**

## PORTOS

Paraguá espera grande volume de commodities agrícolas nos próximos três meses **32**

## FERROVIAS

- VLI está otimista com as safras de soja e milho e com o novo corredor de fertilizantes **38**
- Inauguração da Ferrovia Norte-Sul ocorre com a finalização do Tramo Central **42**

## ENTREVISTA

Altamir Perottoni Jr, diretor comercial para grãos nas operações norte e central Rumo **44**

## PERSPECTIVAS POSITIVAS

Scania recebe pedidos do segmento agrícola e de mineração para 2º semestre **46**

## FROTAS CONECTADAS 2023

Novas tecnologias, conectividade, ESG e veículos elétricos foram destaques no evento **52**

## MERCADO

- Produção de caminhões recua de janeiro a maio, segundo Anfavea **56**
- Setor de caminhões em compasso de espera, avalia Fenabreve **66**
- Medida provisória busca impulsionar a indústria automobilística **68**

SEÇÕES: Editorial **3** Novas **62**



Ano 59 - Nº 516 - Junho 2023 - R\$ 25,00

#### REDAÇÃO

DIRETOR  
Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA  
Márcia Pinna Raspanti  
marciapinna@otmeditora.com

COLABORADORES  
Sonia Moraes

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

▶▶▶ Agende-se ◀◀◀



# SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2023

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

Realização



Organização



Apoio Editorial



NTUrbano

marcelofontana@otmeditora.com • WhatsApp 11 99280-2606



# A força do agronegócio

Para atender a esse exigente mercado, a indústria renova constantemente seu portfólio de caminhões e equipamentos, investindo em inovação e produtividade

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O agronegócio brasileiro é um grande motor da economia e gerador de riquezas. Segundo o IBGE, a previsão para 2023 é de alta na produção agrícola em comparação com o ano anterior. O PIB do agronegócio também deve crescer em torno de 10% este ano, de acordo com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). Essa pujança se reflete em todos os segmentos

do transporte e logística, como indústria, transportadoras, portos e ferrovias.

Para se ter uma ideia da dimensão do agronegócio, a Agrishow 2023, encerrada em maio, alcançou um volume recorde de R\$ 13,290 bilhões de negócios gerados e intenções de compra. Esse montante representa um crescimento nominal de 18% e um aumento real de 9,5% (descontada

a inflação) em relação à edição de 2022.

Na primeira semana de junho, a Bahia Farm Show também foi impressionante: aproximadamente 100 mil pessoas visitaram a feira, mantendo o público na média da edição passada. Em volume de negócios, estima-se que esta edição bateu o recorde da anterior, alcançando R\$ 7,9 bilhões.

Todos esses números mostram como esse mercado tem crescido e se aprimorado, impulsionando a indústria a desenvolver produtos específicos e cada vez mais eficientes. As montadoras estão atentas às oportunidades e trazem novidades para conquistar cada vez mais espaço entre os produtores do campo. Neste segmento, os

caminhões extrapesados são as principais atrações, mas modelos dos mais diferentes portes têm seu espaço garantido.

Além dos caminhões, as montadoras estão sempre criando formas de atrair novos clientes neste mercado. Em maio, o Banco Mercedes-Benz do Brasil, por exemplo, preparou uma campanha especial voltada para o agronegócio para financiamento de caminhões da marca, com parcelas intermediárias nos meses de safra e parcelas reduzidas nos períodos de entressafras.

O moderno agronegócio é um setor em sintonia com as últimas tendências em termos de tecnologias, equipamentos e inovação, com muito espaço para crescer e alto potencial de investimentos. **CTM**





VW Constellation 31.280 8x4 autônomo

## Caminhão autônomo da Volkswagen traz mais precisão às lavouras

O modelo segue a rota pré-programada com precisão de 2,5 cm e com variações mínimas, impossíveis de se atingir na condução humana

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Com investimento de mais de R\$ 1 bilhão voltado ao agronegócio nos últimos anos, a Volkswagen Caminhões e Ônibus disponibiliza uma ampla oferta de soluções para atender às safras recordes previstas para a produção nacional. A linha de produtos da marca voltados ao segmento vai desde mo-

delo de comercial leve até os extrapesados, incluindo um caminhão com tração 4x4.

“Como um dos principais setores da economia brasileira, o agronegócio está no foco dos investimentos da Volkswagen Caminhões, e essa estratégia já se reverte em resultados positivos. Hoje o

segmento representa uma fatia relevante de nossas vendas, com um portfólio que garante o melhor custo operacional para esse mercado. As conquistas, no entanto, só nos levam a inovar ainda mais e a nova geração de caminhões Volkswagen chega para fortalecer nossa oferta com maior eficiência, conforto, segurança e tecnologia”, afirma Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços.

Entre as novidades da montadora está o primeiro caminhão autônomo da marca. A empresa já entregou as primeiras 20 unidades do VW Constellation 31.280 8×4 com essa tecnologia para o Grupo Vamos. Os veículos estarão disponíveis em breve para locações ao agronegócio. O benefício está no sistema que identifica sua posição e segue a rota pré-programada, com precisão de 2,5 cm e com variações mínimas, impossíveis de se atingir na condução humana.

## PORTFÓLIO

Na linha dos Constellation off-road os destaques são os modelos 33.480 e 32.380, equipados com tração 6×4, que contam com transmissão automatizada de série, para-choque metálico com proteção nos faróis, volante multifuncional e banco do motorista com cinto integrado com

revestimento em couro sintético.

O VW Meteor 29.530 possui trem de força que proporciona alto desempenho, com economia de combustível, baixo custo de manutenção e durabilidade para as aplicações mais severas. O extrapesado VW Constellation 25.480 6×2 para médias e longas distâncias chega ao mercado com o novo pacote Prime: volante multifuncional, banco do motorista diferenciado em conforto e painel de instrumentos com funcionalidades com maior inteligência embarcada.

O VW Delivery 11.180 tem PBT de 10.800 kg e passa a contar com o assistente de partida em rampa e controle de estabilidade e tração como itens de série. Sua versão 4×4 é exclusividade da marca no mercado brasileiro. Com ângulos de entrada e saída maiores, o veículo traz bloqueio entre os eixos para mais eficiência em terrenos acidentados e de baixa aderência, com configuração que o torna ideal para aplicações mistas que envolvem operação fora de estrada.

“Temos um portfólio amplo e nossa especialidade é o atendimento sob medida, customizando os veículos para as reais necessidades de cada cliente. E isso não se restringe aos produtos, mas envolve também nossos serviços”, completa o vice-presidente.

**CTM**



*DAF apresenta o novo DAF XF off-road*

## DAF XF Off-Road chega ao mercado brasileiro no segundo semestre

O novo caminhão foi desenvolvido com foco nas operações de cana-de-açúcar e tem capacidade de até 91T (PBTC); o lançamento marca os dez anos da DAF no Brasil

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A DAF Caminhões Brasil apresenta o novo DAF XF off-road, modelo fora de estrada que chega ao mercado brasileiro no segundo semestre deste ano e marca os dez anos da companhia no Brasil. “Estamos no país desde 2013, já com a

terceira geração de caminhões pesados e semipesados produzidos nacionalmente. E o lançamento do XF Off-Road, pensado especialmente para atender o escoamento das safras de cana-de-açúcar e o agronegócio brasileiro em geral, marca o

começo de uma longa história que está sendo construída com excelentes resultados conquistados e muitos motivos para comemorar”, ressalta Luis Gambim, diretor comercial da DAF Brasil.

Inspirado no CF off-road, com uma cabine maior e geladeira, motor mais potente e maior capacidade combinada, o lançamento foi desenvolvido para aplicações ferencial é a potência de 530cv, torque de 2,500/2,600 Nm. O modelo também estará disponível na potência 480 cv, gerando torque de 2.350/2.500 Nm. O freio motor é o mesmo da versão rodoviária, com 490 cv de potência, em três estágios.

Segundo o fabricante, o trem de força tem central com maior capacidade de processamento para melhor gestão em todas as condições de rodagem; injeção common rail; cabeçote e bloco em CGI, mais robustos e leves; correia de acessórios única, com manutenção simplificada; galerias de arrefecimento mais eficientes, conectores blindados e conjunto de anéis recalibrados para menor atrito interno.

Disponível na versão 6×4 com redução nos eixos trativos, o modelo tem capacidade máxima de tração de 150 toneladas, chassi reforçado e dual driving, para melhor eficiência em rodovias e estradas não pavimentadas. O novo XF off-road também vem equipado com eixos de alta

eficiência com redução nos cubos; assistente de partida de rampa; admissão de ar ciclônica, com filtragem de até 80% e menor consumo de combustível; suspensão para até 26 toneladas; quinta roda para pino de 3,5”, com rampa auxiliar, o que facilita o engate de implementos mais robustos; e transmissão inteligente ZF TraXon Automatizada Over Drive 12 velocidades, com módulo totalmente integrado ao Controle de Cruzeiro Preditivo (CCP), sistema que faz leitura do relevo nos dois quilômetros adiante, ajustando torque e transmissão.

## PEÇAS

Comemorando 50 anos de existência neste ano, a Paccar Parts conta com um centro de distribuição de 15 mil m<sup>2</sup> de área construída em Ponta Grossa (PR), junto à fábrica da DAF Caminhões. A empresa atua no fornecimento e no atendimento ao cliente com a distribuição, venda e marketing de peças genuínas DAF e Paccar e multimarcas TRP de reposição para caminhões, carretas e ônibus. Seu índice de atendimento é superior a 96% com a disponibilidade de produtos e serviços por meio de oito lojas localizadas estrategicamente no país, com projeto de expansão para 14 lojas até o final de 2023. **CTM**



*O caminhão S-Way  
foi desenvolvido  
para o agronegócio*

## **S-Way é a aposta da Iveco nos pesados**

O caminhão pesado é adequado para o agronegócio, especialmente para o transporte de grãos, insumos, máquinas e equipamentos

**MÁRCIA PINNA RASPANTI**

Com foco no agronegócio, a Iveco desenvolveu o caminhão S-Way, modelo pesado voltado para o transporte de grãos, insumos, máquinas e equipamentos. “Esse é um caminhão altamente tecnológico e robusto, projetado para atender com excelência as crescentes demandas do

agronegócio, motor da economia do país. O setor gera empregos diretos e indiretos em larga escala e impulsiona, de forma significativa, a cadeia logística em todo o território nacional”, destaca Carlos Tavares, diretor comercial da Iveco.

Segundo o fabricante, o veículo oferece

redução de consumo de até 15%, além de contar com sistemas de conectividade, telemetria e gestão de frota, por meio do Iveco ON, para garantir maior disponibilidade e produtividade dos veículos.

Disponível nas versões 480 cv (4×2), 480 cv (6×2) e 540 cv (6×4), a linha S-Way tem ainda a versão GNV que conta com motorização de 460cv e tem capacidade total de 960 litros (240 m<sup>3</sup>). O modelo proporciona a maior autonomia entre os veículos movidos a gás natural ou biometano no país e estará disponível na rede de concessionários Iveco no último trimestre de 2023.

“Temos atualmente um produto que combina conforto, tecnologia e desempenho para garantir entregas rápidas e seguras, com recursos como avaliação de estilo de condução, assistência remota, faróis full led, frenagem automática de emergência e uma cabine espaçosa e funcional, elevando o padrão de segurança e conforto nas estradas. O lançamento do S-Way marcou o início de uma nova era para a Iveco”, ressalta Marcus Souza, diretor de marketing da Iveco para a América Latina.

O S-Way é resultado de um processo de engenharia que envolveu uma equipe de aproximadamente 450 pessoas, mais de 70 protótipos, 450 testes diferentes e mais de um milhão de horas totais de trabalho.



O caminhão passou por avaliações rigorosas em diversas aplicações, totalizando mais de 2,5 milhões de quilômetros rodados, para garantir sua resistência, força e durabilidade na categoria de pesados. Entre os clientes que testaram e aprovaram o S-Way está o Grupo Bom Jesus, que atua nas áreas de transporte, comercialização de grãos, pecuária e varejo de combustíveis.

“O S-Way auxiliou de forma significativa os nossos motoristas a performarem melhor na condução do caminhão. Como resultado tivemos aumento da rentabilidade da empresa. Para fechar com chave de ouro a parceria, adquirimos um lote do S-Way que fortalecerá ainda mais o trabalho conjunto realizado com a Iveco”, diz Tony Erick, administrador da divisão de transportes e combustíveis do Grupo Bom Jesus.

**CTM**



*Outro grande destaque da marca está no segmento florestal*

## **Volvo dobra participação de mercado em caminhões vocacionais em quatro anos**

A empresa atingiu atualmente o equivalente a um terço do mercado de caminhões para operações de mineração, construção, cana-de-açúcar e florestal

**SONIA MORAES**

A Volvo dobrou sua participação de mercado em caminhões vocacionais desde 2019, atingindo 30,1% no acumulado

deste ano. Dos 16,4% de market share registrados há quatro anos, a empresa atingiu atualmente o equivalente a um

terço do mercado de caminhões para operações de mineração, construção, cana-de-açúcar e florestal. Isoladamente no segmento canavieiro a marca é líder absoluta, com 45% do total dos emplacamentos.

“É praticamente a metade do mercado brasileiro nesta categoria. O transportador e os embarcadores do setor sucroalcooleiro consideram o portfólio vocacional da Volvo a melhor opção para trabalhos no campo e na indústria”, afirma Clovis Lopes, gerente comercial de caminhões da Volvo no Brasil.

É destaque também o market share da Volvo no segmento canavieiro nos veículos de até 360cv, classificação onde está o modelo VMX MAX, recentemente lançado. A marca encerrou 2022 com uma fatia de 39,7% de mercado nessa classe, quando se olha o setor sucroalcooleiro.

Considerando todos os segmentos (cana-de-açúcar, construção, mineração e florestal), a Volvo também é líder no emplacamento de veículos vocacionais muito severos, com os modelos FMX e FH. No acumulado deste ano, a marca está com 35,6% de market share, 12 pontos percentuais a mais que os 23,6% registrados ao final de 2022. “Estamos investindo muito na área vocacional. Nossa engenharia permanentemente



***Junqueira: “Estamos investindo muito na área vocacional. Nossa engenharia permanentemente desenvolve novos produtos e soluções para melhorar o desempenho dos caminhões voltados para aplicações mais severas”***

desenvolve novos produtos e soluções para melhorar o desempenho dos caminhões voltados para aplicações mais severas”, diz William Junqueira, gerente de caminhões vocacionais da Volvo.

Junqueira lembra que a Volvo agora tem uma linha ainda maior de veículos VM vocacionais. O novo VMX MAX 6x4 rígido tem PBT (Peso Bruto Total) de 34 toneladas, duas a mais que seu antecessor. O modelo vem com o motor de 360cv e freio motor VEB de 300cv, um chassi duplo reforçado, suspensão dianteira parabólica de oito toneladas

e suspensão traseira semielíptica de 26 toneladas, além do mesmo eixo com redução nos cubos do FMX.

Outro grande destaque da marca está no segmento florestal. Em caminhões de até 360cv (linha VM), a Volvo alcança quase a metade dos emplacamentos (48,1%) nesta classificação no acumulado deste ano. Já em operações florestais severas, a Volvo conquistou um quarto do setor (24,3%), numa evolução de 12 pontos percentuais do final do ano até agora. Somadas as duas categorias (linhas F e VM), a marca atinge 30,7% do mercado dirigido para aplicações florestais de janeiro a abril. A Volvo teve uma expansão espetacular neste segmento, saindo de 8,4% em 2018 para quase um terço dos emplacamentos. Na mineração, a marca totaliza 30,7% dos veículos emplacados no primeiro quadrimestre deste ano (linhas F e VM).

## EXTREME SERVICE

Como a produtividade é um fator preponderante nesta área, a marca criou recentemente o Volvo Extreme Service, um atendimento especializado para veículos que trabalham em operações mais intensivas. A iniciativa reúne uma série

de ações para reforçar o suporte técnico de frotas que demandam mais atenção por conta de aplicações mais rigorosas.

A Volvo formou, por exemplo, um time nacional de representantes provenientes das áreas de serviço e comercial para atender os clientes desses segmentos em todas as regiões do país, onde quer que os caminhões estejam rodando. Esta nova equipe se juntou ao corpo de técnicos que já atuam local e regionalmente, atendendo as necessidades distintas desse tipo de transporte. “É um reforço e uma ampliação do atendimento, para garantir mais agilidade no suporte aos veículos e manter alta disponibilidade mecânica”, explica Junqueira.

Os caminhões vocacionais rodam muito mais tempo sem parar do que seus congêneres rodoviários. Por conta das grandes exigências dessas operações, os veículos praticamente só param para abastecimento de combustível, troca de motorista e manutenção. O ganho em escala no transporte é extremamente importante nessas aplicações e o trabalho é feito durante 24 horas por dia, sete dias por semana. “A manutenção tem de ser feita preventiva e regularmente, para que o caminhão pare o mínimo possível”, afirma o gerente. **CTM**

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](mailto:marcelofontana@otmeditora.com)

☎ (11) 99280-2606



**Agência Oficial**

Aéreo, hospedagem e passeios.

☎ (54) 3286-5033 | ☎ (54) 9 9912-5392



*O 560 G Super 6x4 XT é indicado para o transporte de cana-de-açúcar*

## Scania amplia soluções para o agronegócio

Os veículos começaram a ser produzidos neste ano e, entre os destaques, está o modelo 500 R Super 6x2, vocacionado a puxar bitrem no transporte florestal

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Scania destaca na sua nova linha de caminhões Euro 6, os rodoviários 500 R Super 6x2 e 560 R Super 6x4, e os fora-de-estrada P 280 6x4 XT (movido a gás e biometano) e 560 G Super 6x4

XT, com foco no agronegócio.

“A Scania se mantém e amplia suas soluções como referência ao agronegócio e para atender às demandas de setores como o sucroenergético, madei-

ra e agrícola. Continuamos avançando com a linha XT, e ampliando também o alcance com os produtos rodoviários. Ou seja, estamos ainda mais preparados para atender qualquer demanda do mercado. O P 280 faz parte da linha mais sustentável movida a gás e biometano, que tem enorme potencial na cadeia do agronegócio”, comenta Fabrício Vieira, gerente de vendas de soluções off-road da Scania operações comerciais Brasil.

Vieira afirma que, com a linha fora de estrada XT da Nova Geração de caminhões P8/Euro 6 a empresa melhorou a rentabilidade para continuar oferecendo o menor custo total da operação por quilômetro rodado do mercado. “Os produtos Euro 6 entregam uma economia de combustível sobre a geração anterior das Séries P, G e R, respectivamente de até 22% nos motores otimizados, e a nova gama Super de até 28%. E, o nosso DNA off-road está cada vez mais vocacionado.”

O executivo ressalta que as soluções a gás e biometano da Scania são plenamente viáveis para o mercado brasileiro, cadeia sucroenergética e a do agronegócio. O biometano, combustível 100% sustentável, pode ser gerado de diversas fontes (vinhaça, restos de culturas agrícolas, fezes de animais e resíduos da

agroindústria e do lodo sanitário urbano). A Associação Brasileira do Biogás (ABiogás) já tem mapeados 41 projetos de usinas com conclusão prevista até 2027. Segundo a ABiogás, juntas, elas devem consumir R\$ 7,4 bilhões em investimentos e elevar a produção a 2,9 milhões de metros cúbicos diários. Com anúncios de novas unidades se avolumando, a expectativa é que a produção chegue a 32 milhões de metros cúbicos por dia até 2030, nas projeções da associação.

O 500 R Super 6×2 é vocacionado a puxar bitrem no transporte florestal e desenvolve torque de 2.650Nm, oferece 500cv de potência e 78 toneladas de capacidade máxima de tração (CMT). O 560 R Super 6×4 é equipado com motor de 560 cavalos, desenvolve torque de 2.800Nm, é indicado para transportar grãos em rodotrens e tem capacidade máxima de tração (CMT) de 90 t. Já o P 280 6×4 XT (movido a gás e biometano), dispõe de propulsor de 280 cavalos, torque de 1.350Nm, vocação para operar no transbordo da cana com CMT de 150 toneladas. Por fim, o 560 G Super 6×4 XT tem motor de 560 cavalos e torque de 2.800Nm. A Scania sugere este modelo para transportar cana e toras de madeira, e sua CMT é de 150 ton. e o PTBC de 91 ton.

**CTM**



O Axor 3131 com direção autônoma é voltado para o segmento canavieiro

## Mercedes-Benz e Grunner: uma parceria de sucesso

As empresas se uniram para desenvolver máquinas inteligentes para uso no campo, mostrando que os caminhões são uma alternativa viável aos tratores nas lavouras

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O trabalho conjunto entre a Mercedes-Benz e a Grunner resultou nas smart machines ou máquinas inteligentes já bem conhecidas do mundo agro. Na plataforma do Axor 3131 são três aplicações: ATR (para operação no transbordo da colheita da cana), ASP (aplicação de adubos líquidos e vinhaça) e ADS (distribuição de

sólidos). De acordo com a Mercedes-Benz, o Axor 3131 com direção autônoma, que opera juntamente com as colhedoras no campo, vem fazendo grande sucesso entre os produtores de cana-de-açúcar do Brasil.

Para Leonardo Gomes, gerente de pós-vendas da Grunner, a parceria das duas empresas, que já dura cinco anos, é prefei-

ta. “É a união de quem entende de campo com quem entende de motores. Assim, surgiu essa solução do implemento sobre o chassi Mercedes-Benz que é disruptiva. Antes, usava-se somente o trator, que gera impactos negativos no solo e não permite tanto controle de tráfego”, ressalta.

Com a alta precisão de centímetros do georreferenciamento, o Axor 3131 só circula por onde o sistema indica, aumentando assim a produtividade da operação. Com uma bitola maior, de até três metros, ele opera sem pisar nas linhas de plantio, preservando os brotos das futuras plantas. Essa solução atende aos principais tipos de espaçamentos de plantio na colheita da cana no Brasil.

O maior problema do uso de tratores é a chamada “pisa” nas mudas da cana-de-açúcar, que precisam rebrotar após a colheita. “A média no Brasil é de quatro cortes (ou seja as mudas rebrotam até quatro vezes), mas com o Axor 3131 autônomo tem sido possível chegar a oito cortes, devido à sua precisão. O modelo ainda proporciona 50% de economia de combustível”, conta Gomes.

Oferecido nas versões 8x4 e 6x4, com várias capacidades de carga, o Axor 3131 é o primeiro Mercedes-Benz com direção autônoma a ser utilizado numa operação diária regular no Brasil. Lançado há mais



**Roberto Leoncini: “O Axor 3131 tem uma velocidade de deslocamento 50% maior”**

de três anos, esse modelo fora de estrada opera 24 horas por dia na colheita da cana-de-açúcar.

O Axor 3131 com direção autônoma para transbordo de cana tem capacidade de carga líquida de até 20 toneladas de cana picada. A direção autônoma é controlada por um sistema que inclui piloto automático, GPS e georreferenciamento, sendo utilizada exclusivamente nos trechos mapeados da fazenda onde acontece a colheita.

“O Axor 3131 tem uma velocidade de deslocamento 50% maior, além de maior velocidade média de operação, menor tempo e maior agilidade nas manobras,



**Julio Cesar: “A Mercedes-Benz é pioneira em soluções para o agro”**

mais conforto para o motorista, mais eficiência em estradas irregulares, com maior estabilidade e menor impacto ambiental pelo menor consumo de combustível”, acrescenta Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Para destacar a longevidade das soluções desenvolvidas pela Mercedes-Benz e a Grunner, as empresas exibiram o motor do primeiro equipamento do Axor 3131 com direção autônoma. “Como os produtores estão acostumados a utilizar os tratores, ficava a dúvida se o caminhão teria a mesma durabilidade. ‘Abrimos’ o motor com 17 mil horas, seis safras e 850 mil quilômetros rodados em operação de transbordo aberto, parte por parte e medido peça por peça pela Mercedes-Benz. Mostramos que esse motor vai ser

utilizado por muito tempo, superando o período de uso dos tratores, que varia de 12 a 15 mil horas ou quatro safras”, afirma Gomes.

### MERCADO EM EXPANSÃO

Julio Cesar David Silva, gerente sênior pós-vendas e atendimento ao cliente da Mercedes-Benz do Brasil, ressalta que o setor do agronegócio está em crescimento e tem grande importância para a montadora. “Se pensarmos no segmento de caminhões extrapesados a relevância desse mercado é muito grande. A Mercedes-Benz é pioneira em soluções para o agro e temos investido bastante neste ramo de negócios. Vamos além do transporte e atuamos dentro das safras por meio desta parceria com Grunner.”

O executivo conta que a Mercedes-Benz está ampliando o portfólio no agronegócio. “Agora, a novidade é um novo equipamento com o Arocs, que vai nos permitir entrar em novos negócios, como soja e grãos. E também estamos atentos às oportunidades na citricultura e no florestal”, adianta.

Silva acredita que as montadoras precisam buscar soluções que sejam adequadas para o transportador que atua no campo. “As transportadoras querem reduzir os

custos de operação. Os produtos precisam ser desenvolvidos com vistas ao TCO (custo total de operação), sempre com objetivo de aumentar o ganho do cliente. Por isso, estamos sempre aprimorando a tecnologia, para trazer ganhos em escala. Qualquer pequena mudança, nesse segmento que movimentava grandes volumes, pode ser significativa”, comenta.

A Grunner também tem planos ambiciosos para sua presença no mercado. “Já comercializamos mais de mil equipamentos. Hoje temos participação de 7% no segmento de cana-de-açúcar, mas nossa meta é chegar a 40%. No segmento de grãos e no florestal, também estamos investindo para ampliar nossa atuação”, declara Leonardo Gomes.

## GRÃOS

Neste ano, a novidade para esse mercado é o protótipo de uma nova versão do ADS que utiliza como base o Mercedes-Benz Arocs 4851 10x4. A nova máquina inteligente tem capacidade para transportar 30 toneladas. O novo ADS

**Denis Arroyo: “Nossos clientes nos auxiliaram a desenhar essa aplicação em cima do ADS”**



é utilizado na aplicação de calcário, gesso e compostos orgânicos, e, no próximo mês de julho, ingressa no mercado de grãos. O equipamento possui um sistema de abafador que proporciona seu uso mesmo em dias com ventos fortes, garantindo assim a uniformidade da aplicação por evitar a deriva dos materiais empregados.

O desenvolvimento da nova máquina agrícola envolveu dois anos de incursões realizadas pela Grunner na região produtora de grãos do sudoeste goiano e no Mato Grosso, contando com a participação de produtores que apontaram suas principais necessidades no dia a dia do campo. “Nos propomos a entender o mercado, apresentando o projeto para nossos clientes, que nos auxiliaram a desenhar essa aplicação em cima do ADS, que é uma smart machine já existente, mas que migra agora para um mercado novo”, explica Denis Arroyo, CEO da Grunner.

“Estamos falando de um equipamento com menor consumo de diesel e menos paradas para abastecimento, o que representa uma grande vantagem na comparação com os produtos convencionais já existentes no mercado”, completa Denis Arroyo. **CTM**

# Agronegócio absorve mais da metade da produção do setor

Apesar da queda nos preços das commodities agrícolas, os fabricantes de implementos rodoviários acreditam que esse segmento continuará a ser um grande impulsionador das vendas

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Em 2023, o mercado de implementos rodoviários atravessa um momento de mudança, na expectativa da entrada em vigor do arcabouço fiscal, medida proposta pelo governo federal para controle do endividamento público focado no equilíbrio entre arrecadação e despesas. "Desta forma acreditamos que possamos ter uma redução de juros para atração dos clientes a indústria de implementos rodoviários, no entanto seguindo literalmente a reboque do mercado de caminhões, estimamos uma

queda este ano frente a 2022", afirma José Carlos Spricigo, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir).

Spricigo destaca que o agronegócio é responsável por cerca de 60% das vendas de implementos rodoviários. "Mas o mercado está desequilibrado em face ainda das mudanças que

**José Carlos Spricigo:**  
**"O agronegócio é responsável por cerca de 60% das vendas de implementos rodoviários"**



estamos vivendo na política econômica e reflexo da chegada do Proconve 8 (Euro 6). Historicamente a relação tem sido de 1,3 implemento para cada caminhão comercializado e atualmente essa relação de vendas é de 1,7 implemento para cada caminhão vendido. A queda nos preços das commodities do agro também influenciam o mercado, gerando em certo retardo às compras de semirreboques para desovar a produção”, comenta.

## MERCADO ESTRATÉGICO PARA A RANDON

Sandro Trentin, COO da vertical Montadora da Randoncorp, observa que o PIB do agronegócio é dos que mais cresceu no Brasil. “É uma das grandes forças que impulsiona o transporte. O agronegócio é absolutamente estratégico para a Randon, é o nosso maior segmento de atuação. Por isso também desenvolvemos muitas tecnologias que atendam às necessidades específicas desse setor”, comenta o executivo.

Trentin cita como exemplo o graneleiro NEW R, a mais recente geração de graneleiros produzida pela Randon.



“Com uma série de inovações e tecnologias que potencializam o desempenho e geram maior rentabilidade para o transportador. Além da redução de peso, que pode proporcionar um ganho líquido de carga transportada de mais de 800 kg no semirreboque e de mais de 1,2 mil kg no rodotrem, o graneleiro NEW R conta com a tecnologia Ecoplate 3 nas tampas laterais. Mais leve, une a durabilidade do plástico e a resistência do alumínio, sem a necessidade de pintura no painel”, informa.

Trentin destaca que a tecnologia empregada no graneleiro NEW R contribui significativamente para reduzir os impactos ao meio ambiente e garante mais resistência a impactos, inclusive na parte interna da caixa de carga. “Além disso o produto tem melhor vedação da caixa de carga para reduzir a perda de grãos, opções com

assoalho em alumínio de alta resistência e novas bocas de escoamento poliméricas que contribuem na performance do escoamento nos processos de descarga”, diz.

A Randon oferece ainda um amplo portfólio de basculan-

**Sandro Trentin:**  
**"O agronegócio é absolutamente estratégico para a Randon"**



**O graneleiro NEW R da Randon conta com a tecnologia Ecoplate 3 nas tampas laterais**

tes, florestais, canavieiros e carrega-tudo. “Todos com componentes que garantem mais segurança, ergonomia e praticidade na operação do setor agrícola”, ressalta Trentin.

### **FACCHINI AMPLIA USO DE MATERIAIS MAIS LEVES**

Estéfano Rossi Facchini, diretor comercial da Facchini, conta que as vendas, em 2023, estão sendo muito boas, como já ocorreu no ano anterior. “Porém, com uma certa dificuldade por parte dos clientes conseguirem crédito, pois as taxas maiores às vezes inviabilizam os negócios. E a queda forte nos preços agrícolas preocupa um pouco. Estamos atentos nesses indicadores que refletem diretamente no nosso negócio”, alerta.

A Facchini amplia constantemente o seu portfólio e tem buscado novos materiais para aprimorar a linha de implementos.

“Lançamos diversos produtos. Cada vez mais, amplia-se o uso de aços de alta resistência e também de inox, para um peso menor do equipamento e durabilidade maior”, afirma o diretor comercial da companhia.

“Um destaque importante hoje é o tanque de inox para transporte de vinhaça (resíduo da cana-de-açúcar), produto inovador que disponibilizamos para o segmento canavieiro. O mercado, até agora, utiliza tanques de fibra de vidro. Já com o uso do inox esperamos uma vida útil muito maior e maior retorno para o transportador e operador”, complementa o executivo.

Para o setor especificamente, a Facchini disponibiliza ainda o rodotrem basculante com caixa em Inox Aperam. “O produto também tem se destacado. Transportadores que retornam com calcário e outros produtos mais corrosivos necessitam de uma maior durabilidade na caixa de carga, e esse produto veio atender essa demanda e ainda assim proporcionar um produto leve”, comenta Facchini.

Atualmente, cerca de 50% das vendas da empresa estão ligadas diretamente ao agronegócio. “No passado, não muito distante, essa participação não era tão grande assim e o mercado logístico representava mais, mas hoje o maior setor é o agronegócio”, avalia.



## **RODOFORT GUERRA ESPERA CRESCER DE 15% A 20% EM 2023**

A Rodofort Guerra atua no agronegócio com produtos fabricados na planta industrial de Caxias do Sul (RS). “Somos bastante conhecidos pelos operadores logísticos, e a soma da nossa imagem de marca com a qualidade dos equipamentos que oferecemos têm garantido a atenção das empresas para os nossos produtos. Os principais modelos que comercializamos no mercado de agronegócio são o graneleiro e o basculante, além do carrega-tudo para transporte de colheitadeiras”, informa Alves Pereira, diretor da companhia.

O carro-chefe da marca, de acordo com Ivo Riedi Filho, CEO da Rodofort Guerra, é o semirreboque graneleiro de quatro eixos, que é voltado para o agronegócio. O sider de quatro eixos também é destaque no portfólio da marca. “O quarto eixo traz um custo-benefício muito significativo, pois permite transportar mais carga em

## **A Facchini amplia o uso de aços de alta resistência e também de inox para produtos mais leves e resistentes**

um implemento não tão grande. São produtos muito versáteis e bem aceitos no mercado”, comenta.

Ried Filho também observa que o segmento florestal tem se expandido bastante e hoje é outro mercado relevante para a Guerra Rodofort. “É importante citar a exportação de celulose que é um setor que vai crescer muito”, acredita. A empresa espera uma expansão de cerca de 20% em 2023 e tem como meta chegar a 10% de market share até o final do ano.

“O mercado em geral dever ficar de 15% a 20% abaixo do resultado de 2022. Mas nós estamos em uma situação diferente, pois crescemos 80% no ano anterior e vamos continuar a crescer neste ano”, afirma Ried Filho.

## **LINHAS BASCULANTE E GRANELEIRA DA LIBRELATO SÃO VOLTADAS PARA O AGRONEGÓCIO**

Silvio Campos, diretor comercial da Librelato, informa que a empresa possui diversos produtos em seu portfólio desenvolvidos para o mercado do agro-

### **A Rodofort Guerra quer alcançar 10% de market share ainda em 2023**



negócio, como as linhas graneleira e basculante, que incluem semirreboques, rodotrens, tritrens, basculantes e bitrens. “O segmento é responsável por mais de 60% do nosso faturamento.”



### **A linha basculante da Librelato foi a que mais cresceu para o cliente do agronegócio**

Nos últimos anos, a linha basculante da Librelato foi a que mais cresceu para o cliente do agronegócio. “Isso porque ela proporciona uma operação de carga e descarga mais rápida. Para o transporte de insumos agrícolas, como calcário e fertilizante a granel, essa configuração do implemento também facilita a logística. Essa linha também é muito procurada por frotistas devido à sua capacidade de evitar desperdícios durante o transporte, como a perda de grãos”, detalha Campos.

De acordo com Campos, o agronegócio é o setor que concentra o maior número de vendas de implementos rodoviários, não só para a Librelato como para todo o segmento. “Isso acontece, principalmente, devido à renovação contínua dos equipamentos e à ampliação de frota no campo, além dos seguidos recordes de safra agrícola”, afirma.

Para se ter uma ideia da importância do segmento para a empresa, durante a 17ª edição da Bahia Farm Show, uma das principais feiras de agronegócio do Brasil, realizada em junho, a Librelato comercializou 250 pinos, cujos contratos somaram R\$ 34 milhões. A companhia esteve presente com sua concessionária local Multicom, para apresentar seus produtos para o campo e fomentar o agronegócio da região.

**CTM**



# Agende-se

## 24 · 25 · 26

### outubro 2023

 Transamérica Expo Center  
São Paulo - Brasil



iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com  
WhatsApp 11 99280-2606

# Luft Agro é especializada em logística de defensivos agrícolas

A importância do agronegócio na economia brasileira levou a Luft a criar uma companhia específica para atender o setor ainda nos anos 90

MÁRCIA PINNA RASPANTI



***Além de defensivos agrícolas, a empresa transporta sementes, fertilizantes especiais e defensivos biológicos***

A Luft Logistics foi fundada em 1975 para atuar no transporte cargas em geral, e nos anos 90 apostou na especialização em setores específicos da economia e na ampliação focada em logística. A partir desse ponto, foi criada a Luft Agro. “Nos tornamos líderes na logística de defensivos agrícolas, sendo este um dos principais setores nos negócios da companhia. A Luft continuou ampliando e testando novos

serviços para o mercado, e assim vieram os outros segmentos da empresa”, conta Luiz Alberto Moreira, diretor de logística reversa da Luft Logistics.

Atualmente, a Luft Agro transporta e armazena defensivos agrícolas, sementes, fertilizantes especiais e defensivos biológicos. Além de armazenagem e transporte, a empresa atua em logística reversa, estruturação e implementação de projetos de e-commerce. “Temos grandes expectativas no setor Agro, afinal ele é responsável por 27% do PIB e está em grande desenvolvimento”, afirma Luiz Alberto Moreira.

De acordo com o executivo, a Luft Agro atua em todo território nacional, mas algumas regiões apresentam um potencial interessante de expansão. “A região de MATOPIBA (formada pelos estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e Mato Grosso, estão em grande expansão. Também destacamos a região do Pará por estar em atual em crescimento”, ressalta.

“A Luft Agro tem como estratégia ampliar seus centros de serviços, fazendo com que eles estejam mais perto dos mercados, principalmente nas regiões em expansão. Lembrando que todos os centros contam com uma área de armazenamento e temperatura controlada em função do armazenamento de sementes. Além disso, visamos atuar em diversos serviços e não apenas em armazenagem e transporte. E diversificamos nosso perfil de cliente. Agora estamos atuando com indústrias, revendas, cooperativas e agricultores”, detalha o diretor da companhia.

O sistema de gerenciamento de armazém (WMS) da Luft Agro engloba funções de controle de recebimento, estoque e expedição e está totalmente customizado e parametrizado para atender às necessidades do setor. A frota dedicada aos mercados de defensivos agrícolas e produtos químicos é equipada com sistema de rastreamento de última geração. O suporte às operações é feito através de um sistema de gerenciamento de transporte, que inclui as funções de controle de coleta, entrega, faturamento, emissão de do-

**Luiz Alberto Moreira:**  
**"Nos tornamos líderes na logística de defensivos agrícolas"**



cumentos, EDI, gerenciamento de frota e motoristas.

A Luft Agro faz a gestão operacional da logística reversa de embalagens vazias de defensivos agrícolas de todo o Brasil. Por meio da central de atendimento, a empresa coordena a operação de 300 postos e 111 centrais de recebimento e compactação de embalagens, 27 transportadoras, dez recicladoras e cinco incineradoras. Segundo a companhia, a logística reversa “garante o processamento e destinação final das embalagens vazias de defensivos e afins, promovendo a preservação ambiental e colocando o Brasil na vanguarda com relação à coleta, manuseio e descarte seguro desses itens.”

A Luft Agro utiliza o sistema de rastreamento por satélite, que dispõe de diversos sensores e dispositivos de segurança. Além de ser considerada pela companhia uma ferramenta imprescindível para o gerenciamento de risco, também é um importante instrumento operacional, por ser o principal meio de comunicação entre a empresa e motoristas. Já o tracking permite o acompanhamento das entregas pela Internet em tempo real, com a posição dos veículos e a previsão de entrega atualizada.

**CTM**



## TranspoSul 2023 tem foco em inovação e sustentabilidade

A maior feira de transporte e logística da região sul estima ter recebido mais de 20 mil visitantes, com uma expectativa de movimentação de R\$ 1,5 bilhão em negócios

**MÁRCIA PINNA RASPANTI**, de Porto Alegre

A 23ª TranspoSul Feira de Transporte e Logística, promovida pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística do Rio Grande do Sul (Setcergs), foi realizada entre os dias 20 e 23 de junho, no Centro de Eventos Fiergs,

em Porto Alegre. A edição deste ano foi centrada na conectividade e integração, aproximando o que há de mais tecnológico no mercado aos transportadores, operadores logísticos, embarcadores e tomadores de decisão. Ao longo dos

quatro dias, a organização calcula que mais de 20 mil pessoas tenham visitado o evento, com uma expectativa de movimentação de R\$ 1,5 bilhão em negócios.

Durante a abertura oficial, que reuniu empresários e diversas autoridades, o presidente do Setcergs, Sérgio Mário Gabardo, destacou a importância do setor de transporte rodoviário de cargas para o país. “Sem os transportadores nenhum de nós estaria aqui neste evento hoje. E precisamos sempre nos renovar e ter foco na inovação. Nós movimentamos esse país e vivemos uma constante transformação. Precisamos fazer a mudança e pensarmos em novas soluções que tornem o mundo mais sustentável e social”, comentou. “É importante pensar em como ser sustentável e preservar o meio ambiente. E o transporte rodoviário tem buscado a sustentabilidade. Temos que priorizar a segurança viária”, completou.

Nesta edição da TranspoSul, foi realizada pela primeira vez a premiação do Programa de Segurança Viária, uma iniciativa do Setcergs em parceria com a Dipesul Volvo. O programa tem como objetivo oferecer avaliação e orientação às empresas de transporte, com base nos requisitos da ISO 39001 - principal padrão mundial para sistemas de gestão



**Sérgio Mário Gabardo, do Setcergs, destacou a importância da sustentabilidade**

de segurança viária - e nos critérios ESG (Ambiental, Social, Governança) aplicáveis ao transporte de cargas.

O presidente da TranspoSul, Roberto Machado da Silva, lembrou que a sustentabilidade é o tema “que nos une mundialmente. E o transporte rodoviário de cargas cumpre a missão de melhorar o meio ambiente e a sociedade.” Silva enfatizou a relevância da inovação e de tecnologias como a inteligência artificial (IA). “As empresas que trabalham com essas soluções possibilitam o acesso do nosso setor a tudo o que há de melhor em produtos e serviços. A TranspoSul apresenta tudo isso para os visitantes e proporciona grandes negócios.”

Representando o governo do Rio



### ***Estande da Volkswagen Caminhões e Ônibus na TranspoSul 2023***

Grande do Sul, o secretário estadual de logística e transportes, Juvir Costella, ressaltou a relevância da TranspoSul para o desenvolvimento do setor e fortalecimento da economia. O secretário anunciou que o governo do estado pretende reduzir em 90% a cobrança das Autorizações Especiais de Trânsito (AET), efetuada pelo Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer), para aumentar a competitividade do setor.

Além da feira, a TranspoSul realizou o Congresso Técnico, que apresentou as novidades e tendências do segmento de transporte rodoviário de cargas. A edição deste ano contou com diversas atrações paralelas como o “Hub do

Embarcador”, um espaço de conexões e conhecimento no setor de transporte rodoviário de cargas, abrangendo mais de 600 m<sup>2</sup> de área. Outra novidade foi a parceria com a ComJovem e a Associação Gaúcha de Startups, apresentando startups inovadoras no evento.

Os visitantes puderam fazer test-drives dos modelos mais recentes de caminhões e visitar a Feira de Seminovos. A TranspoSul 2023 celebrou também o Prêmio Gaúcho Despoluir, que reconhece o trabalho das transportadoras que aderiram ao programa, visando melhorar a qualidade do ar, cuidar da saúde dos trabalhadores e promover o uso racional de combustíveis.

### **MAIS DE 100 EXPOSITORES PARTICIPARAM DA 23ª EDIÇÃO DA TRANSPOSUL**

A 23ª TranspoSul contou com mais de cem expositores de setores diversos como fabricantes de caminhões e ônibus, carrocerias, tecnologia, pneus, combustíveis, peças, acessórios, prestadores de serviços e implementos.

A Mercedes-Benz trouxe para o test-drive o Actros 2653 6×4 com motor OM 471 de 530 cavalos e o Actros 2045 4×2 com motor OM 460 de 449 cavalos.

No estande, foram expostos: um Actros 2653 6×4 com pacote Robustez, um Actros 2548 6×2 e um semipesado Atego 2429 6×2. Outra atração foi o Actros 2651 “Estrela Delas”, do Movimento A Voz Delas, que busca conscientizar a sociedade quanto à importância das mulheres no transporte e logística.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus exibiu os modelos VW Meteor 29.530, VW Constellation 26.320 e 25.480, além do e-Delivery, primeiro caminhão elétrico 100% desenvolvido e produzido no Brasil. Os clientes que visitaram o estande da marca também puderam fazer um test-drive no cavalo mecânico VW Meteor 29.530, com motor MAN D26 de 13 litros.

A Iveco apresentou seu portfólio completo, abrangendo desde caminhões leves até pesados. A marca teve como destaque as linhas Daily, Tector e S-Way. Produzido na fábrica da montadora em Sete Lagoas (MG), o S-Way está disponível nas versões 480 cv (4×2), 480 cv (6×2) e 540 cv (6×4).

“A TranspoSul é uma feira tradicional e muito importante. Nosso portfólio é amplo e atende a todos os setores, como mostramos em nosso estande. Mas a grande estrela é o pesado S-Way. O segmento de pesados é extremamente



### **Na área externa, foi possível testar caminhões e conhecer a feira de seminovos**

relevante. E esse mercado tem maior potencial de crescimento para a Iveco. No segmento de leves, por exemplo, somos líderes de mercado com a Daily”, comentou Márcio Querichelli, presidente da Iveco América Latina.

## **SERVIÇOS E PRODUTOS**

O Consócio Iveco também marcou presença no evento. “Na Transposul 2023, quisemos mais uma vez mostrar potencial no atendimento da demanda dos produtores agrícolas, principalmente na região sul, a partir de soluções projetadas especialmente para o agronegócio”, explicou Mauro Andrade, gerente comercial do Consócio Iveco.



### **Scania exibiu a linha Super lançada no ano passado**

Já a DAF Caminhões Brasil exibiu em seu espaço o recém-lançado XF Off-Road – versão fora-de-estrada do modelo mais vendido da marca, o CF Semipesado Rígido, e o XF Rodoviário. A Randon Consórcios administra o Consórcio Nacional DAF e esteve presente no estande da DAF Caminhões, com ofertas de planos para aquisição de produtos da marca.

A Scania expôs a gama Plus, com o caminhão R 450 6X2 Plus, seu mais recente lançamento, e exibiu um modelo 560 R 6X4 Super, da linha lançada no final de 2022. Já na área de teste de

direção, os visitantes puderam conhecer o semipesado P 280 6X2. Segundo a Scania, o 560 R 6X4 Super oferece até 28% de economia de combustível sobre a geração anterior, motor de 560 cavalos de potência e desenvolve torque de 2.800Nm. É vocacionado ao transporte de grãos e tem capacidade máxima de tração (CMT) de 90 toneladas.

A Scania também aproveitou a feira para promover os serviços a Scania Locação e as soluções em serviços, com foco em disponibilidade e conectividade, e dos serviços financeiros da marca (Banco, Consórcio e Seguradora).

A Randon apresentou uma nova solução da Linha New R: o sider modular New R, que conta com a tecnologia de fabricação modular, a estrutura se diferencia pela montagem em conexões rebitadas, o que diminui o uso de solda em cerca de 70%. Como resultado, o sider modular é uma tonelada mais leve do que a versão anterior, possibilitando maior ganho de carga líquida.

O carrega-tudo é outro destaque da Randon, sendo indicado para o transporte de cargas indivisíveis, como veículos e máquinas industriais. O produto também possui variedade dimensional que permite a formatação conforme a necessidade de operação do cliente. O

sider modular New R e o carrega-tudo, assim como os demais itens de portfólio, possuem interface com o Randon Smart, solução em inteligência embarcada desenvolvida para gestão de frotas.

“Em um ano que não temos a Fenafran, que tem caráter nacional, se destacam as feiras regionais. E a TranspoSul já é um evento consolidado, com foco nos grandes clientes da região sul e também dos outros países do Mercosul”, comenta Sandro Trentin, COO da vertical montadora da Randoncorp.

O grupo Randoncorp participou ainda com a vertical de serviços financeiros e digitais, que disponibilizou para o transportador soluções financeiras para facilitar a renovação e aquisição de produtos da marca Randon. Entre as opções, estão planos do Consórcio Nacional Randon e opções de financiamento nas modalidades de CDC e Finame.

A Rodofort Guerra também expôs seus produtos e serviços na 23ª TranspoSul. “A feira, voltada para transporte e logística, tem grande expressão no Sul do país. Trouxemos nosso carro-chefe, o semirreboque graneleiro com quarto eixo, muito procurado pelo agronegócio. E o sider de quatro eixos, muito versátil e adequado à região”, disse Ivo Riedi Filho, CEO da companhia.

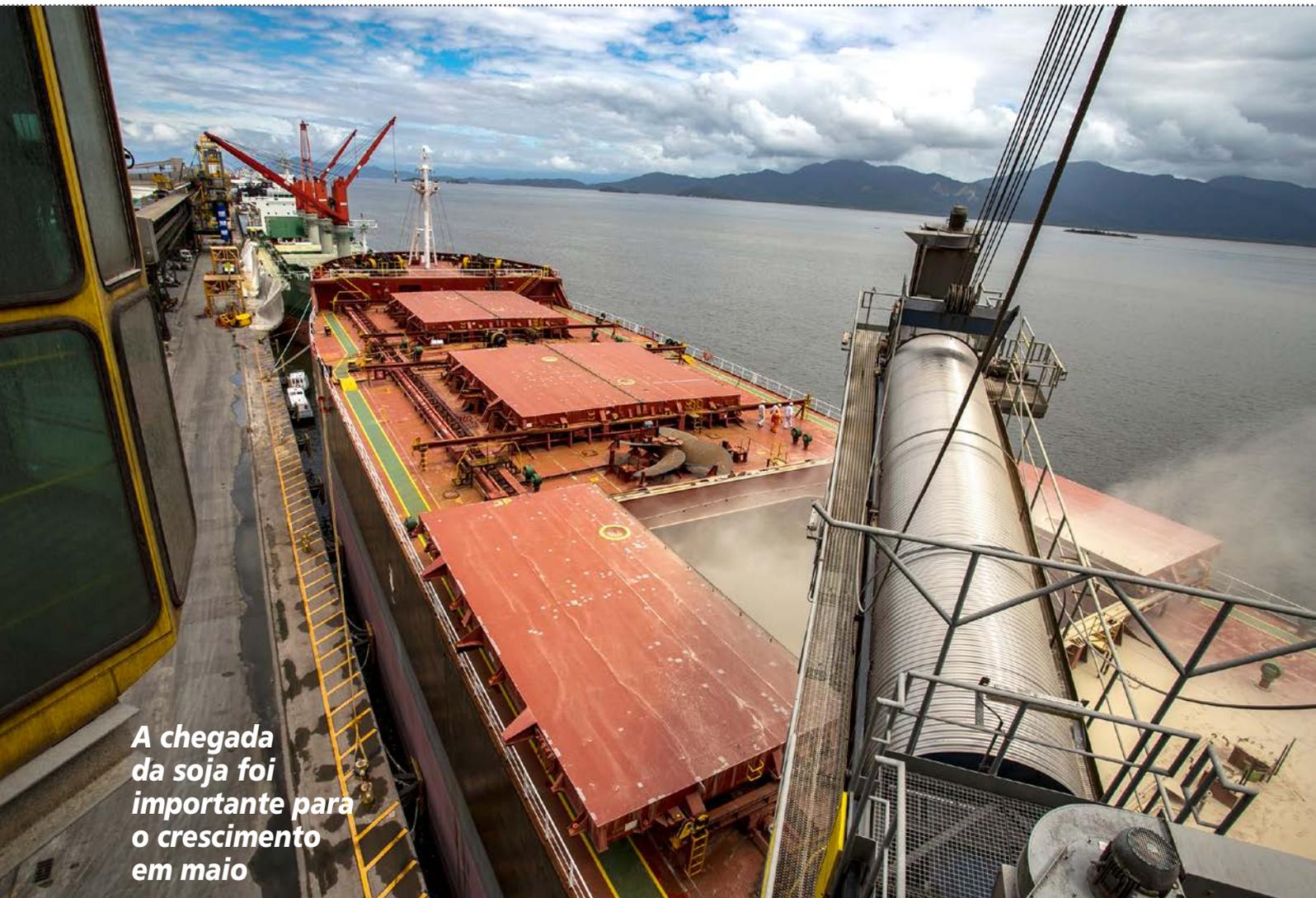


### **A Volvo foi outra marca que marcou presença no evento**

O executivo disse que a Rodofort não participou apenas como fabricante de implementos, mas também deu destaque aos outros negócios do grupo. “Estamos diversificando nossa área de atuação. Lançamos na feira uma marca de peças de reposição e uma de pneus”, informou.

Riedi Filho reforçou que a companhia conta com uma rede formada por 33 representantes no país para aquisição de peças e reposição. “Ainda disponibilizamos o Consórcio Guerra Brasil e a corretora de seguros. Nosso objetivo é levar uma solução para que o cliente tenha sucesso em seus negócios. Quando conseguimos isso, fidelizamos este cliente.”

**CTM**



*A chegada da soja foi importante para o crescimento em maio*

## Paranaguá espera carregar mais de 9,4 milhões de toneladas de grãos e farelo no terceiro trimestre

Essa expectativa é devido principalmente à safra de milho, mas também leva em conta os embarques de soja, açúcar e farelo

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Após registrar recordes no embarque da soja nos cinco primeiros meses do ano, o porto de Paranaguá tem perspectiva de grandes volumes de commodities agríco-

las nos próximos três meses. O volume de embarque de grãos de exportação pode chegar a 9.428.300 toneladas. A demanda vem, principalmente, pela che-

gada da nova safra de milho, além das exportações de soja, açúcar e farelo. O total esperado para os meses de julho, agosto e setembro é cerca de 32,5% acima das 7.117.509 toneladas carregadas no mesmo período, em 2022.

Para o diretor de operações do porto do Paraná, Gabriel Vieira, o desempenho alcançado em maio (recorde da história), último mês consolidado, reforça a capacidade que o porto e operadores têm para que a expectativa se confirme com bons resultados. “Nossa performance neste ano foi melhorada. O navio tem conseguido carregar mais e, assim, garantido mais eficiência na operação”, comenta o diretor. Segundo ele, os tempos de espera, de atracação e desatracação dos navios foram reduzidos. “Hoje temos índices mais positivos e seguimos incrementando”.

Um dos fatores que contribuiu para a produtividade no embarque dos grãos sólidos de exportação foi a dragagem de berços. Como explica Vieira, com berços dragados, os navios podem receber mais carga, com segurança. “Pretendemos ampliar ainda mais a nossa capacidade de embarque. Atender o volume esperado para o terceiro trimestre do ano será um desafio grande. Porém, a expectativa é muito positiva”, pondera.



**Luiz Fernando Garcia: “Mesmo sem qualquer volume de milho, ou seja, só com soja e farelo de soja, superamos o recorde anterior com muita produtividade e com melhoria nos tempos operacionais”**

O gestor operacional do porto de Paranaguá explica que o principal desafio é o fator climático (chuva), que impacta não apenas no embarque dos produtos em portos, mas também na outra ponta, na colheita.

Das 9.428.300 toneladas esperadas para o próximo trimestre, 4.006.000 devem ser de soja em grão, 1.920.000 de açúcar, 1.904.000 de milho e 1.598.300 de farelo de soja. Segundo o diretor da

Associação dos Terminais do Corredor de Exportação de Paranaguá (ATEXP), André Maragliano, esse aumento expressivo na expectativa de embarque no terceiro trimestre se deve, principalmente, ao milho. “A expectativa é de seguirmos mantendo volumes recordes de embarque do cereal, especialmente pelo corredor de exportação”, diz.

Em relação à soja, o produtor aproveita que o preço está subindo novamente para seguir exportando e, assim, abrir espaço para a nova safra de milho (2ª safra). “Na questão do milho, o Brasil deve produzir quase dez milhões de toneladas a mais que na safra passada. Além disso, existe uma demanda do mercado internacional. Então, o milho vem forte”, completa o representante dos operadores.

De acordo com o Departamento de Economia Rural (Deral) da secretaria de estado da Agricultura e Abastecimento (Seab), a expectativa para a segunda safra de milho é uma colheita em torno de 14 milhões de toneladas. “Esta safra começa a entrar no mercado a partir da segunda quinzena de julho”, afirma o analista Edmar Gervásio. O Paraná é a principal origem do milho exportado pelo porto de Paranaguá.

A previsão também está alta para o

açúcar. O principal terminal de embarque desse produto no porto de Paranaguá é a Pasa. Segundo Osvaldo Inácio da Silva Junior, gerente administrativo e financeiro da empresa, o volume expressivo de açúcar esperado para o terceiro trimestre do ano se justifica por diversos fatores. “A produção de cana está sendo boa e os preços estão bastante atrativos para o exportador. Além disso, a expectativa de quebra de safra na Tailândia e na Índia, importantes mercados internacionais, faz com que os importadores reservem estoque na produção brasileira”, afirma.

Ainda segundo Silva Júnior, houve um atraso na safra de cana neste ano. “O início da colheita se intensificou na segunda quinzena de abril. Então, agora, os exportadores estão correndo para cumprir os contratos. Aqui, estamos prontos para atender essa demanda”, completa.

### **PARANAGUÁ SUPERA EXPECTATIVAS NA MOVIMENTAÇÃO DE SOJA**

As exportações de soja (grão e farelo) pelo corredor Leste do porto de Paranaguá (Corex) movimentaram um total de 2.567.755 toneladas em maio de 2023, o maior volume mensal já al-

cançado desde a sua inauguração, em 1973. O recorde mensal anterior dos 11 terminais interligados no complexo era de 2.474.705 toneladas embarcadas em abril de 2020.

Segundo o diretor presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ao final do primeiro trimestre os terminais esperavam carregar cerca de dois milhões de toneladas no período, ou seja, foram quase 568 mil toneladas a mais. “Mesmo sem qualquer volume de milho, ou seja, só com soja e farelo de soja, superamos o recorde anterior com muita produtividade e com melhoria nos tempos operacionais”, conta.

As 2.567.755 toneladas também representam crescimento de 49,5% na comparação com a movimentação registrada em maio de 2022, de 1.718.048 toneladas. De todo o volume embarcado pelo Corex em maio de 2023, 1.912.307 toneladas foram de soja em grão, o equivalente a 74%. Os outros 26% foram de farelo de soja, reunindo 655.448,5 toneladas. Neste maio, não

houve embarque de milho ou trigo pelo corredor leste.

No acumulado do ano, mesmo com dois dias a mais de paralisação por chuva, já são 9.014.528 toneladas carregadas pelo Corex, de janeiro a maio de 2023. Comparando às 7.693.161 toneladas registradas em 2022, no mesmo período, a alta é de quase 17,2%.

Maio também foi o mês com maior movimentação de soja (1.912.307 toneladas). Foram movimentadas, desde o começo do ano, 346.881 toneladas em janeiro, 324.670 toneladas em fevereiro, 954.833 toneladas em março e 1.409.057 toneladas em abril.

A movimentação de carga por ferrovia no porto de Paranaguá também aumentou, chegando a 19,52% em junho. Em maio de 2022, a participação foi de 18,1% do volume total. No ano passado, das 5.267.950 toneladas movimentadas em maio, 953.662 foram transportadas em vagões. Neste ano, no mesmo mês, das 6.125.887 toneladas, 1.195.747 usaram os trilhos.

**CTM**

Já estão abertas as inscrições para o **54º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas**

**Inscrições até 28 de outubro de 2023.**

acesse [www.otmeditora.com](http://www.otmeditora.com)  
consulte o regulamento e faça já sua inscrição.

# VLI tem boas perspectivas para 2023

No ano passado, o volume transportado totalizou 15 milhões de toneladas e, neste ano, as safras de soja e milho devem trazer bons resultados

SONIA MORAES



## **A VLI transportou 15 milhões de toneladas no ano passado**

A VLI registrou aumento de 18% no volume de cargas transportado pela Ferrovia Norte-Sul (FNS), importante corredor para escoamento da produção do agronegócio brasileiro por meio do sistema portuário de São Luís (MA). A movimentação de produtos por ferrovia totalizou 15 milhões de toneladas em 2022, ante as 12,7 milhões

de toneladas registradas em 2021.

A VLI é responsável pela concessão do tramo norte da FNS, e atende clientes com cargas como grãos, combustíveis, minerais e celulose. “A estabilidade operacional permite o crescimento dos volumes movimentados no Corredor Norte ano a ano, o que também demonstra a confiança dos clientes da VLI nos serviços que ofertamos por meio do nosso sistema logístico integrado”, afirma Daniel Schaffazick, diretor de operações do corredor.

Um dos destaques de 2022 no corredor logístico foi a entrada em operação do Terminal Integrador de Porto Franco (TIPF) no Maranhão. Essa unidade possui capacidade de movimentar 600 mil toneladas por ano, em especial soja e milho provenientes do Maranhão, Pará e Piauí. Também no último ano, o Terminal Portuário São Luís (TPSL), administrado pela VLI, registrou recorde na movimentação

de cargas. Foram 5,4 milhões de toneladas de carga geral transportadas.

Para 2023, as expectativas são positivas, com boas perspectivas para as safras de soja e milho e a inauguração oficial do novo corredor de fertilizantes do Arco Norte brasileiro, fruto de uma parceria entre a VLI e a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi). A operação liga o terminal da Copi, no Maranhão, ao terminal integrador de Palmeirante, da 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 do Distrito Federal.

No Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam) na baixa santista, em São Paulo, a VLI exportou 8,1 milhões de toneladas de produtos agrícolas (soja, farelo de soja, milho e açúcar) em 2022, quase um milhão a mais, o que representou elevação de 11% em relação aos 7,3 milhões de toneladas exportadas em 2021.

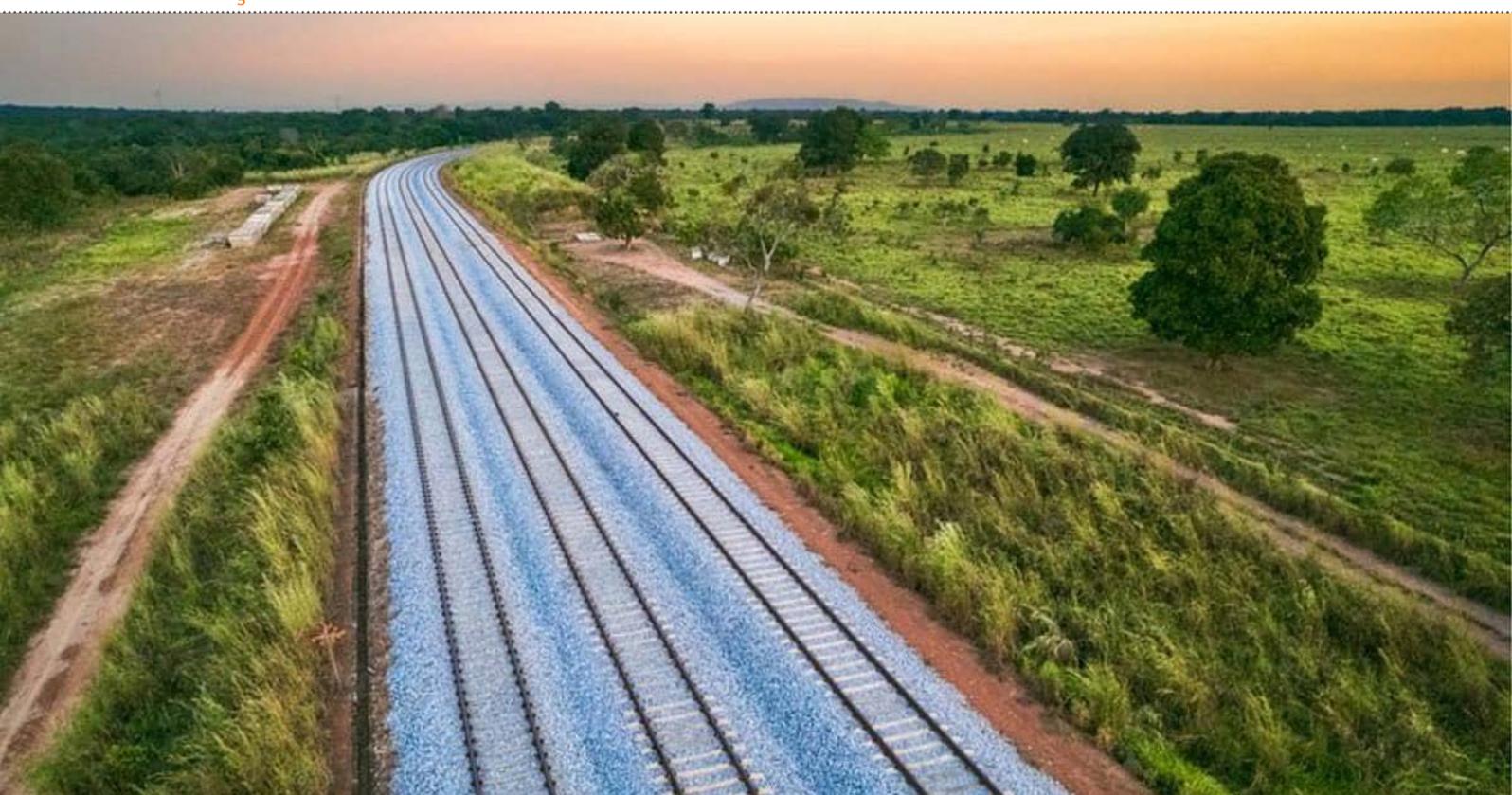
A movimentação total de cargas no Ti-

plam atingiu 11,7 milhões de toneladas no ano passado. Esses resultados favoráveis resultam do recebimento do volume de grãos que chegaram à baixada santista pela FCA e outras ferrovias e, também, do recorde da safra de açúcar de 2022.

Segundo a operadora, o embarque de cargas realizado no terminal é uma das etapas fundamentais de uma cadeia logística de alta performance criada pela VLI no corredor Centro-Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica, uma rota de alta relevância para o escoamento de grãos agrícolas. Os terminais integradores de Guará (açúcar) e Uberaba (grãos) recebem e encaminham para o Tiplam, através da FCA, a safra de algumas das principais regiões produtoras do país como Mato Grosso, Goiás, São Paulo e Minas Gerais.

A capacidade do Tiplam em exportar grãos e açúcar por meio da integração entre porto e ferrovia é um de seus diferenciais. O processo de escoamento de produtos acontece com agilidade, através do processamento de, em média, oito composições por dia, cada uma com 84 vagões. O sistema utilizado pela VLI nas atividades de exportação consiste no embarque simultâneo com dois carregadores (ship loaders) com produtividade de até 72 mil toneladas embarcadas por dia.

**CTM**



# Governo federal inaugura Ferrovia Norte-Sul

A ligação total da ferrovia ocorre com a inauguração do Tramo Central, no terminal rodoferroviário da concessionária Rumo, em Rio Verde (GO)

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O governo federal, ministério dos transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inauguraram em 16 de junho a Ferrovia Norte-Sul (FNS), ligação entre São Paulo e Maranhão, que vai impulsionar o desenvolvimento de cinco estados e quatro regiões do Brasil. O empreendimento tem 2.257 quilômetros de trilhos e permite o escoamento

da safra do Centro-Oeste e do Sudeste pelo Arco Norte.

A ligação total da FNS ocorre com a inauguração do Tramo Central, no terminal rodoferroviário da concessionária Rumo, localizado no município de Rio Verde (GO). Agora, a ligação férrea entre Estrela D'Oeste (SP) e Açailândia (MA) fica totalmente operacional.

A estrada de ferro foi projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário do Brasil, integrando de maneira estratégica o território nacional e contribuindo para a redução do custo logístico do transporte de cargas no país. A FNS está dividida em três tramos: o primeiro (Tramo Norte) entre Açailândia (MA) e Porto Nacional (TO) com 720 quilômetros de extensão se encontra em operação comercial pela subconcessionária “Ferrovia Norte Sul S.A” desde 2007.

O segundo é o tramo compreendido entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) (Tramo Central), com 855 quilômetros de extensão, e que se encontra em operação com movimentação de carga pela Valec desde 2015. A estatal já promoveu o transporte de farelo de soja, madeira triturada,

minério de manganês, barras de trilhos, locomotivas e vagões.

O terceiro é o tramo compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás (GO) e Estrela d’Oeste (SP) (Tramo Sul), com 682 km de extensão. As obras estão em fase final. Será o maior polo de carga de toda a Ferrovia Norte-Sul, situado próximo aos municípios de Rio Verde, Santa Helena, Jataí, Edéia e Quirinópolis.

Em março de 2019, a ANTT realizou o leilão para subconcessão do Tramo Central da Ferrovia Norte-Sul, por 30 anos, situado entre Porto Nacional (TO) e Estrela d’Oeste, nos trechos entre: Porto Nacional (TO) e Anápolis (GO); e Ouro Verde de Goiás e Estrela d’Oeste. Esse trecho é o que faltava para conectar e finalizar a ferrovia de ponta a ponta. **CTM**



## Acesse os portais de notícias da OTM Editora

(aponte o leitor de QR CODE e fique informado sobre tudo que acontece no mundo dos transportes e logística)

# Ferrovias são fundamentais para escoar a produção agrícola

“Vemos a grande importância do segmento agrícola em nossas operações. Em 2022, foram 50,2 milhões de toneladas úteis transportadas, aumento de 12,8% em relação ao ano anterior. Considerando somente o transporte de grãos, são 39,6 milhões de toneladas”, afirma Perottoni Junior

SONIA MORAES

**TRANSPORTE MODERNO** – Como foi o desempenho da Rumo em 2022?

**Altamir Perottoni Junior** – A Rumo administra hoje mais de 14 mil quilômetros de trilhos, tendo sido responsável pela movimentação de mais de 60,4 milhões de toneladas úteis em 2021 e 67 milhões em 2022, representando um aumento de 10,9%.

No primeiro trimestre de 2023, a Rumo transportou mais de 14,5 milhões de toneladas cargas de úteis, sendo 73,9% desse total referente a cargas ligadas a produtos agrícolas. Esses resultados são fruto da

série de investimentos feitos pela companhia para estruturar cada vez mais uma operação robusta e pronta para atender o agronegócio e a indústria com uma logística integrada e planejada para o futuro, além de aplicações em tecnologia para garantir a eficiência logística. Movimentamos diversos setores da economia, desde produtos agrícolas (soja, milho, farelo de soja, açúcar e fertilizantes), produtos industrializados (combustíveis, madeira, papel, celulose, siderúrgicos e mineração) e cargas containerizadas (algodão, bobinas de papel, bens de consumo, defensivos agrícolas e cargas refrigeradas).



**TRANSPORTE MODERNO** – Qual a representatividade do setor agrícola nas operações?

**Altamir Perottoni Junior** – Vemos a grande importância do segmento agrícola em nossas operações. Em 2022, foram 50,2 milhões de toneladas úteis transportadas, aumento de 12,8% em relação ao ano anterior. Considerando somente o transporte de grãos (soja, farelo de soja e milho), a Rumo movimentou 39,6 milhões de toneladas em

2022. Na operação Norte a empresa registrou 30,7 milhões de toneladas úteis, enquanto na Sul o volume foi de 8,9 milhões. Em 2021, esse volume total foi de 33,2 milhões de toneladas. Nas operações Norte e Sul, foram registrados 23,2 milhões e dez milhões de toneladas, respectivamente. Ou seja, a Rumo registrou um crescimento de aproximadamente 20% nas operações de grãos. Esses bons resultados do agronegócio também se refletem nos números recordes registrados em nossa operação no último ano. Foram mais de 67 milhões de toneladas transportadas, das quais cerca de 50 milhões vieram de produtos agrícolas.

**TRANSPORTE MODERNO** – Com a conclusão da obra da malha central, em quanto deverá aumentar a movimentação de produtos agrícolas por ferrovia com destino ao porto de Santos?

**Altamir Perottoni Junior** – A Ferrovia Norte-Sul representa um sonho antigo para a infraestrutura logística brasileira, principalmente quando olhamos para a malha central que acaba de ser concluída e entregue. A partir deste momento, estados como Goiás

e Tocantins passam a ter uma conexão facilitada e sustentável com a solução de escoamento mais eficiente do Brasil, que é o porto de Santos (SP). Agora, com a conclusão da obra, há uma etapa de homologação junto ao órgão regulador para que sejam autorizadas as operações. A malha central representa uma estratégia para a manutenção da competitividade e crescimento econômico do Brasil, além de ser um sonho antigo que agora se torna realidade. São 1.537 quilômetros entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), passando por quatro das cinco regiões do Brasil. Ao se conectar à malha paulista, a malha central forma um corredor até o porto de Santos (SP). Quando olhamos para a importância da ferrovia como indutor de desenvolvimento econômico, entendemos a importância que a malha central tem ao oferecer ao mercado do Centro-Oeste uma opção mais competitiva de transporte. A tendência é que vejamos uma atração de investimentos.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – Qual será o reflexo no estado de Goiás?

**Altamir Perottoni Junior** – Goiás

pode se beneficiar muito mais do potencial da ferrovia, em razão da diversidade de setores com forte desenvolvimento. Além do agronegócio e da indústria, os segmentos de líquidos (combustíveis), fertilizantes, minério e cargas gerais (por meio da operação de contêineres da Brado) também abrem espaço para que a Rumo possa expandir sua operação futuramente. Em breve, teremos ainda em Rio Verde um outro terminal para líquidos, enviando etanol para Paulínia (SP) e com os trens voltando carregados com diesel e gasolina. Além disso, em conjunto com parceiros da iniciativa privada, temos conversas avançadas para a construção de novos terminais em regiões do sul do Tocantins e norte de Goiás, que devem viabilizar o transporte ferroviário de cargas de diversos setores produtivos. Outro ponto importante para ser destacado é que, além de tornar a operação mais eficiente, as ferrovias são capazes de ajudar a solucionar um grande desafio enfrentado pelos produtores na hora de escoar sua produção: o frete. Do ponto de vista logístico, transportar cargas por ferrovia é mais competitivo para o produtor que busca movimentar de forma mais eficiente, segura e sustentável os grandes

volumes, como ocorre com os produtos agrícolas. Nesse sentido, a Rumo está estruturando cada vez mais uma operação robusta e pronta para atender o agronegócio e a indústria com uma logística integrada e planejada para o futuro – com trens percorrendo grandes distâncias e os caminhões fazendo os trajetos curtos. Caminhões como parceiros de uma ferrovia altamente eficiente representam maior competitividade para o país e, logo, para o produto brasileiro no exterior. É importante destacar que temos e vemos pela frente uma linha crescente na movimentação dos produtos pela ferrovia.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – Quais os desafios da Rumo atualmente?

**Altamir Perottoni Junior** – Agora, temos como desafio atrair novos clientes – não apenas do agro, mas também da indústria – para o transporte ferroviário, oferecendo uma solução eficiente, estratégica e sustentável. Além de expandir nossos condomínios logísticos para possibilitar a diversificação de cargas atendidas. Mas, temos um horizonte positivo pela frente. Ainda bastante focada em produtos do agronegócio (soja, milho,

açúcar e fertilizantes), a malha central – considerando o trecho entre Rio Verde (GO) e Estrela D’Oeste (SP) – passou a movimentar nos últimos dois anos de zero a sete milhões de toneladas em 2022. Estamos confiantes em um movimento similar com outros produtos e em levar mais desenvolvimento econômico para as regiões atendidas com o avanço da ferrovia.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – O que a Rumo destaca de relevante nas movimentações agrícolas em 2023?

**Altamir Perottoni Junior** – A Rumo possui uma estrutura sólida e estamos trilhando um caminho de protagonismo nas transformações tecnológicas no setor e no desenvolvimento de um modal eficiente, principalmente para atender as necessidades do agronegócio, conectando regiões produtoras aos principais portos do país. Hoje, contamos com uma operação pronta para atender as altas demandas da safra. Em Rondonópolis, no pico das safras, recebemos mais de 1,8 mil caminhões e embarcamos mais de sete trens de 120 vagões, contabilizando em média mais de 80 mil tone-



ladas por dia. Extremamente eficiente, o terminal da Rumo em Rondonópolis conta com 15 moegas rodoviárias e três tulhas ferroviárias que permitem carregar três trens simultaneamente.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – A Rumo tem investimentos programados para suprir o aumento da demanda dos produtos agrícolas?

**Altamir Perottoni Junior** – Em relação aos investimentos, nossa maior expectativa neste ano está na conclusão das obras da malha central. A empresa já investiu R\$ 4 bilhões em obras de

infraestrutura, terminais e material rodante na malha central. Hoje a ferrovia opera entre Rio Verde e Santos, e acabamos de finalizar e entregar as obras no trecho 3, que fica entre Rio Verde e Anápolis. Com a conclusão, a ferrovia está 100% operacional de São Paulo até o Tocantins.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – E a malha paulista e na malha sul?

**Altamir Perottoni Junior** – Na malha paulista, a Rumo segue executando obras de modernização da via, amplia-

ção de pátios e melhorias para redução de conflitos urbanos que expandem continuamente e estruturalmente a capacidade do ativo. No porto de Santos, a Rumo vê um grande potencial para o transporte de cargas, tanto no sentido exportação quanto no de importação. Por isso, avalia com bons olhos as iniciativas do governo federal que tenham como objetivo impulsionar o setor ferroviário e o desenvolvimento do porto. E, nesse sentido, a Rumo, em conjunto com VLI e MRS, celebrou com o Ministério da Infraestrutura o contrato de cessão relativo à gestão, operação, manutenção e expansão dos 100 quilômetros da Ferrovia Interna do porto de Santos (FIPS). O novo modelo de gestão é importante porque viabiliza a expansão das operações no porto de Santos, permitindo a continuidade dos investimentos e da modernização das linhas ferroviárias internas.

Na malha sul, a empresa mantém as atividades regularmente e trabalha no processo de renovação antecipada da malha.

---

**TRANSPORTE MODERNO** – O que a Rumo também considera relevante

nas suas operações?

**Altamir Perottoni Junior** – Outro ponto de destaque no nosso horizonte são as obras da nova Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso. Entregamos em maio deste ano a primeira grande obra, que é a construção do viaduto ferroviário em Rondonópolis, iniciada em novembro passado. Foi o pontapé inicial de um projeto que receberá entre R\$ 14 e R\$ 15 bilhões de investimentos em obras que serão executadas nos próximos anos em direção a Campo Verde, Cuiabá e Lucas do Rio Verde. A nova ferrovia irá garantir mais capacidade e competitividade logística para as exportações do estado via porto de Santos, principalmente considerando as operações de soja, milho, farelo e algodão. Além disso, irá interligar Mato Grosso ao restante do país, permitindo um fluxo interno mais competitivo para mercadorias, como etanol de milho, derivados de petróleo, e bens de consumo (em contêineres), e estimulando a instalação de novas indústrias na região.

**CTM**

# Scania começa registrar melhora nos negócios

O grande volume de pedidos que a empresa recebeu para o segundo semestre são de clientes do segmento agrícola e de mineração

SONIA MORAES



## **Pedidos do setor de minério cresceram bastante no mês de junho**

A Scania já começa a registrar uma melhora na movimentação dos seus negócios, com grande volume de pedidos vindos do mercado agrícola e de mineração. De janeiro a maio de 2023 a empresa vendeu 4.181 caminhões, 24,2% mais que nos cinco meses do ano passado (3.366 unidades). Com esse resultado, a empresa ficou em quarto lugar no ranking de vendas do setor, segundo a Anfavea.

“O mercado vem se recuperando de forma importante e a quantidade de pedidos

para o segundo semestre está três vezes maior do que no primeiro trimestre deste ano”, disse Alex Nucci, diretor de vendas de soluções de transporte Scania operações comerciais Brasil, em entrevista exclusiva para a Transporte Moderno.

“Do começo do ano para cá o que mais movimentou nossos negócios são os clientes do agro, pela excelente produção de soja e milho, e agora aumentaram bastante as compras do setor de minério. O maior volume de vendas nos últimos quinze dias foi para esse grupo de clientes”, ressaltou o diretor.

Segundo Nucci, as vendas estão bem pulverizadas, com maior concentração nas regiões sul, sudeste e centro-oeste. “Estas três regiões são as que mais têm puxado as vendas de caminhões nos últimos 60 dias. O agro no Centro-Oeste e em boa parte do Sul, o segmento de açúcar, com parte da movimentação no interior de São Paulo, e a carga industrializada no Sul e Sudeste.

Norte e Nordeste também estão aquecidos e comprando caminhões.”

Apesar da melhora dos negócios nos últimos dois meses e a perspectiva favorável para o fim deste ano, o diretor da Scania está convicto de que não haverá tempo para recuperar as perdas de vendas do início do ano e mantém a mesma projeção da Anfavea de redução nas vendas oscilando entre 10% e 11%.

Os movimentos para o controle da inflação foram considerados positivos para o diretor de vendas da Scania, que acredita que a redução da taxa básica de juros da economia está mais conectada à curva de juros futuros, influenciada por fatores macroeconômicos, como a inflação e crises políticas nacionais, e impactada pela queda na taxa da Selic ou uma sinalização de queda. “A partir do momento em que se comece a sinalizar ou a praticar uma queda efetiva da taxa de juros, a curva de juros futuros deve cair um pouco. Isso anima o mercado e estimula os clientes que estão indecisos a fechar negócios.”

Mesmo com os desafios, Nucci está otimista com a retomada do mercado de caminhões em 2023. “Não será um ano espetacular, mas considerando o cenário econômico e as dificuldades que o setor enfrentou no primeiro semestre por causa da troca de tecnologia, sem dúvida o



**Alex Nucci: “O agro vem tendo bom desempenho, mesmo com a leve queda no valor da soja e do milho”**

segundo semestre tende a ser melhor que o primeiro.”

E o diretor da Scania acrescentou: “Embora tenha um cenário com taxa de juros elevada e indisponibilidade de crédito, do outro lado há uma macroeconomia funcionando muito bem. O agro vem tendo bom desempenho, mesmo com a leve queda no valor da soja e do milho nos últimos meses, a produção foi fantástica e haverá movimentação de grão no mercado interno e no externo.”

Nucci citou também o setor de madeira que está bem e a área de mineração, cuja expectativa de movimentação dos negócios está atrelada às exportações que começam a seguir de forma positiva, principalmente com a abertura da China nos últimos três meses.

“A exportação de açúcar também vem tendo bom desempenho, embora o dólar tenha

caído abaixo de cinco, ainda é muito positivo porque os principais países produtores de açúcar não estão produzindo na mesma velocidade que o Brasil. Então, quando eu olho a economia brasileira em todos os segmentos e não consigo enxergar algo ruim. Tem algumas áreas mais afetadas, como o setor automobilístico e o de autopeças, mas quando se soma as economias de todos os segmentos é difícil falar que tem alguma coisa ruim hoje no Brasil.”

## SEGUNDO SEMESTRE

O diretor de vendas da Scania comentou que o primeiro trimestre foi um momento de acerto, pois a maioria das montadoras virou o ano com modelos Euro 5 em estoque e quando acabaram as vendas desses modelos os negócios melhoraram bastante. E atribuiu o grande impacto enfrentado pelo mercado de caminhões, com a movimentação lenta das vendas de janeiro a março, a um conjunto de fatores, como a nova tecnologia (Euro 6) que traz um incremento ao preço do caminhão, a dificuldade de obtenção de crédito e a alta da taxa de juros. “Os clientes começaram a comprar confiantes que o cenário vire e melhore no segundo semestre e durante o ano de 2024.”

Sobre o crédito de R\$ 700 milhões que o governo federal anunciou para o setor de

caminhões, Nucci avaliou como positivo. “A intenção é muito boa no sentido de reduzir a idade média da frota brasileira, dar a oportunidade, tanto ao autônomo quanto aos pequenos empresários de substituir os seus veículos mais antigos por modelos novos. E a Scania está trabalhando junto com a rede de concessionários para que possa estimular a entrada desses veículos mais antigos e ao mesmo tempo vender os novos.”

Nucci relatou que, depois das dificuldades no fornecimento de peças, a empresa começou a se recuperar a partir de maio do ano passado, atingindo em setembro a sua produção plena.

O diretor destacou o portfólio de produtos da Scania para atender vários segmentos do mercado. “Este ano a empresa lançou os semipesados, dois modelos de 280 6x2 e 320 8x2 e estes dois veículos já somam mais de 600 unidades comercializadas no primeiro ano. Já temos uma expressividade grande de market share em potência acima de 250 cv, especialmente no modelo Euro 6, e a empresa ampliou seu portfólio com o modelo de 370 cv, o caminhão de entrada.”

Nucci citou ainda os caminhões a gás que já têm quase 750 unidades comercializadas e a meta é atingir mil até o fim de 2023. “Temos também os caminhões vocacionais, para o transporte de cana, madeira e mineração.”

**CTM**

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 **Transporte 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



# Frotas Conectadas 2023 debate inovação, sustentabilidade e negócios

Novas tecnologias, conectividade, ESG e veículos elétricos foram destaques nos dois dias de discussões e painéis que marcaram o evento; todo o conteúdo apresentado está disponível no YouTube

SONIA MORAES

Em sua oitava edição, o Frotas Conectadas 2023, realizado no Transamérica Expo Center em São Paulo, reuniu 30 expositores e 1,5 mil participantes no maior evento de inovação e negócios, cujo objetivo é conectar a indústria de tecnologia, automobilística e de transporte e logística.

Na cerimônia de abertura, foi abordada a transformação do Frotas Conectadas, que em 2023 foi realizado em um espaço maior, de quatro mil metros quadrados, e contou também com exposição das novidades e tendências das principais empresas do setor. “Este ano decidimos

expandir e trazer o evento para um pavilhão maior e já estamos planejando ampliar a próxima edição”, disse Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora.

No primeiro dia do encontro, o painel “Nova Infraestrutura para o Abastecimento das Frotas no Futuro” contou com participação de Paulo Maisonnave, head da Enel X Way Brasil e Flávio Pimenta, E-Mobility Business Manager da Nansen.

Maisonnave observou que há uma série de questões e preconceitos associados à transição energética e que o papel da Enel X Way é ajudar as pessoas a se ‘descarbonizarem’. “A transição energética é uma realidade porque envolve



eficiência econômica, meio ambiente, sustentabilidade e saúde. Estamos falando de uma opção de transporte mais eficiente, mais econômica e mais saudável e o transporte é um dos segmentos mais fácil de eletrificar. Já eletrificamos o metrô e o trem, e agora os veículos sobre rodas representam próximo passo para a eletrificação.”

O executivo da Enel X Way apresentou no evento o Wey Fleet, produto da Enel Global que está sendo lançado no Brasil para apoiar os frotistas que pretendem eletrificar suas frotas. Pimenta, da Nansen, comentou que toda sociedade tem que se preocupar com o excesso de gases de efeito estufa, e que o transporte aparece como uma das soluções para este problema por meio da mobilidade elétrica.

No painel “Soluções em Conectividade e Serviços para a Gestão do Transporte”, os participantes Renato Perrote, gerente de tecnologia e operações da Volkswagen Caminhões e Ônibus/RIO e Fernando Piton, gerente de vendas da Eaton destacaram a importância da conectividade.

Renato Perrote ressaltou os mais de 20 serviços da montadora para atender os clientes, entre eles o VolksCare, a literatura de bordo, manual cognitivo, manual digital cognitivo, atendimento



**Marcelo Fontana, da OTM Editora:**  
**“Já estamos planejando ampliar a próxima edição”**

pelos canais digitais e agendamento digital. Planos de manutenção sob medida, os serviços de conectividade e os serviços da plataforma RIO.

Fernando Piton apresentou a estratégia diversificada da Eaton com mais de mil part numbers de peças para o mercado de aftermarket e a entrada da empresa na era digital com catálogo eletrônico com mais de 75 mil downloads e atualização on-line em três idiomas. “A telemetria tem contribuído para a evolução, mas de nada adianta se não entender o mercado e a operação”, disse Piton.

## FROTAS

Fernando Klein, diretor de vendas LM Frotas, que em 2021 formou uma joint venture com a Volkswagen Financial Service, discorreu sobre a importância da locação para aumentar a produtividade dos clientes. A empresa é uma das principais locadoras do mercado com mais de 70 mil veículos alugados. “A LM Assine Truck oferece pacotes flexíveis de serviços e customizados para qualquer tipo de aplicação”, disse Klein.

Na área de ônibus, a LM Frotas já vê uma movimentação mais intensa de migração de frota própria para locação no segmento de fretamento, e no urbano a empresa já tem negociações em andamento. Klein destacou também a tendência do mercado de trabalhar com programa por assinatura. O painel “Novos Modelos de Negócios Revolucionando o Transporte” foi debatido por José Geraldo Junior, diretor comercial do Grupo Vamos, Thiago Carvalho, head digital Mobility Services Continental VDO e Carlos Eduardo Cardoso, diretor e-City Brasil da Enel X.

O diretor do Grupo Vamos lembrou que a locação ajuda as empresas a reduzirem custos operacionais e aumentarem a produtividade, e destacou o portfólio da empresa composto por caminhões,



**Mais de 1,5 mil pessoas acompanharam os painéis e debates no Transamérica Expo Center**

produtos da linha agro, linha amarela (tratores), intralogística, ônibus, caminhão para implemento e veículos elétricos.

Thiago Carvalho apresentou as soluções da Continental para a mobilidade, como a plataforma modular de telemetria Fleet Tracking Service (FTS), serviço de rastreamento que auxilia na gestão de frotas de veículos leves e pesados. Carlos Eduardo Cardoso, da Enel X falou que as cidades e os estados têm um papel fundamental para a formação de um futuro sustentável e informou que a empresa tem mais de cinco mil ônibus elétricos administrados em países como Chile e Colômbia, e desde 2019 atende clientes no Brasil, com projetos de infraestrutura para operação de veículos elétricos.

Alex Augusto Miranda Fontes, head de last mile América Latina do Mercado Livre, e Melissa Nunes, gerente regional de marketing da Geotab, discutiram “Os Novos Desafios do Last Mile Pós Pandemia”. “A pandemia catalisou a penetração do e-commerce no Brasil, e hoje o maior desafio é dar conta de atender o grande volume de vendas on-line”, avalia Fontes.

Para a Geotab, que oferece serviço de rastreamento e gerenciamento de frotas, o grande desafio é ter inteligência para tomar uma decisão pró-ativa. “Com a inteligência artificial vamos ter mais informações para tomar decisão”, disse Melissa Nunes.

“Como a Conectividade está Transformando a Segurança nas Estradas” foi o tema discutido por Marco Righetti, diretor sênior de arquitetura e engenharia da Oracle América Latina, Rodrigo Mourad, presidente da Cobli e Danilo Guedes, presidente ABC Cargas. Danilo Guedes comentou que a empresa conseguiu zerar acidentes e economizar R\$ 120 mil com a

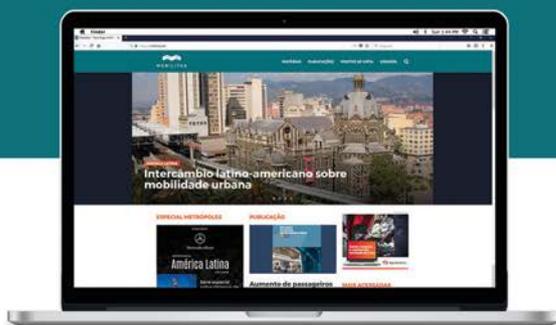


**8ª edição do Frotas Conectadas disponibilizou uma área de exposição para empresas do setor**

plataforma de inteligência da Cobli, que permitiu à empresa inovar na sua gestão.

## ELETRIFICAÇÃO E SUSTENTABILIDADE

No painel “Veículos Elétricos e seu Impacto Transformador nas Frotas” o professor Edgar Barassa, da startup Otsmah, destacou que as vendas de



MOBILITAS

**mobilitas.lat**



A PLATAFORMA DIGITAL **DA MOBILIDADE URBANA** LATINOAMERICANA

veículos elétricos no mundo dobraram em 2022, alcançando mais de 310 mil veículos, sendo 60 mil caminhões. E a participação dos veículos comerciais leves nas vendas globais é de 3,6%. “No Brasil estima-se mais de 500 veículos comerciais leves elétricos circulando e há tendência de crescimento.”

Ricardo Bastos, presidente da ABVE afirmou que o preço do veículo elétrico está caindo, enquanto dos movidos a diesel está subindo e a tendência é de chegar a um equilíbrio. Felipe Valente Alva, gerente RIO e novos serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus/RIO, informou que a Volkswagen trabalha com sete parceiros diferentes de carregadores.

No painel “A Ciência de Dados Aumentando a Performance do Transporte”, Márcio Toscano, diretor de marketing e comercial da Autotrak, disse que a Autotrak está investindo na evolução do seu produto e na expansão da rede de serviços. “As empresas não vão mais se preocupar com os dados, mas como usar esses dados.”

“O Papel do Concessionário de Veículos do Futuro” foi discutido por Oswaldo Ramos, chief commercial officer da GWM e Joel Beckenkamp, presidente da Associação dos Concessionários

Mercedes-Benz (Assobens). “As concessionárias que entenderem a forma de abordar o cliente vão continuar no mercado”, disse o presidente da Assobens.

O tema “Sustentabilidade (ESG) e Eficiência Energética para Frotas” foi debatido por Alan Frizeiro, gerente de serviços da Scania; Hélio Matias, VP Strategic Development da Ambipar Logistics; Everton Lopes, diretor de tecnologia Mahle, e Rogério Pires – VP Mobility South America Voith. Alan Frizeiro afirmou que a Scania não acredita em solução única e entende que em algum momento terá matrizes diversas. “O futuro é elétrico, mas antes haverá uma transição e começará com o biometano.”

O painel “Como a Telemetria Otimiza as Operações de Frotas Rodoviárias” contou com a participação de Fabio Ferreira, diretor da unidade de negócios da Bosch; Raphael Aguiar, gerente comercial da Gestran e Paulo Eduardo Machado head of Revenue Operations da GoBrax. “As ferramentas são importantes, mas é preciso definir o projeto”, disse Raphael Aguiar. Paulo Machado da GoBrax observou que a mão de obra não acompanhou a evolução do caminhão e precisa ser treinada para garantir o desempenho do veículo.

**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



## Governo federal sanciona lei que regulamenta seguros de responsabilidade civil do transportador pela carga

A Lei 14.599, que entre outros assuntos regulamenta os seguros de responsabilidade civil do transportador pela carga, era uma demanda das empresas transportadoras e dos autônomos. Diversas entidades do setor se engajaram na pauta para mostrar a importância dessa regulamentação para a estabilidade das empresas de transporte de carga no Brasil.

Por causa da interpretação equivocada de uma lei

que disciplina o transporte rodoviário de carga no país, os transportadores eram obrigados a aceitar, sem negociação, a contratação de seguros contra acidentes e roubos escolhidos por embarcadores, os donos da carga. A nova lei acaba com a possibilidade de donos de carga ou embarcadores contratarem o seguro obrigatório em nome do transportador.

Até então, os donos de

carga podiam impor as condições para o seguro – e o Plano de Gerenciamento de Risco (PGR) – que deve ser assinado pelo transportador. Essa prática gerou, nos últimos 15 anos, distorções nas coberturas e prejuízos para as empresas de transporte de carga. A nova lei também deve trazer redução de custos para o transporte porque não irá mais sobrepor planos de gerenciamento de risco, o que ocorria até então.

## Mercedes-Benz Vans vende 53 Sprinter para LM Frota

A Mercedes-Benz Vans, por meio do concessionário De Nigris, de São Bernardo do Campo (SP), realizou a entrega de 53 veículos Sprinter Furgão 315 Street de 10,5m<sup>3</sup> para a locadora LM Frotas. A linha Street adquirida pela empresa é focada no transporte de cargas e pode ser conduzida com CNH de categoria B.

“Com a nossa linha Street oferecemos diversas vantagens para o transporte de cargas em termos de agilidade, conforto e praticidade, visto que são veículos compactos que podem trafegar em zonas de restrições a modelos maiores em grandes centros urbanos”, afirma Fabio F. Silva, head de vendas de vans da Mercedes-Benz

Cars & Vans Brasil.

A LM Frotas, empresa do Grupo LM, com sede em Salvador (BA), está presente em todo território nacional por meio das diversas filiais, incluindo em São Paulo, pela qual foram adquiridos os veículos. A companhia atua no segmento de terceirização de frotas corporativas há mais de 40 anos.

## Michelin amplia portfólio para caminhões

Com foco no custo total da operação (TCO) dos frotistas, a Michelin desenvolveu três novos modelos de pneus da família X Multi, para garantir mais durabilidade e menor consumo de combustível do veículo. O X Multi Z2 promete maior longevidade e segurança, com maior durabilidade na primeira vida e vida-carcaça, e mais resistência a estouros e perda repentina de pressão. Com redução de 13% na resistência ao rolamento, o modelo possui taxa de desgaste 24% menor em relação ao X Multi Z+. Outra mudança é em relação à quilometragem: aumento de 14% no transporte rodoviário de passageiros e de 10% no transporte de



carga rodoviária.

A carcaça da linha X Multi Z2 foi reforçada para aumentar a resistência a estouros e perda repentina de pressão. A mudança reduz a necessidade de paradas não programadas e imprevistos.

Com maior disponibilidade de frota, menor o gasto com manutenção. Já os pneus X Multi Energy Z&D são 3,4kg mais leves que a linha anterior, a Z+, com redução de 4% de matéria-prima. Também apresentam 14% de melhoria na taxa de desgaste por quilometragem e até 16% menor resistência ao rolamento que a versão anterior.

Além da redução de con-

sumo de combustível proporcionada pelo conjunto Energy Z&D, o pneu X Multi Energy Z apresenta ainda taxa de desgaste 12% menor que a versão anterior, gerando menos particulados ao longo de sua utilização. As tecnologias da linha X Multi Energy Z proporcionam maior resistência a choques, perfurações e infiltrações, trazendo maior quilometragem total do pneu e redução de custos totais de operação.

Os pneus da linha X Multi Energy D são 3kg mais leves que a linha anterior, a D2, e apresentam uma redução de 14% na resistência ao rolamento sem perder a aderência e mantendo a quilometragem. Possuem ainda taxa de desgaste 24% menor, apresentando redução de consumo de matéria-prima e menor geração de particulado no meio-ambiente.

## Volkswagen Caminhões e Ônibus fecha parceria com a Enel X Way



A Volkswagen Caminhões e Ônibus fechou parceria com a Enel X Way, empresa do Grupo Enel dedicada à mobilidade elétrica, para fornecer carregadores homologados sob medida para a tecnologia do e-Delivery, primeiro caminhão elétrico 100% desenvolvido, testado e produzido no país.

Na venda do caminhão, a montadora oferece uma garantia adicional da bateria para quem compra carregador de um parceiro homologado, como a Enel X Way. Todos os carregadores são assegurados com testes pela

engenharia de e-Mobility da Volkswagen Caminhões e Ônibus, que também integra no pacote a possibilidade de incluir a instalação elétrica necessária.

“Procuramos parceiros que possam colaborar com tecnologia de componentes, além de olhar para o para todo o ciclo de vida do produto. Foi o caso da Enel X Way, que atual não só no fornecimento de soluções de recarga, mas também com prestação de serviços, e gerenciamento dos pontos de carregamento. E ainda contamos com uma equipe especializada da marca

para orientar os clientes sobre a melhor solução de carregamento e energia para a aplicação visando ao melhor custo total de operação”, explica Walter Pellizzari, diretor de estratégia corporativa da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

O portfólio da Enel X Way vai desde carregadores de 7 kW AC até 350 kW DC, que permitem cargas completas de um automóvel em menos de 15 minutos. “Estamos ajudando as montadoras a criar uma infraestrutura que dê segurança aos consumidores e fazendo aliança com diversos setores que já perceberam esta transição como inevitável. Nesse sentido, a parceria é um marco importantíssimo, já que os frotistas são parte nosso público-alvo”, afirma Paulo Maisonnave, responsável pela Enel X Way no Brasil.

## Paccar Parts comemora 50 anos com promoção nacional

A Paccar Parts, que atua no segmento de peças e serviços de pós-venda para caminhões, carretas e ônibus, comemora 50 anos em 2023. E para celebrar a data com os concessionários e clientes, a Paccar Parts Brasil iniciou, em abril, mais uma edição da promoção nacional com o tema de aniversário. A campanha oferece, até julho, descontos em mais de 130 produtos e condições especiais nas peças genuínas Paccar e DAF, e da linha TRP multimarcas.

A rede de concessionárias DAF, Lojas TRP e o Webshop Peças em Promoção já estão equipadas com os kits promocionais, que oferecem combos de peças multimídia, acessórios, itens para partes elétricas e motores com descontos de até 50%. A promoção nacional também está pre-



sente nas redes sociais da TRP @trpbrasil. “Nossas lojas já estão decoradas e preparadas para esta grande campanha. Com ela, reforçamos a qualidade dos nossos produtos e serviços ao longo de 50 anos de história no mundo, oferecendo preços atrativos para que nossos clientes celebrem conosco”, diz Antenor Frasson, diretor de Paccar Parts América Latina.

Entre os produtos com preços especiais estão acessórios, climatizadores, motores de partida, bombas de óleo, entre outros itens. “Com a promoção dos 50 anos, atendemos os clientes que possuem os

mais recentes caminhões DAF, além dos modelos que já estão fora do período de garantia e caminhões de outras marcas com peças TRP”, acrescenta Frasson.

As peças Multimarcas TRP atendem os principais veículos pesados e semi-pesados do mercado em parceria com os maiores fabricantes de peças, garantindo alta tecnologia e preço competitivo. Os produtos estão disponíveis em toda a Rede DAF de concessionárias e, nas oito lojas exclusivas TRP em operação no Brasil que, também realizam serviços nos caminhões DAF e multimarcas.



## Produção de caminhões recua no acumulado de janeiro a maio de 2023

As vendas cresceram 5,1% em maio em relação a abril, totalizando 8.223 veículos, mas no acumulado de janeiro a maio apresentaram recuo de 4,2%, segundo a Anfavea

SONIA MORAES

A produção de caminhões teve aumento de 15,7% em maio em relação a abril, com 8.392 veículos produzidos,

mas acumulou nos cinco meses de 2023 queda de 31,3%, com 40.144 veículos fabricados, em comparação aos 58.402

modelos feitos no mesmo período de 2022. Do total de caminhões produzidos até maio, 20.427 são de modelos pesados, 11.182 são semipesados, 6.478 leves, 1.358 médios e 699 semileves.

“A produção de caminhões caminha de lado e o volume ainda é baixo, girando em torno de sete mil a oito mil unidades e com 40 mil no acumulado do ano, mais de 30% abaixo do que foi em 2022, com a introdução da fase P8 (Euro 6)”, disse Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea.

As vendas cresceram 5,1% em maio em relação a abril, totalizando 8.223 veículos, mas no acumulado de janeiro a maio apresentaram recuo de 4,2%, com 44.663 veículos licenciados no país, ante os 46.630 veículos comercializados no mesmo período de 2022. “A redução de 4,2% se deve ao escoamento da produção de modelos Euro 5. É o efeito pré-compra de modelos que atendem a fase P7 do Proconve”, disse Bonini.

Segundo Bonini, a participação dos caminhões Euro 6 nas vendas ainda está muito baixa. “Dos 44.663 veículos vendidos de janeiro a maio deste ano, 17,1%, que correspondem a 7.633 unidades, são de modelos fabricados em 2023, enquanto deveriam representar

37%. É natural que o volume de Euro 6 vai aumentar porque não tem mais modelos Euro 5, mas ainda está muito aquém, com a luz amarela, e há uma resiliência por parte da indústria”, destacou.

No ranking do setor a liderança ficou com a Volkswagen Caminhões e Ônibus com a venda de 11.438 caminhões de janeiro a maio deste ano, um resultado 17,7% inferior que no mesmo período de 2022 (13.902 caminhões), e o segundo lugar é ocupado pela Mercedes-Benz, com 10.577 veículos comercializados no país, 5,9% abaixo dos cinco meses de 2022 (11.242 unidades), e o terceiro pela Volvo, com 7.449 veículos emplacados, número 17,4% inferior ao período de janeiro a maio de 2022 (9.014 caminhões).

A Scania, quarta colocada, vendeu 4.181 caminhões até maio, 24,2% mais que nos cinco meses do ano passado (3.366 unidades), e a Iveco, que está em quinto lugar, comercializou 4.025 caminhões de janeiro a maio, 9,8% a menos que nos cinco meses de 2022 (4.464 unidades). A DAF, que ocupa o sexto lugar, vendeu 2.926 veículos, 18,7% a mais que janeiro a maio de 2022, quando o volume totalizou 2.465 unidades.

**CTM**

# Mercado de caminhões em compasso de espera, avalia Fenabrave

MÁRCIA PINNA RASPANTI

De acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), o número de emplacamentos de caminhões cresceu 8,3% em maio, em relação ao mês anterior. Na comparação a maio de 2022, houve retração de 23,45%, e no acumulado dos cinco primeiros meses do ano, a queda foi de 8,18%.

Na avaliação da entidade, o segmento de caminhões também vem sendo afetado pela seletividade de crédito, como está ocorrendo no mercado de automóveis. "Notamos que o comprador desse tipo de veículo segue em compasso de espera, já que ainda ocorre uma adequação de preços dos produtos, por conta da introdução da tecnologia do Euro 6", analisa Andretta Jr, presidente da Fenabrave

No segmento de implementos rodoviários, os resultados são positivos. Em maio, houve expansão de 23,68% em relação a abril, e de 23,68% em comparação ao mesmo mês do ano anterior. No acumulado do ano,



**Andretta Jr.: "O comprador segue em compasso de espera"**

o crescimento dos emplacamentos chegou a 4,3%.

Em geral, o mercado de implementos segue de perto o resultado de caminhões, mas, em 2023, por conta da introdução do Euro 6, há um descolamento de desempenho dos dois segmentos. "Isso fica claro ao analisarmos o resultado de maio,

com os emplacamentos de implementos registrando alta de dois dígitos, enquanto caminhões tiveram queda nas vendas sobre o ano passado", diz Andretta Jr..

O mercado de ônibus apresentou a maior alta no ano, porém, com volumes baixos em relação ao total do setor, os ônibus seguem em recuperação, especialmente, por conta dos programas governamentais de transporte público, como o Caminho da Escola. "Em que pese a base baixa de comparação, já que nos 5 primeiros meses do ano passado, menos de 7,5 mil unidades haviam sido emplacadas, o desempenho tem se mantido em um patamar de crescimento", comenta o executivo.

**CTM**

## Medida provisória busca impulsionar a indústria automobilística

Para estimular toda a indústria automobilística, entrou em vigor em 06 de junho a Medida Provisória 1173, assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que estabelece incentivo à renovação da frota com descontos na compra de veículos novos por meio da redução no preço de automóveis, caminhões e ônibus.

O programa estará em vigor em até 120 dias. Ao todo serão destinados pelo governo federal R\$ 1,5 bilhão em créditos tributários, sendo R\$ 500 milhões para veículos leves, R\$ 700 milhões para caminhões e R\$ 300 milhões para ônibus, recurso que será proveniente do aumento no preço do diesel.

O desconto é dividido por categoria de veículo, sendo R\$ 33.600 para os modelos semileves, R\$ 38.000 para leves, R\$ 45.000 para os médios, R\$ 60.000 para os semipesados e R\$ 80.300 para os pesados. No caso de ônibus, com capacidade para até 20 passageiros, são R\$ 99.400 para os modelos rodoviários, R\$ 70 mil para urbanos, R\$ 60 mil para chassis e R\$ 38 mil para ônibus monobloco.

“Estamos otimistas com a resposta dos



**Márcio Lima Leite: “O carro usado emite em média 23 vezes mais que um veículo novo”**

consumidores, com a preservação do emprego e o fortalecimento da indústria”, disse Geraldo Alckmin, vice-presidente da República, e destacou a importância da indústria automobilística, que representa 20% da indústria de manufatura e tem uma cadeia longa desde a pré-indústria, que envolve a produção de insumos, até o pós-indústria, que inclui as oficinas e peças envolvendo cerca de 1,2 milhão de pessoas.

“No caso dos caminhões e ônibus houve uma mudança de fase do Euro 5 para

Rafa Neddermeyer | Agência Brasil

o Euro 6, o que é ótimo porque atende ao meio ambiente, polui menos e emite menos material particulado. Entretanto, encareceu o preço dos veículos e poderia ter um efeito contrário essa decisão do Conama e na prática poderia resultar em não venda e ficarmos com uma frota envelhecida de caminhões e ônibus poluindo, com problema mecânicos e de segurança. Então foi criado esse programa com crédito tributário também para esse setor. É uma medida importante porque retira os veículos velhos de circulação”, disse Alckmin. “Para receber o crédito tributário, o desconto no preço, é necessário que o ônibus tenha mais de 20 anos.”

Para as exportações, o BNDES criou uma linha de crédito de R\$ 4 bilhões para quem exporta em dólar e terá o financiamento em dólar. “O risco de variação cambial é praticamente zero, paga em dólar com custo mais baixo”, disse o vice-presidente da República.

Alckmin ressaltou outros benefícios para o setor. “O diesel já virou biodiesel, tinha adição de 10% foi para 12%, vai para 13% e 15%. A gasolina tem 27% de etanol e poderá chegar a 30%. O governo também estimula o etanol que é uma energia limpa e temos a possibilidade de veículos híbridos, etanol-elétrico.”

“Esse programa tem um aspecto muito



**Geraldo Alckmin: “No caso dos caminhões e ônibus houve uma mudança de fase do Euro 5 para o Euro 6, o que é ótimo porque atende ao meio ambiente, polui menos e emite menos material particulado”**

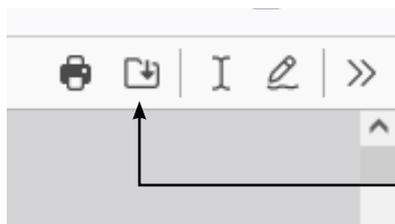
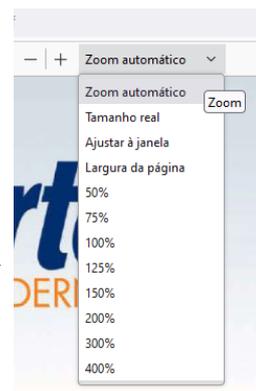
positivo na visão da indústria. Primeiro de chamar a atenção para o mercado que tantas vezes havia discussão sobre o mercado populares que estavam inacessíveis para a população que estava buscando o seu primeiro carro ou a renovação do seu veículo. O carro usado emite em média 23 vezes mais que um veículo novo, então, esse programa ao colocar em circulação veículos novos e proporcionar aos consumidores a troca do seu veículo tem uma contribuição extremamente relevante para o meio ambiente”, comentou Márcio Lima Leite, presidente da Anfavea. **CTM**

1963

2023

## Agora ficou mais fácil e mais simples acessar as melhores publicações do setor de transporte e logística do país

O Acervo Digital das revistas Transporte Moderno e Techibus mudou. **E para melhor.** Agora você pode acessar as revistas diretamente e escolher o modo de exibição das páginas da maneira que for **mais confortável para sua leitura.**



Se você desejar fazer o download das revistas para ler off-line ou imprimir, agora também ficou mais fácil. É só clicar na pasta e salvar em seu desktop.

Quer acessar pelo smartphone?  
Sem problemas.  
É só tocar na capa e pronto!  
**Boa leitura.**

Acesse já o  
**Acervo digital da OTM Editora**  
e fique bem informado sobre tudo  
o que acontece de relevante no setor.



Está na hora de criar novos caminhos.

# Está na hora de um **S-WAY**.

O novo pesado da IVECO.



Saiba Mais em  
[iveco.com.br/sway](http://iveco.com.br/sway)

# IVECO

Criando novos caminhos