



TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PASSA POR PERÍODO DE MUDANÇAS

Alterações na Lei do Motorista podem aumentar os custos para as transportadoras

Mercado de caminhões ainda sofre com a chegada da tecnologia Euro 6

Infraestrutura de abastecimento com gás natural e biometano avança no Brasil

APK Transportes e Logística planeja comprar mais 290 caminhões em 2023

Novo PAC anuncia grandes investimentos em infraestrutura e mobilidade

Fontanella Transportes busca crescimento aliado à sustentabilidade

Eldorado Brasil inaugura moderno terminal de celulose no porto de Santos

Confira os caminhões mais vendidos de janeiro a julho deste ano



1973

2023



ANOS DE ESTRADA

Determinação, coragem, parceria, orgulho e humildade. Ao longo desses 50 anos, aprendemos muito com a estrada.

Com 7 fábricas e 15 centros de distribuição em vários países, hoje somos uma marca global que segue em expansão, sem esquecer nossas origens, nossas pessoas e toda a nossa trajetória.

São 50 anos de aprendizados e vitórias, seguindo sempre em frente.

Assista ao vídeo comemorativo em www.vipal.com ou escaneie o QR code ao lado.



Tempo de mudanças e de inovações

O Brasil vive um período de transformações, tanto para a indústria quanto para as operadoras de transporte e para os fornecedores de energia e combustíveis. Muitas novidades afetam diretamente o mercado de transporte e logística. O anúncio do Novo PAC pelo governo federal trouxe boas perspectivas de investimentos, principalmente em infraestrutura e mobilidade.

Por outro lado, a chegada da tecnologia Euro 6 para reduzir o nível de emissões de gases poluentes, que ocorreu no início do ano, continua a afetar o mercado de caminhões que tenta se adaptar a ela. Por sinal, a descarbonização é a palavra de ordem no setor. Enquanto os veículos elétricos avançam, outras tecnologias também têm muito a contribuir com um transporte mais sustentável.

Nesta edição da revista **Transporte Moderno**, traçamos um panorama de como a infraestrutura de abastecimento a gás dos veículos pesados está se desenvolvendo: empresas fornecedoras de gás estão formando parcerias com as revendedoras e com as montadoras para impulsionar o uso

deste combustível no país.

Além das questões ambientais, as empresas que atuam no transporte rodoviário de cargas também enfrentam mudanças na legislação. O Supremo Tribunal Federal (STF) considerou inconstitucionais diversos dispositivos da lei 13.103/2015 relativos ao tempo de descanso e de espera dos motoristas profissionais. Para as entidades que representam as transportadoras, essas alterações devem acarretar aumentos nos custos de operação.

Já a lei 14.599, que entre outros assuntos trata dos seguros de responsabilidade civil do transportador e dos exames toxicológicos dos condutores, é considerada um avanço pelas empresas e motoristas autônomos.

A **Transporte Moderno 517** aborda todos esses assuntos fundamentais para o transporte e a logística do Brasil, e ainda traz os caminhões mais vendidos de acordo com o ranking da Fenabreve, e também as notícias do transporte ferroviário, portos e muito mais.

Boa leitura!

Márcia Pinna Raspanti

SUMÁRIO

ENERGIA LIMPA

Infraestrutura para abastecimento a gás de veículos pesados avança no Brasil **6**

INDÚSTRIA

Iveco começa a produzir o caminhão S-Way movido a gás até o final deste ano **16**

ESPECIAL

Mudanças na legislação afetam as empresas de transporte rodoviário de cargas **18**

- APK Transportes planeja ampliar a frota com mais 290 caminhões neste ano **24**

- Transportes Marvel é especializada em cargas refrigeradas, congeladas e secas **28**

- Ao completar 32 anos, Fontanella Transportes quer ser cada vez mais sustentável **32**

- A meta da Zorzin Logística é crescer 20% até fim do primeiro semestre de 2024 **35**

INVESTIMENTOS

Eldorado Brasil inaugura terminal no porto de Santos com aporte de R\$ 500 milhões **37**

INFRAESTRUTURA

Novo PAC prevê aportes públicos de R\$ 371 bilhões para os próximos quatro anos **40**

MERCADO

- Segmento de caminhões continua em ritmo lento, de acordo com dados da Anfavea **43**

- Vendas de caminhões registram pequena melhora em julho, segundo a Fenabreve **46**

RANKING

Volvo FH 540 e DAF XF 530 são os modelos pesados mais vendidos até julho deste ano **48**

MULTIMODAL

Rumo e CHS criam joint venture para operar terminal rododiferroviário de grãos **52**

PORTOS

VLI inicia embarques de safra de milho a partir do terminal de Tubarão, em Vitória **56**

SEÇÕES:

Editorial	3
Novas	59
Artigo	65



Ano 59 - Nº 517 - Agosto 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

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



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE & DO TRANSPORTE

28 de Novembro | Transamérica Expo Center



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

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

Patrocinadores



Realização





Os caminhões da Scania podem ser abastecidos com GNV, biometano ou uma mistura de ambos os combustíveis

Empresas preparam infraestrutura para abastecer veículos pesados com gás natural

A Comgás, de São Paulo, e a Compagas, do Paraná, se uniram à Scania para acelerar o desenvolvimento do mercado de gás natural veicular e biometano para veículos comerciais pesados

SONIA MORAES

As distribuidoras de gás estão formando parcerias com empresas que atuam no setor de energia e as montadoras para garantir a infraestrutura de abastecimento

de gás natural e biometano para os veículos pesados.

A Companhia de Gás de São Paulo (Comgás), que em 2021 fechou parceria

com a Scania, está trabalhando para ampliar a infraestrutura nas principais rodovias com o fornecimento de GNV para novos postos, além de instalar sistema de alta vazão para permitir o rápido abastecimento dos caminhões.

A empresa já realizou o mapeamento das principais rotas da área de concessão, levando em conta as rodovias com maior fluxo de caminhões. “O estudo prevê postos com GNV de alta vazão para caminhões a cada 300 km nessas rodovias, de modo a permitir as viagens atendendo a autonomia e a legislação vigente para o descanso dos motoristas”, afirma Guilherme Santana Freitas, head de GNV da Comgás.

Com base no estudo realizado sobre os corredores e com as projeções de vendas do mercado de caminhões, a companhia estima que poderão ser ligados ou adequados para abastecer caminhões em torno de 80 postos nas rodovias nos próximos dez anos.

“Os postos que estão se adequando

Posto de abastecimento de gás da Comgás em parceria com a Scania



Guilherme Santana Freitas, head de GNV da Comgás: “O estudo realizado pela Comgás prevê postos com GNV de alta vazão para caminhões a cada 300 km nas rodovias de São Paulo”

para atender caminhões acompanham as vendas de gás aumentarem significativamente, pois o consumo é bem maior que o dos carros de passeio”, observa o executivo da Comgás. “A estimativa é que cada posto que atenda caminhões comercialize em torno de 150 e 220 mil m³ de gás por mês.”

Atualmente, existem 30 postos em rodovias, sendo que destes, dez já estão adequados com sistema de alta vazão





Rafael Lamastra Jr, CEO da Compagas: “Em agosto, a empresa planeja firmar os primeiros contratos com fornecedores de biometano, e a previsão é de que, a partir de 2025, comece a distribuição desse combustível renovável no Estado do Paraná”

que abastecem em menos de 20 minutos cada caminhão, segundo Freitas. “Hoje, já rodam mais de 600 caminhões no país e há uma projeção de que mais de cinco mil caminhões poderão abastecer nos postos da área de concessão até 2030.”

Freitas destaca que a Comgás tem investido fortemente na expansão da rede de abastecimento, e a previsão é de que os investimentos continuem crescendo até 2030 para que mais postos atendam nas rodovias. “Também existem diversos estudos diretamente com indústrias e transportadoras para realização de postos internos de gás natural que ofereçam custo mais baixo, trazendo economia ao

quilômetro rodado no transporte. Para o biometano, há estudos que avaliam a conexão de produtores nos dutos da Comgás e que permitem a distribuição através da rede”, revela o executivo.

A Comgás possui mais de 21 mil quilômetros de rede de distribuição de gás natural encanado em 95 municípios, abastecendo os segmentos industrial, comercial, residencial e automotivo, além de viabilizar projetos de cogeração e disponibilizar gás para usinas de termogeração. A companhia atende mais de 2,3 milhões de clientes em sua área de concessão no Estado de São Paulo: a Região Metropolitana de São Paulo, a Região Administrativa de Campinas, a Baixada Santista e o Vale do Paraíba.

CORREDOR AZUL

A Companhia Paranaense de Gás (Compagas), que em abril deste ano fechou parceria com a Scania para impulsionar o uso do GNV e do biometano em veículos pesados, criou em 2020 no Paraná o projeto corredor azul, para garantir o abastecimento de caminhões movidos GNV. Já estão em funcionamento nas cidades de Curitiba, São José dos Pinhais, Campo Largo e Londrina sete postos com infraestrutura adequada para atender os

veículos pesados, especialmente ônibus e caminhões, segundo Rafael Lamastra Jr, CEO da companhia.

“Outros dois postos estão programados para entrar em operação em breve, beneficiando os motoristas que passam pelas cidades de Ponta Grossa e Campina Grande do Sul, na região metropolitana de Curitiba e às margens da BR-116 (ligação entre São Paulo e Rio Grande do Sul)”, informa Lamastra.

A Parada Vendramini, na BR-376, deve iniciar a operação até o fim deste ano. Será o primeiro posto com infraestrutura para abastecimento de gás natural para veículos pesados dos municípios de Campos Gerais, segundo o CEO da Compagas.

Lamastra afirma que a Compagas está atuando de forma proativa em Maringá e Paranaguá, buscando estabelecer parcerias com revendedoras de combustível e transportadoras. “Essa abordagem visa criar um ambiente favorável de oferta e demanda que permita viabilizar os investimentos tanto das revendedoras de combustível quanto das transportadoras.”

Essa estratégia não se limita apenas a essas duas localidades. “A empresa está estudando e avaliando revendedores em outras regiões do Paraná, com o intuito de implantar rotas que promovam a interiorização do consumo de GNV e facilitem



O ônibus Scania, modelo padron K 280, com 14 metros de comprimento e capacidade para 86 passageiros, está em quarta fase de testes na cidade de Ponta Grossa, no Paraná, em parceria com a Compagas e a prefeitura do município

o escoamento da produção agrícola do estado até o porto de Paranaguá. Entre as cidades contempladas nesse plano de expansão, estão Campo Mourão, Foz do Iguaçu, Toledo, Cascavel, Guarapuava, Jacarezinho e Londrina. A Compagas está trabalhando para que cada uma dessas localidades disponha de pontos de abastecimento para veículos pesados”, destaca Lamastra.

O CEO da Compagas afirma que o mercado de veículos pesados abastecidos a

gás está em crescimento significativo em todo o país, incluindo o Paraná. De acordo com estudos realizados e encomendados pela Compagas, a migração de apenas 10% dos veículos de carga movidos a diesel para o uso de gás pode resultar em um acréscimo de mais de 300 mil m³ diários no consumo de gás ou biometano no Paraná. Essa quantidade representa cerca de um terço do volume atualmente distribuído pela Compagas no estado.

“Embora não seja possível estabelecer um valor exato, a estratégia da Compagas é construir uma infraestrutura preparada para atender à demanda gerada pela mudança na matriz de suprimento do transporte rodoviário. Essa abordagem proativa permitirá que a Compagas esteja pronta para atender ao crescimento esperado no uso de gás pelos veículos pesados, contribuindo para uma transição mais sustentável e eficiente no setor de transporte de carga”, diz Lamastra.

A principal estratégia da Compagas, segundo o CEO da companhia, é focar na interiorização das rotas, implementando postos de revenda de gás natural e biometano, ao mesmo tempo em que incentiva operadoras e transportadoras a substituírem suas frotas por veículos que utilizem esses combustíveis mais sustentáveis.

“Em agosto, a empresa planeja firmar

os primeiros contratos com fornecedores de biometano, e a previsão é de que, a partir de 2025, comece a distribuição desse combustível renovável. Esse passo é fundamental para reforçar o compromisso da Compagas com fontes de energia mais limpas e contribuir para a redução das emissões de gases poluentes no Paraná.”

Para garantir o suprimento contínuo de gás natural, a Compagas mantém um esforço constante em busca de novos fornecedores, através de chamadas públicas e modalidades contratuais alternativas.

“Dessa forma, a empresa busca diversificar seu portfólio de fornecedores, o que lhe proporciona melhores condições comerciais e operacionais para atender seus mercados de forma competitiva. Com essas ações estratégicas, a Compagas se posiciona como uma empresa comprometida com a sustentabilidade e com o fornecimento seguro e eficiente de energia, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do Paraná”, afirma Lamastra.

A Compagas é uma empresa de economia mista e tem como acionista majoritária a Companhia Paranaense de Energia – Copel, com 51% das ações, a Mitsui Gás e Energia do Brasil, com 24,5%, e a Commit Gás, com 24,5%. Com uma rede de distribuição de mais de 870 quilômetros de extensão, atende clientes dos segmentos

industrial, comercial, residencial, de transportes e de geração elétrica, instalados em 15 municípios do estado. Os mais de 54 mil clientes consomem diariamente cerca de um milhão de metros cúbicos de gás natural.

PARCERIA PARA PRODUÇÃO DE BIOMETANO

O Grupo Migratio, especializado no desenvolvimento, implantação e operação de projetos de geração de energia a partir de biomassa, biogás e biometano, fechou acordo de cooperação comercial com a GNLink, distribuidora de gás natural pertencente ao Grupo Lorinvest, para viabilizar projetos de produção de biometano até 2025. Por meio deste acordo, as empresas buscam impulsionar a transição para obtenção de energia de fontes mais limpas e renováveis, promovendo um futuro mais sustentável.

O acordo está alinhado com o conceito de “pré-sal” caipira, e tem como foco o

Fábio Saldanha, sócio-diretor do Grupo Migratio:
“As empresas vão explorar o potencial dos resíduos orgânicos provenientes da agropecuária e aterros sanitários para converter em biometano.”



imenso potencial dos resíduos orgânicos provenientes da agropecuária e aterros sanitários, que podem ser convertidos em biogás e, em sua forma mais pura, em biometano. De acordo com a Associação Brasileira do Biogás (Abiogás), estima-se que esse potencial corresponda a 84 bilhões de metros cúbicos por ano – quantidade energética comparável ao potencial do pré-sal brasileiro.

“Juntos, vamos desenvolver operações totalmente verticalizadas: desde a identificação de oportunidades para a captação de biogás nos segmentos agroindustriais ou em aterros sanitários até a sua purificação a fim de transformá-lo em biometano”, afirma Fábio Saldanha, sócio-diretor do Grupo Migratio.

Saldanha ressalta que a Migratio é líder no Brasil na comercialização de energia a partir de biogás, tendo trabalhado para os principais grupos de aterros sanitários do Brasil. “São mais de 40 projetos no segmento. Com isso, faremos a originação dos projetos – a prospecção de oportunidades de negócios no segmento –, tanto para a compra do biometano, bem como visando as oportunidades de co-investimento com os donos do Biogás. Faremos, ainda, a

comercialização dessa molécula no mercado junto a nossos clientes em todo o Brasil e utilizaremos toda a nossa rede comercial para prospecção de consumidores específicos para essa molécula renovável”, explica.

O objetivo desta parceria, segundo Saldanha, é substituir o GLP, o diesel e o óleo combustível. “As empresas vão explorar o potencial dos resíduos orgânicos provenientes da agropecuária e aterros sanitários para converter em biometano.”

O executivo da Migratio explica que o foco da empresa é comprar biometano de terceiros ou coinvestir em unidades produtivas de biometano, junto com o dono do projeto/biogás, utilizando tecnologias de mercado. “O modelo de negócio prevê uma estruturação das unidades de armazenamento e abastecimento dos tanques/carretas nas instalações dos projetos, logística rodoviária via BioGNC e BioGNL e a instalação da unidade de armazenamento e regaseificação nas instalações dos clientes.”

O Grupo Migratio, cuja sede está instalada em Limeira, no interior de São Paulo, é composto por cinco empresas: Migratio



Marcelo Rodrigues, CEO da GNLink: “Nosso interesse não é na produção do biogás, mas sim na sua purificação tornando-o em biometano e na distribuição aos clientes finais”

Energia (comercializadora), Migratio Consultoria, Migratio Gás, Migratio Bioenergia e Migratio Soluções, que oferecem serviços relacionados à energia, desde a consultoria, comercialização até a implementação de soluções sustentáveis

Saldanha ressalta que a GNLink tem longa experiência de logística rodoviária de GNC e GNL. “Esse foi o nosso grande motivo de estabelecermos essa parceria com eles. Além de ser uma empresa muito forte financeiramente, possibilitando investimentos em grandes projetos no setor.”

Marcelo Rodrigues, CEO da GNLink, afirma que a empresa busca identificar no setor de biometano negócios escaláveis, lucrativos, sustentáveis e inovadores. “A nossa missão é levar o gás renovável onde ele ainda não chegou, com tecnologias de compressão, liquefação. E a expertise e trajetória da Migratio em originar o biogás

nos permitirá ganhar maior desenvoltura para desbravarmos as novas fronteiras”, acrescenta.

Na visão do CEO da GNLink, o acordo com a Migratio permitirá ao mercado ter acesso a outras fontes energéticas em suas operações, com uma molécula carbono zero, preferencialmente na forma liquefeita, e com segurança energética. Esta fonte energética será, também, uma alternativa atraente aos combustíveis fósseis no interior do país.

Nesta parceria os objetivos de cada empresa são complementares, segundo Rodrigues. “De um lado o GNLink atua na liquefação e logística do transporte do biometano até o cliente final e a Migratio na prospecção desses supridores de biometano e de clientes.”

Segundo o CEO da GNLink, atualmente o

biometano é utilizado para abastecimento de indústrias, veículo leves e pesados. “A nossa proposta é capilarizar e universalizar esse fornecimento aos consumidores, preferencialmente pelo modal a granel liquefeito.”

Na projeção de Rodrigues, a produção e liquefação do biometano deverá estar num raio em torno de 500 km dos clientes finais. “Acreditamos que, com o modal a granel liquefeito, iremos monetizar esta molécula com escala e atingindo mercado mais distantes da fonte.”

As empresas vão explorar o potencial dos resíduos orgânicos provenientes da agropecuária e aterros sanitários para converter em biometano. “A gestão de resíduos é um dos pilares mais importantes no conceito de sustentabilidade, bem como a gestão dos recursos naturais, onde a Migratio e a GNLink estão inseridas nessa cadeia”, afirma Rodrigues.

A tecnologia de produção de biometano vem sendo aperfeiçoada nos últimos anos, com o objetivo de aumentar sua produtividade, informa Rodrigues. “E o nosso interesse não é na produção do biogás,



GNLink atua na liquefação e logística do transporte do biometano até o cliente final

mas sim na sua purificação tornando-o em biometano e na distribuição aos clientes finais”, afirma.

INFRAESTRUTURA

Rodrigues explica que “a criação de infraestrutura para o abastecimento de biometano é uma opção para os clientes finais que não pretendem investir na infraestrutura de recebimento do biometano e faz parte do nosso modelo de negócios.”

Segundo os executivos da Migratio e da GNLink, devido à falta de infraestrutura de dutos de gás no interior do país, as indústrias têm se visto obrigadas a recorrer a outros combustíveis como única opção viável para o transporte em longas distâncias. E, além do alto custo desses combustíveis ao chegar ao interior do país, existem desafios operacionais complexos associados à sua utilização.

Para o CEO da GNLink, parte dessa solução seria a criação de corredores verdes eficientes e com disponibilidade adequada de molécula para determinados locais. “Temos investido muito tempo no desenvolvimento de tecnologias eficientes de abastecimento rápido de veículos pesados, onde o biometano seria disponibilizado em rotas pré-determinadas pelos clientes ou

pelo próprio mercado”, revela Rodrigues.

O sócio-diretor do Grupo Migratio afirma ser necessário buscar um modelo de negócios que ofereça soluções mais eficientes e sustentáveis. “A adoção do biogás como fonte de energia renovável proveniente de resíduos orgânicos tem se mostrado uma solução promissora”, afirma Saldanha.

Para ele, o aproveitamento do biogás nos locais em que é gerado proporciona benefícios significativos tanto para a economia quanto para o meio ambiente, tornando-se ainda, em uma solução mais sustentável e alinhada com a realidade e as necessidades das regiões do interior do país, reduzindo significativamente os custos de transporte e logística.

A GNLink Distribuidora de Gás Natural, constituída em 2022, é uma empresa do Grupo Lorinvest, presente no Brasil desde 1953, que atua no segmento de combustíveis gasosos e líquidos, com viés de transição energética onde o gás natural, biometano, hidrogênio e dióxido de carbono são peças-chave neste processo.

A empresa faz a distribuição multimodal do gás por transporte marítimo e rodoviário, sendo que a parte marítima é realizada pela Norsul, empresa de navegação brasileira também pertencente ao Grupo Lorinvest.

CTM



FÓRUM
TRANSPORTE
SUSTENTÁVEL

5ª Edição

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



PATROCINADORES:

FENATRAM
23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE INOVADOR DE CARGA



SCANIA

raízen



Marcopolo
APROXIMANDO PESSOAS





Iveco S-Way GNV começa a ser produzido no fim deste ano na fábrica de Sete Lagoas (MG)

Iveco inicia a produção do caminhão a gás até o fim do ano

O modelo a gás, que estará disponível no mercado brasileiro, é o S-Way 460 NG equipado com o motor FPT Cursor 13 NG de seis cilindros com autonomia de até 550 quilômetros

SONIA MORAES

A Iveco inicia no último trimestre deste ano a produção em série do caminhão a gás na fábrica de Sete Lagoas, em Minas Gerais. É o modelo S-Way 460 NG que foi apresentado na Fenatran de 2022. "Já temos os caminhões Hi-Way movidos a

gás sendo testados por 20 clientes nas estradas do Brasil", disse Márcio Querichelli, presidente da Iveco para a América Latina, em entrevista exclusiva à **Transporte Moderno**.

O caminhão a gás, que estará disponível

no mercado brasileiro, está equipado com o motor FPT Cursor 13 NG de seis cilindros com Ciclo Otto que assegura autonomia de 500 a 550 quilômetros. “O modelo movido a GNL (gás natural liquefeito), que pode chegar a uma autonomia de até 1,6 mil km, está em desenvolvimento e deverá ser produzido no próximo ano”, revelou Querichelli.

“Para atingir esta autonomia, são necessários muitos postos de abastecimento e, assim que tiver infraestrutura no país, vamos iniciar a comercialização deste veículo”, destacou o presidente da Iveco.

Querichelli comentou que a Iveco tem feito contato com várias empresas de gás no Brasil que estão desenvolvendo a infraestrutura para garantir o abastecimento dos caminhões. “Estamos fechando parceria com essas empresas e em breve teremos muitos caminhões a gás da Iveco no Brasil, pois entendemos que essa é uma tecnologia de transição do diesel”.

Hoje a Iveco produz caminhão e ônibus urbano a gás na fábrica de Córdoba na Argentina, o modelo Tector 160E21 e o Bus S170 CNG.

Para Querichelli, o biometano, desde a extração até a emissão, é igual ou mais eficiente em relação a emissão de poluentes do que um veículo elétrico. “A matriz energética do Brasil é muito favorável a



**Márcio Querichelli,
presidente da Iveco para
a América Latina: “A Ive-
co tem feito contato com
várias empresas de gás
no Brasil que estão
desenvolvendo
a infraestrutura para
o abastecimento
dos caminhões”**

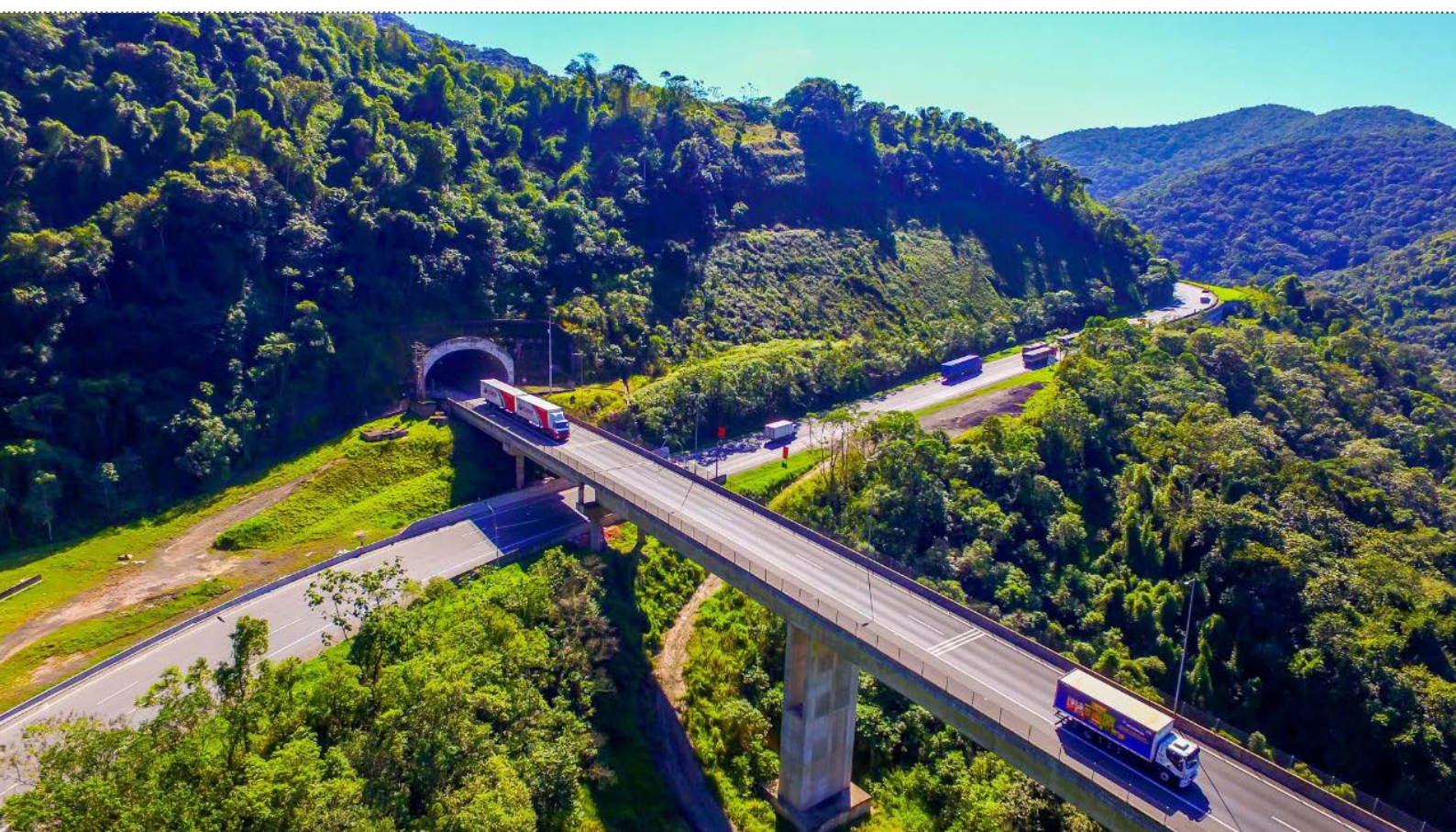
esse tipo de combustível e com extração natural. Então, com um pouco de investimento em infraestrutura, os negócios com veículos a gás serão bastante alavancados no país”, comentou.

ELÉTRICO

Além do gás, a Iveco tem investido em outras tecnologias de propulsão alternativa, conforme revelou o presidente, e pretende incluir no portfólio da marca no Brasil a Daily elétrica, versão chassi-cabine e furgão, que são produzidos na França. A expectativa é iniciar a comercialização até o fim deste ano.

Querichelli ressaltou que na América Latina, o veículo elétrico é muito mais aplicável no segmento de menor capacidade de carga. “E a Daily elétrica funciona bem, pois a relação peso bateria e capacidade de carga se equilibra.”

CTM



Transporte rodoviário de cargas vive momento de mudanças

Tanto as alterações na Lei do Motorista Profissional determinadas pelo STF quanto as decorrentes da Lei 14.599/2023, que trouxe de volta ao transportador a contratação dos seus próprios seguros, levam as transportadoras a fazerem adaptações em suas operações

MÁRCIA PINNA RASPANTI

As empresas que atuam no transporte rodoviário de cargas se deparam com várias mudanças na legislação que rege o setor, além da própria transformação do mercado influenciado pelos novos hábitos

de consumo adquiridos pela sociedade e pela digitalização dos processos no mundo pós-pandemia. Impulsionado por segmentos da economia que estão aquecidos como agronegócio, construção civil,

alimentação, combustíveis e e-commerce, as transportadoras precisam se adaptar rapidamente ao novo cenário.

No mês de julho, foi publicada a certidão de julgamento do Supremo Tribunal Federal (STF) que considera inconstitucionais diversos dispositivos da Lei 13.103/2015 relativos ao tempo de descanso e de espera. As principais mudanças se referem à impossibilidade de fracionamento do intervalo interjornada, que agora deve ser de 11 horas ininterruptas; a proibição do fracionamento e acúmulo do descanso semanal, que agora deve ser de 35 horas sem pausas; o repouso com veículo em movimento para o caso de viagens com dois motoristas não pode mais ser considerado tempo de descanso, e houve a incorporação do 'tempo de espera' à jornada ordinária de trabalho e seu pagamento ao motorista com o mesmo valor do salário-hora normal.

Ao todo, foram 11 trechos derrubados pelo STF. Essas determinações, resultado do julgamento da ADI 5322, já estão em vigor e trazem a necessidade de ajustes por parte das transportadoras. Tais alterações podem aumentar os custos das empresas e influenciar os preços dos fretes, na avaliação das entidades do setor.

“Em decorrência da declaração de inconstitucionalidade desses temas as em-



Figuerôa Junior: “O segmento não pode arcar sozinho com essa elevação substancial de seus custos”

presas sofrerão de imediato impacto nas operações, pois haverá menor tempo de direção, viagens mais demoradas, maior tempo nos pontos de parada e descansos durante a viagem. Também sofrerão impactos financeiros, com aumento do custo operacional, redução da produtividade por veículo, necessidade de aumento de frota, risco de aumento de ações trabalhistas e custos previdenciários e necessidade de contratação de mais empregados. Em razão disso, as empresas terão que rever a gestão dos controles de jornada, reorganizar as operações; rever os seus custos, renegociar contratos, aumentar os fretes e repassar do custo para o consumidor final, pois o segmento não pode arcar sozinho



com essa elevação substancial de seus custos”, avalia Narciso Figueirôa Junior, assessor jurídico da NTC&Logística.

De acordo com estudo feito pelo departamento técnico da NTC & Logística, somente com a conversão do tempo de espera como jornada normal e o aumento de horas extras os encargos terão um aumento de 144,8% sobre o valor da hora normal, ou seja, comparativamente com o que era pago como tempo de espera (30% da hora normal como indenização), tem-se um aumento equivalente a sete vezes. “Assim, em viagens de curtas distâncias (até 300 km) o aumento do custo da mão

de obra será de 12,5% e a produtividade cairá 48%. Nas longas distâncias (até 2,6 mil km), o aumento do custo da mão de obra será de 2,6% com uma queda da produtividade de 9,9%. Vale lembrar que a variação é grande e cada empresa deve levar em consideração a sua operação para apurar o aumento dos custos”, observa Figueirôa Junior.

Adriano Depentor, presidente do conselho superior e de administração do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), também acredita que a decisão do STF é preocupante e que as mudanças na lei são um



Adriano Depentor: “Existe uma perda de produtividade nas operações”

retrocesso para o setor. “Existe uma perda de produtividade nas operações, porque ocorrerá muita demora no tempo de carga e descarga, e a infraestrutura de algumas regiões são precárias para descanso.” Depentor ressalta ainda, que as transportadoras terão que dispor de mais motoristas para realizar a mesma operação, sendo assim os gastos dessas empresas terão impactos significativos, e isso fará com que o preço do frete aumente.

Para Figuerôa Júnior, entretanto, a decisão do STF também teve pontos positivos, pois declarou constitucionais os seguintes temas da lei: redução do intervalo para refeição por meio de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) ou Convenção Coletiva de

Trabalho (CCT); exame toxicológico com larga janela de detecção; prorrogação da jornada em até quatro horas extras por ACT ou CCT; jornada de trabalho flexível; limite tempo de direção; jornada de 12 horas X 36 horas por negociação coletiva; remuneração variável por comissões observada a segurança; extrapolação da jornada pelo tempo necessário para chegada a um local seguro ou ao destino em viagens longas; condições de trabalho específicas para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longas distâncias ou no exterior; dispensa do motorista do serviço, após o cumprimento da jornada normal em longas distâncias; condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de descanso; transportador autônomo de cargas auxiliar; descanso no veículo não será considerado como jornada de trabalho; conversão de multas em advertência; intervalo de repouso diário nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo embarcado; e aplicação da lei apenas ao motorista empregado.

SEGUROS

Outra medida importante, considerada positiva pelas entidades que representam as transportadoras e os motoristas

autônomos, é a Lei 14.599/2023, sancionada em junho, que corrigiu o artigo 13 da Lei 11.442/2007, trazendo de volta ao transportador a legitimidade da contratação dos seus próprios seguros de responsabilidade civil pela carga. A partir de agora, a obrigatoriedade da contratação de três tipos de seguros por parte das transportadoras: seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, seguro facultativo de responsabilidade civil do transportador rodoviário de cargas, e do seguro facultativo de responsabilidade civil por veículos e danos materiais e danos corporais.

Para Adriano Depentor, presidente do conselho superior e de administração do Setcesp, as mudanças feitas na lei são boas, e as entidades do setor e os próprios transportadores estão reagindo de forma positiva, "o transportador volta a ter um direito que não conseguia exercer há 15 anos, a exclusividade e a autonomia para escolher a seguradora, que vai pagar o embarcador em caso de eventuais danos à carga transportada."

Na visão da entidade, a lei traz mais segurança jurídica ao transporte rodoviário de cargas, visto que os transportadores vinham sendo obrigados a aceitar a contratação de seguros contra

acidentes e roubos escolhidos por embarcadores, e muitas vezes, em caso de sinistros, o embarcador era indenizado pela seguradora que ele mesmo escolhia, mas esta acionava o transportador regressivamente.

A nova lei dispõe que o contratante do serviço de transporte poderá exigir medidas adicionais de segurança àquelas previstas no Plano de Gerenciamento de Risco, vinculado aos seguros de responsabilidade civil do transportador, mas seus custos deverão ser suportados pelo próprio contratante, e não pelo transportador. Houve ainda a determinação de que a realização do exame toxicológico volte a ser obrigatória para os motoristas profissionais que possuem modalidades C, D e E na Carteira Nacional de Habilitação (CNH), com renovações em dois anos e meio.

Para Narciso Figueirôa Junior, da NT&CLogística, as novas regras sobre o exame toxicológico, irão ampliar a política pública de combate ao uso de drogas pelos condutores de veículos, "com essas novas regras, teremos maior segurança nas estradas e consequentemente reduzimos as alarmantes estatísticas de acidentes, trazendo assim benefícios para toda a sociedade." **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

☎ (11) 99280-2606



Agência Oficial

Aéreo, hospedagem e passeios.

☎ (54) 3286-5033 | ☎ (54) 9 9912-5392



APK Transportes vai comprar mais 290 caminhões em 2023

Com os 40 modelos Scania adquiridos neste ano, a empresa conclui o seu programa de renovação de frota que totaliza 330 veículos

SONIA MORAES

A APK Transportes e Logística, empresa que atua no mercado nacional e internacional, planeja comprar mais 290 caminhões em 2023. Com os 40 modelos Scania adquiridos neste ano, a empresa conclui o seu programa de renovação de frota com o total de 330 veículos.

Em sua frota a APK tem 577 veículos – cavalos mecânicos com carretas e rodotrem

baú, sider e baú refrigerado com idade média de dois anos –, dos quais 40% são modelos Scania R450, R540, R460 Super. Com esses veículos, a empresa transporta produtos farmacêuticos, hospitalares, cosméticos, alimentos, vestuário, ração animal, câmara fria, carga seca baú e sider.

Os 40 caminhões Scania R460 Super já foram entregues e estão rodando em São

Paulo, Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais. “Compramos os caminhões para atender novos contratos, além de suportar o crescimento nos clientes atuais”, afirma Thiago Wilson, diretor da APK Transportes e Logística. A empresa já incluiu na sua frota alguns caminhões a gás da Scania e está buscando a tecnologia do elétrico. “Ainda não há disponibilidade do produto elétrico no extrapesado, somente em veículos menores”, observa o diretor.

A APK também realiza transporte de grande complexidade, operação destacada como mega expressa. “É o único modelo capaz de reduzir prazos de entregas de longas distancias cumprindo a lei de jornada de trabalho dos motoristas”, afirma Wilson.

“Há 11 anos fazemos o veículo rodar 24 horas cumprindo a lei, principalmente neste momento em que o Supremo Tribunal Federal decidiu derrubar os dispositivos da Lei do Motorista que tratam da jornada, descanso e fracionamento de intervalo dos profissionais. Agora todo período de disposição passa ser considerado como jornada – tempo de espera de carga e descarga, parada em balança e posto fiscal – e não é possível o repouso dos motoristas com



Thiago Wilson, diretor da APK: “Compramos os caminhões para atender novos contratos, além de suportar o crescimento nos clientes atuais”

veículo em movimento, as viagens têm que ser com dois motoristas se revezando. Essa operação necessita de muitos profissionais e de uma grande malha de filiais onde fazemos a troca de

motoristas. Neste modelo além de reduzir o prazo de viagem em até 50%, mantemos os motoristas próximos de suas residências, proporcionando um convívio social e familiar sem que eles se desloquem para grandes distancias por vários dias”, explica o diretor.

Wilson afirma que a APK tem registrado naturalmente um crescimento orgânico nos clientes e em segmentos em que a necessidade de consumo é ininterrupta. “O que precisamos fazer é fornecer um serviço de boa performance e oferecer soluções aos nossos clientes e colaboradores.”

Além dos novos caminhões, a APK fez investimentos em tecnologia, segurança, meio ambiente e pessoas. “Há preocupação com o nosso motorista e demais colaboradores, seja na remuneração, bem estar e a proxi-

midade com a família. Por isso, realizamos diversas oportunidades de capacitação e motivação”, comenta o diretor.

“Como a tecnologia e segurança são itens que a todo momento surgem novidades e necessidades, o que exige constante monitoramento do mercado para mantermos renovados o nosso sistema, atualizamos nos últimos 12 meses os rastreadores e gerenciamento de riscos.”

A APK também mantém o seu foco em sustentabilidade e, a cada 24 meses, faz a substituição dos veículos por modelos novos. “Este tempo traz novidades de menor emissão de CO₂”, observa o diretor e revela que a empresa investiu em pneus mais ecológicos. “O produto que estamos utilizando no momento trouxe uma redução de 10% nas emissões de CO₂”.

Sobre a expectativa para o segmento do transporte em 2023 o diretor da APK afirma estar otimista. “Entendemos que existem muitas preocupações e necessidades em nosso país e a única certeza que temos são as mudanças. O transporte rodoviário de carga se profissionalizou muito nos últimos 20 anos e exige que os prestadores de serviço e embarcadores estejam atentos ao ESG (Ambiental, Social e Governança) e os investimentos devem acontecer, pois a necessidade do transporte só aumenta, não há espaço para lamentar e pensar que

crises irão parar o segmento, o que sempre irá acontecer são as mudanças em relação a cultura de compra, rotas, necessidades, veículos, atendimento e motivação dos colaboradores. Se não perdermos o tempo das ações sempre haverá oportunidades para o transporte”, diz Wilson.

Para o diretor da APK, o maior desafio enfrentado neste ano é a falta de mão de obra (motorista). “A disponibilidade de motoristas no Brasil diminuiu muito nos últimos anos. No passado, além da valorização profissional, havia uma cultura que era passada de pai para filho e uma sucessão natural. Também era comum em períodos de férias escolares os filhos viajarem com o pai. Hoje, com restrições securitárias nessa “*carona*”, falta de estrutura e segurança em pontos de paradas, o motorista não pode e não quer expor os filhos. Então com o aumento de veículos e consumo o número de motoristas é deficitário, mas fazemos grandes esforços e investimentos na formação de novos motoristas, na manutenção e contratação desses profissionais”, afirma Wilson.


Para manter a qualidade do serviço neste segmento, o diretor da APK considera relevante o bem-estar e a satisfação do motorista. “Ele é o cartão de visita no nosso cliente. Somos uma ferramenta de solução e é possível trazer uma melhor produtividade e custo-benefício aos clientes.” **CTM**



Agende-se

24 · 25 · 26

outubro 2023

 Transamérica Expo Center
São Paulo - Brasil



iniciativa:



organização:



marcelofontana@otmeditora.com
WhatsApp 11 99280-2606



Transportes Marvel atua em importação e exportação no Mercosul e Chile

Com foco no transporte de cargas sensíveis, como frutas, carnes e alimentos refrigerados, a empresa da JSL circula por diversos países da América do Sul, enfrentando fortes variações climáticas

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Transportes Marvel, uma empresa da JSL que possui uma frota de mais de dois mil veículos, é especializada no transporte de cargas refrigeradas, congeladas e secas, especialmente do segmento alimentício, e está presente em todo o Brasil, Mercosul e

Chile. A idade média da frota da empresa é de dois anos. A Marvel atua com diversos produtos com maior demanda em certas épocas do ano ou datas comemorativas, como pescados para a Páscoa, frutas e vinhos para festas de fim de ano.

“Nosso maior volume está concentrado na importação e exportação de carnes, peixes, frutas e derivados de leite. Atuamos em todo o Mercosul e Chile. Nossas principais rotas partem do Centro-Oeste e do Sudeste do Brasil, com destino ao Chile, Argentina, Uruguai, Paraguai e Peru”, informa a diretora-executiva da empresa, Patricia Costella.

A empresa transporta vinhos produzidos no Chile e na Argentina. Para o inverno, quando há aumento da demanda, a empresa leva em torno de 20 cargas por mês, enquanto nos demais períodos fica entre cinco e dez cargas por mês, sendo que cada carga equivale a aproximadamente 18 mil garrafas. Em 2023, a Marvel projeta um acréscimo de 25% no transporte de vinho em relação a 2022, podendo transportar até 80 cargas para esta temporada.

“O vinho é um produto sazonal e já contamos com o aumento de consumo desse produto no período de inverno. Vinhos chilenos e argentinos possuem um grande mercado no Brasil. Estamos confiantes de que até o fim do inverno o volume de importação seja maior que a expectativa estimada”, observa Patricia Costella.

Já os destinos dos vinhos trazidos pela Marvel são centros urbanos em diversos estados brasileiros, como Porto Alegre (RS), Itajaí (SC), Curitiba (PR), São Paulo



Patricia Costella: “Atuamos em todo o Mercosul e no Chile”

(SP), Goiânia (GO), Contagem (MG), Simões Filho (BA) e Jaboatão dos Guararapes (PE). “Atuamos há quase uma década neste segmento e contamos com grandes parceiros comerciais, entre eles empresas relevantes do varejo, como Grupo Pão de Açúcar (GPA), Grupo BIG, Walmart, Carrefour, Minerva e Cencosud”, conta.

INVERNOS RIGOROSOS

Por percorrer rotas internacionais, a Transportes Marvel precisa superar alguns obstáculos. “O nosso maior desafio com certeza é a variação climática. Os países vizinhos possuem invernos rigorosos, que exigem adaptação em nossos veículos e estruturas. Nossos profissionais são treinados para trabalhar em situações climáticas



A idade média da frota da empresa é de dois anos

adversas, como nevasca, pistas cobertas por gelo e baixas temperaturas”, comenta a diretora-executiva da empresa.

Para entregar o vinho aos principais mercados do Sul e do Sudeste, por exemplo, as carretas da Marvel demoram de dez a 12 dias, percorrendo distâncias superiores a três mil quilômetros. A empresa tem boas perspectivas de crescimento para os próximos meses de 2023. “Nossos volumes têm crescido mês a mês e, historicamente, o consumo de alimentos aumenta no segundo semestre, principalmente no último trimestre, devido às datas festivas.

A Transportes Marvel também é uma das principais empresas na importação de cerejas do Chile. O produto sazonal importado tem seu ápice de vendas no final de ano, principalmente nas festas natalinas. As frutas transportadas pela empresa são cultivadas na região chilena de Curicó e Rancagua, e a maior parte

da carga é entregue na região da capital paulista, totalizando 3,5 mil km, distância percorrida entre oito e dez dias. No ano passado, a empresa importou 1,5 mil toneladas de cereja, quase o dobro das 800 toneladas carregadas em 2021, o que equivale a um volume médio de 65 cargas/veículos.

A logística que envolve o transporte da fruta exige uma série de cuidados. Após a colheita, as cerejas têm validade de duas a três semanas, e necessitam ser conservadas com a refrigeração adequada para manter a qualidade e o frescor. O transporte requer um rigoroso controle do fluxo de ar e temperatura, que deve ser mantida em torno de zero e -1°C. O monitoramento da carga é realizado 24 horas por um sistema de rastreamento que gera informações de posição e temperatura, indicadores de produtividade da viagem e gráfico de frio em tempo real. **CTM**

Prepare-se para o
melhor evento de
mobilidade em 2024!
Não perca a Feira
Latinoamericana do
Transporte.

**Marque na
agenda agora!**



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte

06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS MIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio





Fontanella Transportes chega aos 32 anos mais sustentável

A empresa de Santa Catarina investiu R\$ 270 milhões em novos veículos, sendo seis deles movidos a gás, e quer alinhar seu crescimento à sustentabilidade

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Fontanella Transportes completou 32 anos em agosto, com foco em se tornar uma companhia cada vez mais sustentável. Recentemente, a empresa fez um investimento de R\$ 270 milhões para a aquisição de 200 caminhões para reduzir

a emissão de CO₂ no meio ambiente.

Ao todo, a empresa adquiriu 120 caminhões Scania R460 A6x2, mais 50 do tipo Volvo FH540 A6x4 e outros 20 Volvo FH460 A6x2, além de seis Scania R410 A6x2 a gás e quatro Scania R560 A6x4.

Destes 200 novos veículos, 194 são de modelos que reduzem em até 50% o CO₂ liberado no ar e os outros seis, por serem a gás, diminuem em até 90% essa emissão. “Nós temos que deixar nossa contribuição para baixarmos a quantidade de CO₂ jogado no ar e, por isso, buscamos ampliar nossa frota com caminhões extremamente modernos, em busca de um mundo melhor”, declara o diretor da Fontanella Transportes, Valdir Fontanella.

Com sede matriz em Lauro Müller, Santa Catarina, a Fontanella possui 20 filiais em mais de dez estados brasileiros, 1,6 mil funcionários e uma frota que se aproxima de 900 caminhões próprios. “No início, a Fontanella Transportes transportava basicamente piso. Com o crescimento e o implemento de novas unidades, ampliamos o leque de cargas e passamos a transportar também o aço e o ferro em uma quantidade significativa. Hoje, transportamos aço e ferro, cerâmica, papel e produtos de diversos outros segmentos”, conta Valdir Fontanella.

A empresa tem boas perspectivas para o mercado, mas quer alinhar seu crescimento à sustentabilidade. “Nós estamos vendo o futuro com uma expectativa muito forte, principalmente em termos de crescimento aliado à sustentabilidade. Sabemos o transporte é um sistema muito



Valdir Fontanella: “Hoje há uma legislação, e amanhã, nós acordamos com outra legislação”

agressivo em termos de emissão de CO₂, em função do óleo diesel. Por isso, buscamos novas tecnologias em caminhões, como os caminhões a gás e elétricos, para que nós façamos a nossa parte reduzindo a emissão de CO₂ e, por consequência, contribuindo para melhores condições às pessoas no futuro”, enfatiza o diretor.

Para Valdir Fontanella, o transporte rodoviário de carga enfrenta algumas dificuldades como as mudanças na legislação brasileira. “Hoje, nós estamos adaptados a um mercado, há uma legislação, e amanhã, nós acordamos com outra legislação.



A Fontanella conta com uma frota que se aproxima de 900 caminhões próprios

Além disso, a situação das rodovias no Brasil também é uma dificuldade, uma vez que o sistema rodoviário poderia ser mais bem estruturado do que é atualmente. A estrutura viária atual, em péssimas condições de tráfego, aumenta as avarias nas cargas transportadas e nos próprios caminhões”, avalia o executivo.

Para ele, o enfraquecimento da economia que ocorreu nos últimos anos também é um fator que impacta negativamente o setor, gerando menos consumo e fracionando os processos de cargas. “E o alto custo dos pedágios afeta diretamente os fretes, fazendo os clientes procurarem outras opções de fornecimento”, complementa.

O executivo acredita que as recentes alterações de legislação não afetaram tanto a Fontanella, principalmente no que se refere ao exame toxicológico. “No portal da oficina da nossa empresa, todos os nossos motoristas já fazem o exame toxicológico rotineiramente, para que tenhamos uma segurança a mais, sem pessoas com efeito de álcool ou de drogas no trabalho. Então nossos motoristas, a cada três ou quatro meses, passam por esse exame. Para nós é uma questão muito importante, pois nos dá a sensação de dever cumprido para com nós mesmos e até mesmo para com as famílias dos nossos motoristas.”

A empresa, por sinal, também possui grande preocupação com os colaboradores, em especial com os motoristas. Dos 1,6 mil funcionários, aproximadamente 900 são motoristas, que rodam por todas as regiões do país. “Hoje, um motorista nosso não embarca sem ter um plano de saúde com o suporte da empresa, muitas vezes para ele e até para os familiares. Além disso, fazemos questão de garantir as horas de descanso desses funcionários e acompanhamos todas as cargas, por meio de um rastreamento que assegura a segurança dos *guerreiros* que chegam a ficar até cinco mil quilômetros longe de casa”, completa o diretor.

CTM



Zorzin Logística espera crescer 20% nos próximos meses

Especializada em transporte de produtos químicos e perigosos, a empresa vê como uma dificuldade a contratação de mão de obra especializada

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Zorzin Logística atua com produtos químicos e perigosos, transportando cloro, tintas, vernizes, ácidos, oxidantes, produtos para indústria da beleza, oxigênio e gases especiais. A empresa tem uma frota de 100 veículos. No último ano, apresentou crescimento de 50% e tem uma previsão

de expansão de mais 20% até o final do primeiro semestre de 2024, de acordo com Gislaïne Zorzin, diretora administrativa da companhia.

“Nós fizemos investimentos para viabilizar esse aumento de frota de 50% no último ano, e esse ano prevemos um

investimento de dez a vinte milhões para podermos crescer mais 20%”, declara a diretora administrativa da Zorzin Logística.

A executiva explica que as exigências para operar com esse tipo de carga são muitas. “Além de atender todas as leis, decretos e portarias que juntas somam mais de 400, atendemos demandas como carrocerias específicas, kits de emergência para cada produto, treinamentos que dependem da classificação do produto que será embarcado, além de um rigoroso gerenciamento de riscos para programar paradas em locais seguros que evitem ao máximo a exposição da carga e dos tripulantes a qualquer tipo de perigo”, informa.

O ano de 2023 está sendo um ano de crescimento para a empresa. “Isso por conta de um novo contrato com um novo cliente, apesar desse ponto positivo, o mercado em geral está instável, às vezes apresentando perspectivas positivas, e outras nem tanto. Apesar de estarmos crescendo, estamos de olho no mercado e confiantes que neste segundo semestre haverá melhora em todos os setores da indústria”, avalia.

As mudanças de legislação podem trazer benefícios ao transporte rodoviário de cargas, como a aprovação da lei 14.599. “No que diz respeito ao exame toxicológico, acreditamos que seja um benefício de



Gislaine Zorzin: “Fizemos investimentos para fazer o aumento de frota de 50% no último ano”

segurança para todo o setor. Não vemos isso como um impeditivo de algo ou algo que vá nos atrapalhar de alguma forma”, afirma Gislaine Zorzin.

Na visão da executiva, a maior dificuldade no momento para o setor, certamente é a contratação de mão de obra qualificada. “Coloco no mesmo patamar os investimentos em infraestrutura e segurança, que tornam o custo do nosso serviço cada vez mais alto”, avalia.

CTM

Eldorado Brasil Celulose inaugura terminal no porto de Santos

O novo espaço tem capacidade para armazenar 150 mil toneladas de celulose e comporta 72 vagões, além de possibilitar o embarque de até dois navios

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Eldorado Brasil, companhia controlada pelo grupo J&F, inaugurou um novo terminal portuário no porto de Santos, em São Paulo. Projetado para ser um dos terminais portuários mais modernos do mundo, o empreendimento representa um investimento de R\$ 500 milhões e tem a capacidade nominal de escoamento de três milhões de toneladas de celulose por ano, três vezes mais do que a companhia operava em seu antigo terminal em Santos.

Com uma área de 53 mil metros quadra-

dos, a construção do terminal teve início em janeiro de 2022, envolvendo mais de 500 pessoas. O terminal tem capacidade para armazenar até 150 mil toneladas de celulose e comporta até 72 vagões, além de possibilitar o embarque de até dois navios simultaneamente. Com operações multimodais, a chegada da celulose se dará por meios rodoviário e ferroviário.

A companhia já realizou seu primeiro embarque de 20 mil toneladas de celulose. O produto tem como destino a Coreia do Sul e a China, com previsão de entrega em 52 dias e 42 dias, respectivamente. "Demos início aos embarques no dia da inauguração e já percebemos avanços em eficiência. De modo geral, melhoramos nossa performance em 30%, ainda em curva de aprendizagem, com espaço para progressos ainda mais expressivos", comenta Flávio da Rocha Costa, diretor de logística da Eldorado Brasil.

Os navios que saíram de Santos levam

celulose sustentável feita na fábrica da Eldorado Brasil, em Três Lagoas (MS), que tem capacidade para produzir 1,8 milhão de toneladas por ano. A matéria-prima para a produção de celulose são 293 mil hectares de florestas plantadas no estado de Mato Grosso do Sul.

Para o presidente da Eldorado Brasil, Carmine De Siervi, a abertura do terminal portuário reflete a capacidade da empresa em manter sempre o foco no crescimento sustentável dos negócios. “A inauguração deste novo terminal é reflexo do nosso compromisso com a excelência operacional e sustentável e prepara a Eldorado para o futuro, atendendo a demanda de forma mais ágil e eficiente”, observa.

A empresa também investiu na automação dos sistemas logísticos, com objetivo de ampliar a segurança e a eficiência operacionais. Todas as cargas são monitoradas desde o carregamento na fábrica, por meio de sistemas que utilizam inteligência artificial e geolocalização em tempo real.

“Com a entrada em operação deste terminal, nós contribuimos para que o setor de celulose continue se desenvolvendo e colaborando para que o Brasil permaneça sendo o país mais competitivo do mundo neste mercado”, afirma Aguinaldo Filho, presidente da J&F Investimentos e presidente do conselho de administração

da Eldorado Brasil. A empresa exporta celulose para 40 países.

LUCRO

A Eldorado Brasil Celulose fechou o segundo trimestre de 2023 com lucro líquido de R\$ 988 milhões, resultado é 40% superior ao mesmo período do ano passado e 11% superior ao primeiro trimestre deste ano. Já o Ebitda ajustado foi de R\$ 680 milhões, com margem de 45,6%. A receita líquida foi de R\$ 1,491 bilhão.

No segundo trimestre de 2023, a companhia comercializou 474 mil toneladas de celulose com o preço líquido médio de US\$/t 587. A produção de celulose no período foi de 466 mil toneladas, 24,3% ao superior ao primeiro trimestre do ano, que foi afetado pela parada programada de manutenção, e em linha com o mesmo período do ano anterior.

A dívida líquida encerrou o primeiro trimestre de 2023 em R\$ 1,756 bilhão, 24% e 60% inferior ao primeiro trimestre de 2023 e ao segundo trimestre de 2022. “A Eldorado conquistou resultados expressivos no segundo trimestre, apesar dos impactos de um mercado mais desafiador, mostrando a solidez das operações companhia”, avalia Fernando Storchi, CFO da Eldorado Brasil Celulose.

CTM



Novo PAC traz investimentos em infraestrutura e mobilidade

O programa prevê 300 projetos em infraestrutura de rodovias e ferrovias, com investimentos de R\$ 280 bilhões para o setor, sendo R\$ 79 bilhões em recursos do Orçamento Geral da União e R\$ 201 bilhões em investimentos privados

MÁRCIA PINNA RASPANTI

O governo federal apresentou em agosto a terceira edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Com o desafio de focar em obras de infraestrutura que promovam a susten-

tabilidade, o Novo PAC deve prever investimentos públicos federais de R\$ 371 bilhões para os próximos quatro anos em áreas como transportes, energia, infraestrutura urbana, inclusão digital,

infraestrutura social inclusiva e água para todos. Outras áreas como defesa, educação, ciência e tecnologia também devem ser incluídas no novo programa.

A implementação do programa deve triplicar os investimentos públicos federais em infraestrutura nos próximos anos. Além de recursos do orçamento da União, o novo PAC contará com recursos de estatais, financiamento de bancos públicos e do setor privado, por meio de concessões e parcerias público-privadas. A previsão é que o total investido chegue a R\$ 1,7 trilhão em quatro anos, incluindo aportes da Petrobras.

A primeira etapa do PAC será composta por empreendimentos propostos pelos ministérios e por governadores. Uma segunda etapa terá início em setembro, com uma seleção pública para estados e municípios. O programa é dividido em nove eixos de investimentos.

O eixo transporte eficiente e sustentável reúne os investimentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias em todos os estados do Brasil, a fim de reduzir os custos da produção nacional para o mercado interno e elevar a competitividade no exterior. O aporte é de R\$ 349 bilhões.

Para atender ao desafio da transição e segurança energética, 80% do

acréscimo da capacidade de energia elétrica virão de fontes renováveis. Os investimentos no pré-sal vão expandir a capacidade de produção de derivados e de combustíveis de baixo carbono.

RODOVIAS E FERROVIAS

O ministro dos transportes, Renan Filho, detalhou os aportes previstos no Novo PAC relacionados à infraestrutura de ferrovias e rodovias: serão cerca de 300 projetos, com investimentos de R\$ 280 bilhões para o setor, sendo R\$ 79 bilhões em recursos do Orçamento Geral da União e R\$ 201 bilhões em investimentos privados, que incluem concessões existentes e novas.



Renan Filho: "A inclusão no PAC permitirá o desenvolvimento de novas obras"

“Fizemos um esforço para abrir um espaço fiscal para investimento, e esse espaço está sendo ocupado por uma seleção de obras. É isso o que significa a obra estar no PAC: garantia de recursos para seguir adiante, com seu cronograma físico-financeiro em dia”, afirmou o ministro, destacando que o Novo PAC depende da aprovação do arcabouço fiscal no Congresso.

Além da reforma tributária, o ministro citou como medidas importantes para a retomada de investimentos em infraestrutura, a emenda constitucional 126/2022 (do Bolsa Família), que aumentou o orçamento previsto para o setor em 2023, e a possibilidade de renegociação de contratos de concessão junto ao Tribunal de Contas da União (TCU).

No caso das rodovias, são R\$ 185,8 bilhões para investimento em obras públicas, estudos e concessões, além da manutenção de toda a malha rodoviária do país. Desse montante, R\$ 73 bilhões são recursos públicos e R\$ 112,8 bilhões, investimentos privados. Do total de empreendimentos, há 167 obras e 113 projetos para iniciar novas construções.

“A inclusão no PAC permitirá o desenvolvimento de novas obras, mas também a retomada daquelas que estão paralisadas ou inacabadas, como é o caso da

duplicação da BR-101/BA na divisa de Sergipe até Feira de Santana (BA) ou como a BR-230/PA, a Transamazônica. Obras que se arrastam por muitos anos pela falta de recursos”, avaliou o ministro. Renan Filho informou que 60% das concessões estavam com obras paradas no início da atual gestão.

As ferrovias somam R\$ 94,2 bilhões em investimentos – R\$ 6 bilhões em recursos públicos e R\$ 88,2 bilhões em investimento privado. “Teremos o maior ciclo de investimentos em ferrovias realizado no século XXI”, declarou Renan Filho.

POR REGIÃO

O planejamento do Novo PAC em rodovias e ferrovias para a região norte prevê R\$ 21,3 bilhões em investimentos públicos e privados. Entre os destaques, está a construção da ponte internacional da Guajará-Mirim, na BR-425/RO, que facilitará a ligação de Rondônia com a Bolívia. A estimativa é que sejam aportados cerca de R\$ 300 milhões no empreendimento.

No Centro-Oeste, onde está previsto um total de R\$ 46,3 bilhões, a construção da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico 1) aumentará a conectividade entre os estados, fomentando a economia e o escoamento da pujante

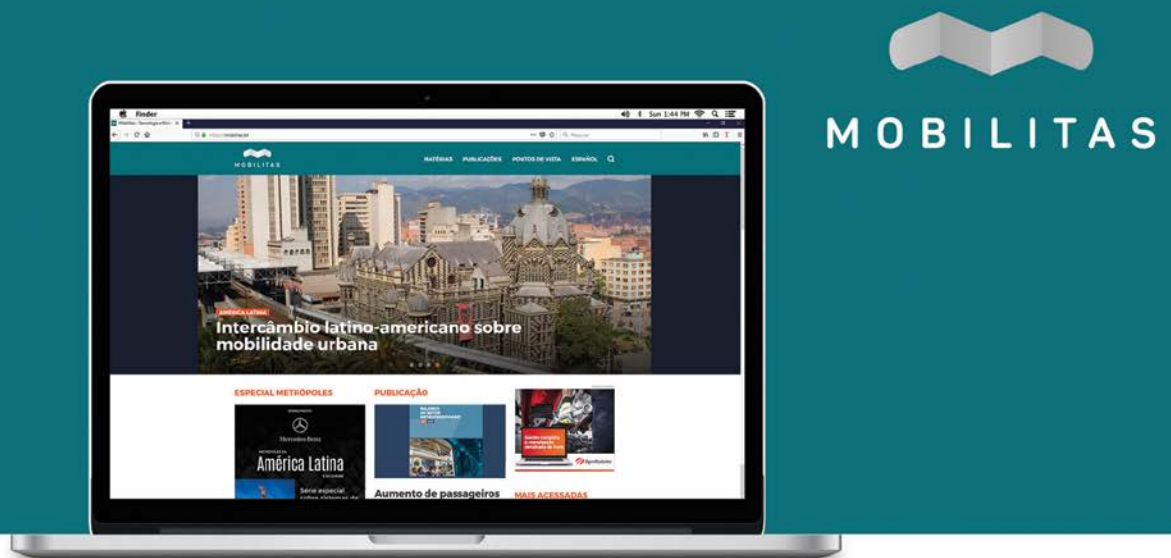
produção agropecuária regional.

Ainda no modal ferroviário, a inclusão do trecho entre Salgueiro e Suape no projeto da Transnordestina impulsionará o desenvolvimento de Pernambuco. O total de investimentos para o Nordeste é de R\$ 49,1 bilhões. Entre os empreendimentos rodoviários, destaque para a conclusão da duplicação da BR-101/SE, demanda histórica para a população de Sergipe.

O maior volume de recursos está no Sudeste, R\$ 96,1 bilhão, sendo a maior parte em investimentos de concessões existentes e novos editais previstos, como é o caso da BR-381/MG, de Belo Horizonte a Governador Valadares, com

leilão marcado para 24 de novembro; e a concessão da BR-040, no trecho que liga o Rio de Janeiro (RJ) a Juiz de Fora (MG). “O Sudeste tem potencial de atrair maior volume de investimentos privados, por isso, o valor é maior”, disse o ministro.

No Sul, onde estão previstos R\$ 57,8 bilhões em recursos, destaque para a obra do contorno viário de Florianópolis, na BR-101/SC, maior obra de infraestrutura rodoviária do país. O projeto é executado com recursos privados e dará fluidez ao trânsito na região, uma vez que desviará o tráfego de longa distância do eixo principal da rodovia. **CTM**



mobilitas.lat

A PLATAFORMA DIGITAL **DA MOBILIDADE URBANA** LATINOAMERICANA



A produção de caminhões recuou 36,2% no acumulado do ano

Mercado de caminhões continua em ritmo lento

As vendas registram queda de 11,9% nos sete meses deste ano, com 60.917 veículos emplacados no país; já a produção apresentou retração de 36,2% no período, segundo a Anfavea

SONIA MORAES

O segmento de caminhões registra em julho queda de 4% na produção em relação a junho deste ano, passando de

7.029 para 6.749 unidades, e de 47% em comparação com julho de 2022, quando foram fabricados 12.724 veículos, segundo

a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

No acumulado de janeiro a julho, deste ano a produção recuou 36,2%, com 53.922 veículos, ante as 84.496 unidades fabricadas no mesmo período do ano passado. Do total de caminhões produzidos até julho, 28.362 são modelos pesados, 14.874 semipesados, 8.056 leves, 1.850 médios e 780 são semileves.

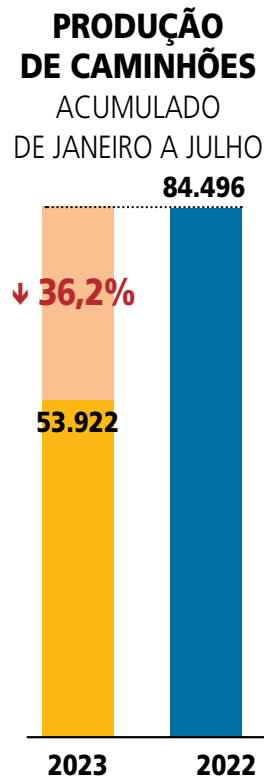
“O mercado de caminhões continua em ritmo lento com a demanda muito aquém do desejado e do esperado pelo setor”, destacou Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea.

Gustavo Bonini, vice-presidente da Anfavea, comentou o mercado de caminhões ainda enfrenta o impacto do Proconve P8. “A produção está baixa por causa da adequação que as fábricas estão fazendo devido à redução na demanda.”

Em julho, as vendas apresentaram crescimento de 6,2%, com 8.370 veículos emplacados, ante as 7.884 unidades vendidas em junho deste ano, mas registrou queda de 27,6% em relação a julho de 2022, quando foram vendidos 11.554 veículos no país. E no acumulado de janeiro a julho, a retração chegou a 11,9%, com 60.917 veículos emplacados,



Bonini observa que as vendas mensais vêm se mantendo em um volume estável



ante as 69.159 unidades vendidas nos sete meses de 2022.

Bonini destacou que as vendas mensais vêm se mantendo em um volume estável, entre 8.500 e 7.500 unidades, mas num patamar muito baixo quando comparado com anos anteriores. “Em julho, 29% dos caminhões comercializados foram produzidos neste ano e este índice deveria estar em 50%, quando comparado com a média dos últimos cinco anos. Essa diferença é o efeito do Proconve P8.”

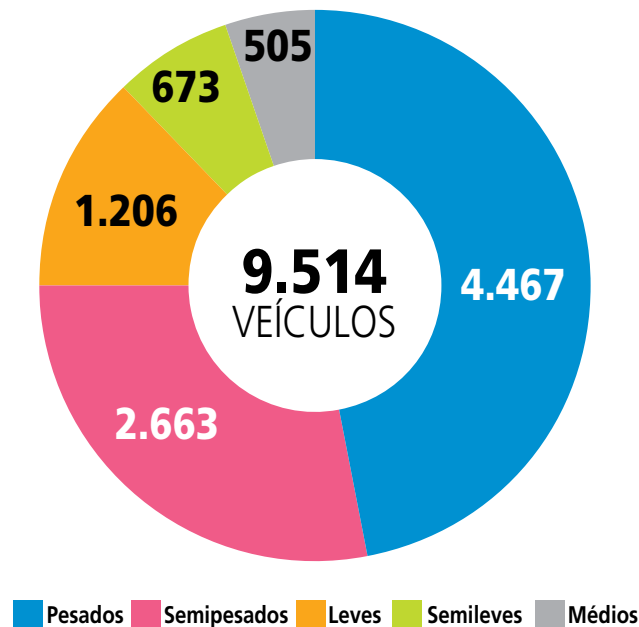
EXPORTAÇÕES

Nas exportações, as montadoras fecharam julho com 1.352 caminhões vendidos para o exterior, 2,7% abaixo dos 1.389 veículos embarcados em junho e queda de 33% sobre julho de 2022, quando foram exportados 2.017 veículos, segundo a Anfavea.

No acumulado de janeiro a julho, as vendas para o mercado internacional tiveram retração de 27,7% em relação ao mesmo período de 2022, totalizando 9.514 veículos – 4.467 pesados, 2.663 semipesados, 1.206 leves, 673 semileves e 505 médios –, ante os 13.155 veículos exportados no mesmo período de 2022.

O presidente da Anfavea destacou vários fatores que justificam a queda nas exportações de veículos. Para a Argentina, as exportações caíram 2,6% de janeiro a julho de 2023, mesmo com o crescimento de 12% do mercado interno. “Isso ocorreu porque recentemente o governo da Argentina criou um imposto de 7,5% para as importações do Brasil, que tem impactado o fluxo das exportações, e é flagrantemente contra o acordo bilateral entre os dois países, uma vez que é um imposto de importação travestido com outra denominação. É um custo a mais para o exportador brasileiro colocar o seu

EXPORTAÇÕES DE CAMINHÕES ACUMULADO DE JANEIRO A JULHO



Fonte: Anfavea

produto na Argentina”, disse Leite.

No Chile, a queda de 61% das exportações brasileiras, segundo o presidente da Anfavea, deve-se à perda de competitividade dos produtos brasileiros naquele mercado com o crescimento significativo de produtos asiáticos. Para a Colômbia, as exportações do Brasil caíram 42% por consequência do mercado que teve retração de 60%.

Para o México, as exportações brasileiras cresceram 89% de janeiro a julho de 2023. “Esse aumento fez com que as exportações totais de veículos caíssem apenas 10%, se não fosse o México a queda seria maior e o volume muito superior”, destacou Leite.

CTM

Emplacamentos de caminhões apresentam pequena recuperação

Os segmentos de automóveis e comerciais leves refletem positivamente as medidas provisórias de incentivo ao mercado; já o setor de caminhões começa a viver um cenário mais favorável, e os implementos rodoviários seguem em estabilidade

MÁRCIA PINNA RASPANTI



Segmento de caminhões tem leve recuperação no mês de julho

De acordo com os dados divulgados pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve), considerando todos os segmentos automotivos, o mês de julho registrou 367.192 unidades emplacadas, o que corresponde a uma

alta de 5,4% sobre junho e de 19,3% sobre julho de 2022. No acumulado do ano, a elevação no mercado automotivo como um todo chegou a quase 15%, totalizando mais de 2,2 milhões de veículos emplacados, dos quais, mais da metade de automóveis e leves.

“Se avaliarmos apenas o acumulado de automóveis e comerciais leves, veremos que este foi o melhor volume desde 2019, portanto, antes da pandemia, o que mostra a eficiência da medida adotada pelo governo”, afirma Andreta Jr., presidente da Fenabreve.

Ao todo, as medidas provisórias 1.175 (editada em 6 de junho) e 1.178 (editada em 30 de junho) destinaram R\$ 1,8 bilhão em descontos tributários nas transações de veículos, sendo R\$ 800 milhões para

os segmentos de automóveis e comerciais leves, R\$700 milhões para caminhões e R\$300 milhões para ônibus.

“De forma efetiva para automóveis e leves, a iniciativa, aliada aos descontos adicionais oferecidos pelas montadoras e suas redes de concessionárias, além das taxas especiais dos bancos das fabricantes, aqueceu o mercado automotivo, que enfrenta um ano desafiador, em função da perda do poder de compra da população e da alta seletividade de crédito por parte das instituições financeiras”, comenta o presidente da Fenabrave.

O mercado de caminhões, aos poucos, começa a se ajustar à introdução do Euro 6, o que explica a leve recuperação do segmento no mês de julho na avaliação da entidade. Em comparação ao mês anterior, o crescimento foi de 5,01%. “Os fabricantes e os compradores dos veículos com a nova tecnologia estão se adequando à nova realidade de valores que a tecnologia implica, mas pode-se afirmar que o Euro 6 já começa a se consolidar no país, especialmente, por conta de um cenário um pouco melhor para o crédito no segmento”, diz Andreta Jr.

O presidente da Fenabrave lembra que já é possível encontrar financiamentos com a Taxa Fixa do BNDES (TFB), que oferece juros entre 1,18% e 1,21% ao mês.



Andreta Jr.: “Alguns transportadores começam a utilizar os recursos das medidas provisórias”

Além disso, segundo Andreta Jr., alguns transportadores já começam a utilizar os recursos das medidas provisórias para renovar suas frotas, ainda que de forma incipiente. Em relação a julho do ano passado, o segmento de caminhões registrou em julho um recuo de 28,4%; enquanto no acumulado dos sete meses de 2023, a queda foi de 14,79%.

Os implementos rodoviários seguem registrando um volume estável no decorrer do ano, com ligeira alta no acumulado dos primeiros sete meses. “Como a mudança de tecnologia, para o Euro 6, atingiu apenas caminhões, a visão da Fenabrave é que os emplacements de implementos

rodoviários têm seguido o fluxo natural de renovação de equipamentos e frota dos transportadores”, analisa Andreta Jr.

No segmento de implementos rodoviários, julho de 2023 apresentou uma pe-

quena variação de 0,10%, na comparação com o mês anterior. Em relação a julho de 2022, houve uma oscilação positiva de 0,18%; enquanto no acumulado do ano, o crescimento chega a 3,87%.

Os caminhões mais vendidos até julho de 2023

SONIA MORAES

A Fenabreve divulga mensalmente o ranking dos modelos com maior número de emplacamentos no país. Entre os dez modelos pesados mais vendidos de janeiro de julho deste ano, o primeiro lugar ficou com o Volvo FH 540, com 3.612 veículos comercializados e 12,81% de participação no total; seguido pelo DAF XF 530, com 2.052 unidades e 7,28% de participação, e o Volvo FH 460, com 1.911 unidades e 6,78% de participação.

Entre os dez semipesados vendidos de janeiro de julho deste ano no país, o Volvo VM 270 ficou em primeiro lugar, com 1.603 unidades e 9,33% de participação. Seguido do VW 24.280, com 1.369 unidades e 7,97% de participação, e o VW 17.190, com 1.129 unidades e 6,57% de participação.

No ranking dos médios, o destaque ficou com VW Delivery 11.180, com 2.539

modelos emplacados no país e 48,74% de participação; seguido do Iveco Tector 11.190, com 750 unidades e 14,4% de participação, e o VW 13.180, com 408 unidades e 7,83% de participação.

Entre os leves o destaque ficou com o Mercedes-Benz Accelo 1016, com 1.436 unidades e 29,87% de participação. Seguido do VW 9.170, com 1.142 unidades e 23,76% de participação, e o Mercedes-Benz Accelo 815, com 801 unidades e 16,66% de participação.

No segmento de semileves a Mercedes-Benz Sprinter garantiu o primeiro, segundo e terceiro lugar no ranking de janeiro a julho de 2023. O modelo 416 teve 965 unidades vendidas e 32,30% de participação; a versão 417 vendeu 478 unidades e ficou com 16%, e a versão 516 teve 465 veículos emplacados e 15,56% de participação.

PESADO

VOLVO FH 540



O Volvo FH 540 é um caminhão para longas distâncias. Tem potências de 380cv, 420cv, 500cv e 540cv e o novo motor D13K foi projetado com uma especificação mais evoluída e um sistema de combustão mais eficiente. A linha 2023 com motor Euro 6 oferece maior desempenho, menos emissões e o consumo de diesel é até 8% menor. O motor Volvo D13K Euro 6 é totalmente novo e exatamente o mesmo oferecido na Europa.

O FH Euro 6 também recebeu a nova I-Shift de 7ª geração, a consagrada caixa de câmbio da marca. A transmissão recebeu aprimoramentos que resultaram em trocas de marcha até 30% mais rápidas. A segurança foi aprimorada com um conjunto de dispositivos de série:

VEB+ (Volvo Engine Brake Plus), o freio motor da Volvo, vem também de série; freios eletrônicos EBS, piloto automático adaptativo, sistema de frenagem de emergência, ESP, piloto automático de descida, luzes de freio de emergência, espelhos auxiliares, controle de tração, bloqueio automático do diferencial, auxílio de partida em rampa, freio de estacionamento com ativação/desativação automática, cabines com célula de sobrevivência, para-choque frontal anti-intrusão, teto solar com saída de emergência, pré-tensionador do cinto de segurança e freios ABS.

SEMIPESADO

VOLVO VM 270



O Volvo VM 270 lidera o segmento de semipesados desde o ano passado. Na geração Euro 6, o VM ganhou um novo

motor de oito litros, agora fabricado pela própria Volvo, e passou a ser 290. Tem um turbo de alta performance e injeção common rail, uma tecnologia que se ajusta para baixar as rotações para menor consumo e se adapta em altas rotações quando se precisa de mais desempenho. A nova plataforma oferece potências maiores, de 290cv e 360cv, com torque de 1.050 Nm e 1.400 Nm, respectivamente. O consumo de combustível é até 10% menor, dependendo da topografia, carga e tipo de operação.

Outro destaque é a nova caixa de câmbio I-Shift de 7ª geração, a mesma do FH. A transmissão recebeu várias inovações que possibilitam trocas de marcha mais rápidas, precisas e suaves.

O VM Euro 6 possui ainda novas opções de tomada de força de fábrica e novos softwares para gerenciar a plataforma eletrônica do veículo, com funcionalidades atualizadas para maior segurança, precisão e confiabilidade. O modelo está presente em aplicações que vão desde transporte de produtos agrícolas e industriais, passando por operações urbanas de lixo, betoneira e bombeiro, até carga seca e uma variada gama de produtos.

MÉDIO

VOLKSWAGEN DELIVERY 11.180



O VW Delivery 11.180 é indicado para entregas urbanas e tem peso bruto total de 10.800 kg, destacando como vantagem a maior plataforma de carga da categoria, o que garante alta produtividade deste veículo. O motor é Cummins ISF 600 Nm de torque e 175 cv de potência. São duas opções de transmissões: manual e automatizada.

LEVE

MERCEDES-BENZ ACCELO 1016

O Mercedes-Benz Accelo 1016 é um caminhão compacto indicado para distribuição de carga nas cidades e em pequenos trechos rodoviários. Com PBT de 9,6 toneladas, este veículo está preparado

para receber os mais variados tipos de implementos, desde baús para carga geral até os mais específicos, exemplo das plataformas de autossocorro. Este veículo possui versões de entre-eixos que permitem sua utilização como VUC, podendo fazer entregas sem restrições.

O modelo vem equipado com motor Mercedes-Benz BlueTec 5 de 4,8 litros, que equipa também os caminhões de 17 toneladas. O câmbio pode ser de cinco ou seis marchas e o eixo traseiro é Mercedes-Benz, de alta capacidade. Como opcional, está disponível o câmbio automatizado de seis marchas.

SEMILEVE

MERCEDES-BENZ SPRINTER



A Mercedes-Benz Sprinter tem o seu mix de produção dividido entre 40% furgões, 40% vans e 20% de chassi cabine. As versões de carga têm furgões para



serviços de entrega, chassi cabine para o transporte de mercadorias, frigorífico e modelos transformados em ambulâncias, veículos de segurança, bombeiro e motorhomes. As versões de passageiros são para uso no transporte escolar, turismo, traslados, transporte urbano e fretamento.

Os furgões Sprinter 314 CDI Street, 315 CDI Street e 416 CDI são oferecidos com três opções de comprimento: curto, longo e extralongo, e quatro de capacidade volumétrica, com 7,5 m³, 9m³, 10,5m³ e 14 m³. Já o 516 CDI, com maior capacidade, tem versões com 14 m³ e 15,5 m³ e duas opções de distância entre eixos.

A versão 417 lançada em fevereiro deste ano está equipada com o motor diesel OM654 de quatro cilindros com 170 cv de potência e 40,8 de torque.

CTM



Terminal rodoferroviário permitirá a conexão com a Malha Central (Ferrovia Norte-Sul)

Rumo e CHS firmam joint venture para operar terminal rodoferroviário em Tocantins

Localizado no município de Alvorada (TO), o terminal terá capacidade para receber 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano com destino ao porto de Santos (SP) e permitirá conexão com a Malha Central (Ferrovia Norte-Sul)

SONIA MOARES

A Rumo, operadora de ferrovias, e a CHS Agronegócio, empresa de agronegócio e a maior cooperativa de propriedade de agricultores nos Estados Unidos, formalizou joint venture para construir um terminal multimodal de armazenagem e transbordo de grãos na cidade de Alvorada, Tocantins.

As empresas pretendem transformar o atual armazém de transbordo rodoviário com capacidade estática de 75 mil toneladas de grãos e construir no local uma pera e tulha ferroviária (para carregamento e descarga ferroviária), que permitirá a conexão com a Malha Central (Ferrovia

Norte-Sul), que acaba de ser concluída pela concessionária. O local está devidamente equipado com estrutura para secagem e padronização, incluindo descarga de caminhões por meio de tombadores.

A infraestrutura será implantada em uma área de aproximadamente 70 hectares, com destaque para a construção de uma pera ferroviária (pátio em formato circular que possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem). A estrutura contará com equipamentos de última geração e terá capacidade para carregar em média 12 vagões por hora, podendo carregar até duas composições por dia. As obras de adequação e construção vão gerar cerca de 150 empregos diretos. Para a operação do terminal, serão empregados 65 profissionais de forma direta.

Segundo as empresas, a escolha de Alvorada representa um passo estratégico para atração de cargas que buscam conexões com os portos brasileiros. Com

vocação inicial para o transporte de soja e milho, e futuramente farelo, este é o primeiro terminal a marcar a expansão da Rumo Malha Central (Ferrovia Norte-Sul) em Tocantins após a conclusão das obras da ferrovia. O município é considerado o principal ponto de carga e descarga de grãos da região Sul do estado e tem ótimas condições para receber os fluxos do oeste da Bahia e do leste de Mato Grosso.

“A Rumo escreveu um novo capítulo na história das ferrovias brasileiras ao entregar a Ferrovia Norte-Sul 100% operacional. A estrutura em Alvorada representa mais um avanço no desenvolvimento logístico do país”, afirma Pedro Palma, vice-presidente comercial da Rumo.

“Estamos honrados em firmar uma nova parceria com a CHS, com quem desde 2021 temos um terminal de fertilizantes em Rio Verde (GO), através da Andali. Nosso objetivo é proporcionar mais eficiência no transporte de cargas e gerar competitividade para os produtores locais,

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



fomentando o crescimento da produção.”

Para Horacio Ackermann, vice-presidente de Global Grain & Processing para a CHS na América do Sul, a escolha do município de Alvorada para a estruturação do terminal multimodal de armazenagem e transbordo representa um passo estratégico para atração de cargas que buscam conexões com os portos brasileiros. “A cidade foi escolhida pela sua posição geográfica estratégica, pela relevância para o agronegócio, e por contar com uma importante carteira de clientes já consolidada pelos players envolvidos na parceria”, conta o executivo.

COMPETITIVIDADE

Segundo Ackermann, Alvorada é naturalmente vocacionada para ser o principal ponto de carga e descarga de grãos da região Sul do Tocantins. “É um município importante, pois tem ótimas condições para receber os fluxos da Bahia e do leste de Mato Grosso. Esse crescimento nas regiões maximizará a capacidade total dos portos brasileiros, diminuindo o gargalo logístico do agronegócio.”

O terminal será operado pela Rumo e CHS, com foco no mercado agrícola e seguindo o conceito de todos os terminais da Malha Central: bandeira branca e em

regime de pool. Todos os clientes fazem estoque único, depositando e misturando seus produtos de acordo com a classificação prévia de qualidade.

“O terminal atenderá os volumes da CHS e de todos os interessados na movimentação de grãos de soja e milho na região. Dessa forma, proporcionará maior competitividade para o agronegócio, a partir da possibilidade de conexão com o Norte do Brasil e com o porto de Santos sob subconcessão da Rumo Malha Central”, explica João Baptistella, diretor comercial, de logística e operação da CHS Brasil.

A joint venture entre as duas empresas foi aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) em junho. Com isso, as obras devem ter início neste segundo semestre de 2023 e a previsão é que no segundo trimestre de 2024 o terminal receba a primeira composição ferroviária.

“Estamos falando de uma infraestrutura multimodal com capacidade para movimentar cerca de 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano com destino ao porto de Santos (SP), após as obras de ampliação e adequação previstas”, explica Palma. “Vamos fortalecer a participação no mercado agrícola local e promover a diversificação geográfica para uma região com grande potencial de desenvolvimento de mercado.”

CTM



Os embarques de milho serão realizados a partir do TPD de Tubarão, em Vitória (ES)

VLI inicia embarques de safra de milho para exportação

O Terminal de Produtos Diversos (TPD) no Complexo de Tubarão, em Vitória (ES) é peça-chave no sistema integrado que atende o agronegócio brasileiro, com capacidade para movimentar seis milhões de toneladas de grãos para exportação

SONIA MORAES

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera terminais, ferrovias e portos, iniciou em agosto os embarques para exportação da safra recorde de milho prevista para 2023, a partir do Terminal de Produtos Diversos (TPD), localizado no complexo de Tubarão, em Vitória, no Espírito Santo. O escoamento dos polos

produtores, principalmente Minas e Goiás, é feito pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que atende à demanda dessas regiões pelo corredor Leste.

De acordo com a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção total de milho no Brasil na atual safra será em torno de 125,5 milhões de toneladas,

aumento de 12,4 milhões de toneladas em relação à safra anterior, sendo aproximadamente 50 milhões para exportação.

Para atender à demanda crescente, o TPD é peça-chave no sistema integrado que atende o agronegócio brasileiro, com capacidade para movimentar seis milhões de toneladas de grãos para exportação, segundo a VLI. Situado no maior complexo portuário privado do Brasil, o terminal recebe 20% do volume de commodities movimentado pela VLI.

Para atender à demanda da região sudeste, a companhia também utiliza o Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), situado na margem central do porto de Santos, que recebe carga da FCA pelo corredor Centro-Sudeste. “Trabalhamos a flexibilidade dos dois portos (TPD e Tiplam) para otimizar a utilização de ambos os corredores, já que os embarques acontecem até o final do ano”, explica Denilson Fernandes, gerente-geral de operações do sistema Sudeste da VLI.

O volume expressivo da atual safra de milho também passa pelo Terminal Portuário São Luís (TPSL), da VLI, localizado no porto de Itaqui, na capital maranhense. O terminal, que possui vantagem competitiva devido à sua localização estratégica, próxima da rota marítima com Europa e os Estados Unidos, também já realizou

os primeiros embarques em julho. Além desses mercados, o milho, que é escoado pelo corredor Centro-Norte, pela Ferrovia Norte-Sul (FNS) atende ainda os mercados asiático e sul-americano.

INOVAÇÃO E FLEXIBILIDADE

No corredor Leste, foi implementado no TPD o Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios (Speed), para promover mais eficiência nas operações de carga e descarga dos navios. Antes da utilização do software, o plano de desembarque de navios era feito exclusivamente pelo capitão, com foco na estabilidade da embarcação, sem levar em conta o tempo necessário para a conclusão da operação. A utilização da ferramenta alcança uma estimativa de ganho de aproximadamente duas horas por navio, o equivalente a 90 horas operacionais por ano.

Com essa iniciativa, criada nas jornadas de intraempreendedorismo da VLI, a companhia se tornou pioneira na proposição de planos de embarque e desembarque, considerando a capacidade operacional dos portos, os interesses dos clientes e garantindo a estabilidade e a segurança dos navios, de forma personalizada para cada embarcação. O sistema é capaz de



propor planos de desembarque ou embarque mais eficientes, permitindo a redução no tempo de operação, gerando maior capacidade de movimentação de carga nos portos da VLI.

Diante dos desafios trazidos ao setor portuário pelas safras, a companhia também desenvolveu o sistema flex no Tiplam, para melhorar a movimentação de commodities que chega nas composições. A inovação permite o recebimento simultâneo de diferentes commodities do agronegócio, aumentando a capacidade de armazenamento e reduzindo gargalos, como a fila de espera dos navios que aguardam carregamento. O sistema aproveita as ociosidades que ocorrem ao fim dos picos da produção de soja e açúcar, para receber o milho.

Até meados de 2020, os sistemas do terminal eram cativos, com rotas dedicadas exclusivamente a determinados produtos. “O sistema flex permite priorizar as cargas conforme a fila dos navios, atendendo grãos ou açúcar de forma equilibrada,

aprimorando a gestão do retroporto e eliminando gargalos desde o recebimento, armazenamento, até o embarque para exportação. Essa inovação permite o manuseio de produtos diferentes ao longo do ano conforme a safra, sem impurezas, mantendo o compromisso com a qualidade”, explica Fernandes.

BOAS PERSPECTIVAS PARA 2023

A projeção nacional de safras recorde de grãos e açúcar e a nova profundidade no canal do Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), localizado na parte central do porto de Santos (SP) trazem boas perspectivas para a VLI em 2023.

O desassoreamento realizado pela companhia no local aumentou a capacidade dos berços de exportação, garantindo resultados imediatos. Em junho o terminal atingiu um marco histórico, ao realizar o primeiro embarque de mais de 70 mil toneladas em um único navio, carregado de

açúcar – o que reflete a contribuição da VLI para o incremento de competitividade para as exportações da commodity, que segue em pico de safra até agosto, no porto de Santos.

“O desassoreamento do canal é uma atividade rotineira nos portos brasileiros, que realizamos a cada dois anos para manutenção no Tiplam. O serviço é fundamental para dar continuidade ao volume crescente de exportações por meio do terminal e reforça a capacidade da companhia de atender aos nossos clientes em um período em que são esperadas safras recordes de açúcar e de grãos”, explica Denilson Fernandes, gerente-geral de operações do Tiplam.

O desassoreamento que resultou no aumento do calado foi realizado entre os dias 1 e 25 de fevereiro, quando o levantamento batimétrico apontou possibilidade de melhoria para os berços de exportação 2 e 3, com aumento de 15 cm. O serviço foi executado com a devida licença do órgão ambiental (Cetesb) e autorização da Marinha do Brasil, por intermédio da Capitania dos Portos. A VLI também informa que todas as questões relacionadas ao meio-ambiente, incluindo a disposição de sedimentos conforme determinação dos órgãos responsáveis. A profundidade passou a ter 13,35 metros e resultou no

aumento da capacidade de embarque em mil toneladas por navio, que correspondem a 120 mil toneladas a mais por ano.

O embarque de cargas realizado pelo Tiplam é uma das principais etapas da cadeia logística criada pela VLI no corredor sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), rota de alta relevância para o escoamento nacional de grãos agrícolas. Os terminais integradores de Guará (açúcar) e Uberaba (grãos) recebem e encaminham para o Tiplam, pela FCA, a safra de algumas das principais regiões produtoras do país como Mato Grosso, Goiás, São Paulo e Minas Gerais. Atualmente, o terminal é responsável pela movimentação de cerca de 1/5 do açúcar exportado pelo porto de Santos.

No ano passado, foram exportadas cerca de 8,1 milhões de toneladas de produtos do agro ante 7,3 milhões de toneladas em 2021. A movimentação total de cargas no Tiplam também teve aumento, atingindo a marca de 11,7 milhões de toneladas em 2022.

A VLI engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES). **CTM**

ZF chega aos 65 anos de atuação no Brasil



Em 2023, a ZF completa 65 anos de Brasil com grandes transformações. Nos veículos que circulam no país, desde os mais leves até os mais pesados, há pelo menos uma tecnologia ou componente criado pela ZF no Brasil ou por suas fábricas no mundo. A marca também está presente nos setores agrícola, de construção, energia eólica, marítimo e fluvial, além da forte atuação na reposição de peças, com a ZF Aftermarket. “Os passos que influenciaram os avanços da ZF estão ligados à capacidade de nossos times de atender as necessidades

do mercado como um todo, hoje e no futuro”, disse Carlos Delich, presidente da ZF na América do Sul.

Os movimentos de maior transformação do Grupo ZF ocorreram após a incorporação, em âmbito global, da TRW em 2015, e da Wabco em 2020. Hoje as fábricas da ZF no país estão entre as mais modernas do Grupo ZF no mundo, não somente com os investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), mas em grande parte ao talento dos seus colaboradores. A de Sorocaba (SP) é um centro global de desenvolvimento de eixos agrícolas e, a partir de 2020,

passou a produzir a mais nova geração de transmissões automatizadas TraXon para veículos comerciais.

Em Limeira (SP), a ZF inaugurou em 2021 nova linha de produção de colunas de direção elétrica e, neste mesmo ano, passou a produzir a geração 7.5 do componente de segurança ativa Airbag Control Unit (ACU). Esta fábrica atingiu a marca de seis milhões de componentes eletrônicos produzidos até 2022.

Desde 2013, a ZF é a única empresa do setor automotivo a produzir módulos eletrônicos de segurança no Brasil. Neste segundo semestre, iniciou a produção local do sistema eletrônico de estabilidade (ESC). Com essa nacionalização, passou a ser a única empresa de tecnologia a produzir no país a parte eletrônica para esse sistema, cuja obrigatoriedade já existe na Europa e, a

partir de 2024, também terá no Brasil.

A empresa foi a primeira do setor automotivo brasileiro a nacionalizar, em 2022, o sistema de freio de estacionamento elétrico, o EPB (Electric Parking Brake). O centro de distribuição da ZF para o mercado de reposição, localizado em Itu (SP), onde se concentram as ativida-

des de logística de peças das marcas ZF, Lemförder, Sachs e TRW, já está entre os mais digitalizados da ZF Aftermarket em termos globais, com apenas seis anos de operação.

A ZF possui oito complexos industriais no Brasil e um na Argentina, em San Francisco, com escritórios em Bogotá, na Colômbia, e em Buenos Aires (Argen-

tina) e uma pista de testes própria em Limeira, além de três centros de distribuição: em Itu e Campinas (SP) e em Cali, na Colômbia. Em 2022, registrou vendas de R\$ 7,11 bilhões na América do Sul, com investimentos de R\$ 134,2 milhões em pesquisa e desenvolvimento. A empresa emprega hoje cerca de 5,6 mil colaboradores.

Exportações de autopeças crescem 19,1% no primeiro semestre

A indústria de autopeças fechou o primeiro semestre de 2023 com exportações de US\$ 4,53 bilhões, crescimento de 19,1% sobre o mesmo



período de 2022, quando os embarques de componentes totalizaram US\$ 3,80 bilhões, segundo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças).

Em junho, as exportações apresentaram resultado

negativo, totalizando US\$ 744,38 milhões. Em relação a junho de 2022 (US\$ 750,72 milhões), a retração foi de 0,8% e em comparação com maio deste ano (US\$ 893,54 milhões), a redução foi de 16,7%. O movimento das

importações continua em declínio, com baixa de 1,1% em junho em relação a junho de 2022 (de US\$ 1,54 bilhão para US\$ 1,52 bilhão) e redução de

13,6% sobre maio (US\$ 1,76 bilhão) deste ano.

No acumulado de janeiro a junho, as importações totalizaram US\$ 9,57 bilhões, com recuo de 1,1% sobre o primeiro semestre de 2022, quando as compras externas de autopeças totalizaram

US\$ 9,68 bilhões. Mesmo com o bom desempenho, as exportações no primeiro semestre ficaram abaixo das importações, o que resultou em déficit de US\$ 5,04 bilhões, 14,2% inferior ao saldo comercial negativo de US\$ 5,88 bilhões registrados nos seis meses de 2022.

Do total de componentes exportados para 193 países nos seis meses de 2023, a Argentina se destacou com US\$ 1,64 bilhão, 20,8% a mais que no mesmo período de 2022, com participação foi de 36,3%; seguida pelos Estados Unidos, com

US\$ 685,3 milhões, 12,3% superior que janeiro a junho de 2022 e 15,1% de participação.

Na sequência aparece o México, que absorveu US\$ 445,5 milhões, montante 28% superior ao mesmo período do ano passado, ficando com 9,8% do total, e a Alemanha, que teve 7,6% de participação, com US\$ 342,5 milhões, aumento de 21,5% sobre o primeiro semestre de 2022.

Nas importações provenientes de 162 mercados, os principais foram a China, com US\$ 1,47 bilhão, 5,1%

a menos que janeiro a junho de 2022, ficando com 15,4% de participação nas compras totais das empresas, seguida pelos Estados Unidos, com US\$ 1,18 bilhão, 2,7% a mais que nos seis meses do ano anterior e 12,4% de participação.

A Alemanha teve 10% de representatividade, com US\$ 952,8 milhões, 2,8% inferior aos seis meses de 2022. O Japão, que aparece em quarto lugar no ranking, teve 8,4% de participação, com US\$ 808,2 milhões, 7,6% abaixo dos seis meses de 2022.

Anfir mantém previsão de 75 mil reboques e semirreboques para 2023

O mercado de reboques e semirreboques (pesado) deverá fechar 2023 com 75 mil emplacamentos até o fim do ano, segundo estimativa da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir). "Os negócios que suportam o segmento

pesado, como agronegócio e construção civil, seguem em alta e nossa indústria está respondendo o desafio de atender a demanda", afirma José Carlos Spricigo, presidente da Anfir.

De janeiro a junho de 2023 foram vendidos 42.097 reboques e semir-

reboques no mercado brasileiro, 4,63% a mais que no primeiro semestre de 2022 (40.234 unidades).

O segmento de carroceria sobre chassis (leve), que tem suas vendas ligadas às operações urbanas de logística, deverá fechar o ano com 60 mil produtos

emplacados. “O ritmo dos negócios nos dois segmentos em que atuamos não é uniforme. O mercado atravessa dificuldades para obtenção de crédito”, diz Spricigo.



Até junho deste ano, foram comercializadas 30.874 carrocerias sobre chassis no país, queda de 11,33% sobre os seis meses de 2022, quando foram emplacadas 34.818 unidades.

Nos segmentos de pesados e leves, a venda de implementos no mercado interno totalizou 72.971 unidades no primeiro semestre deste ano, 2,77% inferior aos 75.052 produtos vendidos no mesmo

período de 2022. No mercado externo, as empresas venderam até junho deste ano 2.275 implementos, 11,46% superior as 2.041 unidades exportados nos seis meses de 2022.

A taxa de juros elevada e a inadimplência nas empresas criam as condições para que o acesso ao financiamento fique mais difícil. “As dificuldades existem, mas entendemos que elas não são insuperáveis e

surgem visões positivas no mercado financeiro que nos animam”, diz Spricigo, referindo-se à nova projeção do PIB anual feita pelo Banco Central.

No boletim Focus, que reúne as projeções de mais de 100 instituições do mercado financeiro para os principais indicadores econômicos do país, o Banco Central informou que o crescimento da economia para 2023 deverá ser de 2,19%. “Essa foi a oitava vez que o BC elevou sua previsão o que de certa forma ajuda a balizar nossa expectativa que a reação positiva segue”, avalia Spricigo.

CMPC começa a operar caminhão com sistema de tração elétrica

A CMPC, fabricante de celulose, passa a realizar viagens em caminhão com sistema de tração auxiliar elétrica. O Hybrid R, semirreboque da

Randon equipado com a tecnologia e-System, da Suspensys – ambas empresas da Randoncorp –, foi entregue para a companhia na unidade industrial da

CMPC, em Guaíba (RS).

A CMPC irá utilizar o semirreboque com sistema de tração auxiliar elétrico como projeto-piloto por meio de parceria com a

transportadora Expresso Nepomuceno, com o objetivo de promover a descarbonização e a redução em até 20% do consumo de combustível nas viagens. A atuação será na rota de transporte de madeira realizada pela companhia entre as cidades de São Gabriel e Guaíba, ambas no Rio Grande do Sul. O Hybrid R conta com sistema de tração auxiliar elétrico, para poupar a energia utilizada, especialmente em movimentos de descida e frenagem.

“É com muito orgulho que anunciamos uma importante parceria com a Randon, que nos posiciona como pioneiros no país ao operar o caminhão com eixo elétrico em nosso transporte de madeira no Rio Grande do Sul”, afirma Mauricio Harger, diretor-geral da CMPC no



Brasil. “Estamos há quase um ano desenvolvendo esse projeto e buscando uma solução que atenda às nossas necessidades e que esteja em alinhamento com o que é exigido pelo mercado. Desta forma, podemos nos posicionar cada vez mais como vanguarda em termos de processos sustentáveis em logística”, completa Harger.

“O início das operações da solução Hybrid R com a tecnologia e-Sys no mercado brasileiro é um marco para a história do transporte de cargas no Brasil. Nos últimos anos, nos empenhamos fortemente para o desenvolvimento da tecnologia que

é única no mundo. Estamos muito avançados no segmento de eletromobilidade para o transporte pesado e, com a parceria da CMPC, estamos começando a transformar o mo-

dal rodoviário brasileiro e colocá-lo no caminho da sustentabilidade”, destaca Sérgio L. Carvalho, CEO da Randoncorp.

A CMPC Brasil tem sua unidade industrial localizada em Guaíba, no Rio Grande do Sul, faz parte do grupo chileno CMPC e produz, por ano, cerca de dois milhões de toneladas de celulose – matéria-prima biodegradável utilizada na fabricação de produtos de higiene pessoal (tissue), de embalagens e de vários outros itens. A companhia tem 6,6 mil profissionais atuando em suas operações industriais, florestais e portuárias.

Solar Coca-Cola investe em mais de 120 novos caminhões VW

A Solar Coca-Cola adquiriu 21 Constellation 18.210, três Delivery 13.180 e mais dois Constellation 26.260. Além desses veículos adquiridos diretamente pela Solar, mais de 100



caminhões da Volkswagen Caminhões e Ônibus passam a integrar a frota da empresa na modalidade de locação. A fabricante de bebidas irá utilizar esses veículos para distribuir seus produtos nas regiões norte, nordeste e parte do Centro-Oeste.

“Renovamos toda a nossa oferta com evoluções em eficiência, tecnologia, conforto e segurança para conquistar ainda mais o mercado, e a Solar Coca-Cola é uma das primeiras grandes empresas a investir nessa solução, o que deve influenciar todo o setor de transporte de cargas. Eles são reconhecidos no mercado por fazerem a conta

do custo total de operação e sabem que as vantagens são significativas”, afirma Ricardo Alouche, vice-presidente de vendas, marketing e serviços da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

A Solar Coca-Cola é a segunda maior fabricante do sistema Coca-Cola no Brasil e uma das 15 maiores do mundo. Os veículos vão rodar em todo o Norte e Nordeste, cobrindo também parte de Goiás. “A Solar tem a sustentabilidade no centro do negócio, pois acreditamos que precisamos buscar o crescimento sustentável em todos os sentidos, trazendo benefícios para o meio ambiente,

para os negócios, para os consumidores e toda a população”, destaca Orlando Fiorenzano, diretor de SupplyChain da Solar Coca-Cola.

O investimento na nova frota faz parte de uma série de iniciativas para atender ao compromisso global de reduzir em 25% suas emissões até 2030. Desde 2020, a Solar Coca-Cola, juntamente com o sistema Coca-Cola, participa do programa brasileiro GHG Protocol, metodologia usada no mundo para contabilizar e relatar emissões de gases de efeito estufa.

Além desse programa, a companhia está ampliando o projeto que irá substituir a frota de motos. Em seis anos, metade das cerca de três mil motos de sua frota, que são movidas à combustão, deve ser substituída pelas que utilizam combustíveis alternativos.

Os impactos da ADI 5.322 na Lei dos Motoristas Profissionais

Daniele Minervina Silva da Paz*

A Lei dos Motoristas Profissionais (Lei 13103/15), promulgada em março de 2015, foi um marco na regulamentação das atividades de transporte rodoviário de cargas e passageiros. No entanto, dois meses após sua promulgação, surgiu a ADI 5.322, proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes (CNTT), que apresentou questionamentos sobre a constitucionalidade de alguns de seus pontos.

A ADI 5.322 trouxe à tona significativos questionamentos sobre a redução dos horários de descanso e alimentação, a exigência de exames toxicológicos periódicos, a jornada 12x36 e outras disposições da Lei dos Motoristas Profissionais. A CNTT alegou que essas normas feriam princípios constitucionais e representavam retrocessos nos direitos sociais dos motoristas, gerando debates acerca da proteção dos direitos trabalhistas no setor.

Oito anos após o ajuizamento da ADI, em julho de 2023 o relator, ministro Alexandre de Moraes, julgou a ação



parcialmente procedente, declarando inconstitucionais 11 pontos da Lei dos Motoristas Profissionais. Em destaque, os seguintes: o tempo de espera (tempo despendido aguardando carga ou descarga do veículo e período gasto com a fiscalização da mercadoria) deverá ser computado como tempo à disposição do empregador e deverá ser remunerado de forma integral, e não mais em apenas 30% do salário-hora normal. Também foi declarado inconstitucional fracionar o intervalo interjornada ou fazê-lo coincidir com os períodos de parada obrigatória,

na condução do veículo. Outros pontos declarados inconstitucionais foram o gozo do intervalo interjornada com o veículo em movimento e, por fim, o fracionamento ou cumulação de DRS.

A decisão teve como fundamento a proteção das garantias trabalhistas dos motoristas, considerando os impactos dessas normas na jornada de trabalho, a proteção contra o retrocesso e a segurança nas estradas.

Além disso, a decisão trouxe à tona discussões sobre o equilíbrio entre as necessidades econômicas e sociais, e significativas alterações tanto na Consolidação das Leis Trabalhistas, quanto no Código de Trânsito Brasileiro.

A modulação dos efeitos da decisão tornou-se uma questão crucial para garantir a segurança jurídica e minimizar possíveis impactos negativos no setor. A transição para as novas regras exige cautela e equilíbrio para garantir que a regulamentação continue protegendo os direitos dos motoristas, sem prejudicar o funcionamento do mercado de transporte rodoviário. A modulação também é fundamental para assegurar a adaptação das empresas e dos profissionais envolvidos

às novas demandas.

A decisão do STF ainda pode impactar, se os colaboradores poderão ou não pedir judicialmente os direitos referentes aos últimos 5 anos (prescrição quinquenal). A modulação dos efeitos da decisão do STF é um fator importante a ser considerado, e é prudente aguardar a publicação do acórdão para obter informações claras sobre a possibilidade de cobrar judicialmente tais direitos. Até que haja uma posição oficial, a situação permanece em aberto e sujeita a debates.

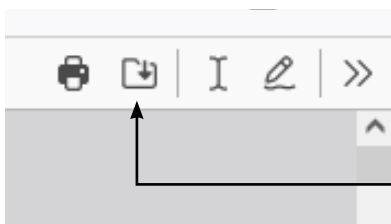
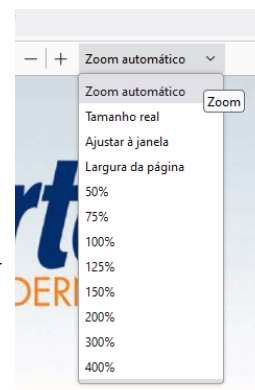
A ADI 5.322 e a decisão do STF marcaram um importante capítulo na história da Lei dos Motoristas Profissionais e no setor de transporte rodoviário. As modificações resultantes desse julgamento apresentam desafios e oportunidades para garantir a proteção dos direitos sociais e trabalhistas dos motoristas, ao mesmo tempo em que promovem um ambiente seguro e equilibrado para a indústria.

É essencial que os debates e as revisões legislativas ocorram de forma cuidadosa, buscando o melhor equilíbrio entre as necessidades econômicas e as garantias sociais para o futuro do transporte rodoviário no Brasil.

**Daniele Minervina Silva da Paz é sócia da área trabalhista no escritório Diamantino Advogados Associados*

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.



29º Fórum Internacional Supply Chain



Expo.Logística **2023**

O ENCONTRO DOS GRANDES LÍDERES DA LOGÍSTICA E DO SUPPLY CHAIN

16, 17 E 18 DE OUTUBRO DE 2023

SÃO PAULO - SP E ONLINE AO VIVO
HOTEL TIVOLI MOFARREJ SÃO PAULO

Acesse o QR CODE ao
lado e saiba mais:



+ DE 70 PALESTRANTES

Especialistas do Brasil e do mundo apresentarão casos inovadores



40H DE CONTEÚDO

Conhecimento de ponta, apresentando as tendências e as melhores práticas em logística e supply chain



NETWORKING

Grande oportunidade para ampliar sua rede de contatos com outros profissionais da área