

transporte

Todos os modais **MODERNO**

Edição Digital 

CTM EDITORES
www.otmeditora.com
Ano 60 - nº 519

CAMINHÕES PESADOS DOMINAM AS VENDAS



Anfavea: mercado de caminhões segue em ritmo de recuperação

Braspress faz investimentos em caminhões e implementos rodoviários

Mercedes-Benz atualiza os caminhões Actros, Arocs e Atego

Portos brasileiros movimentam mais de 1,3 bi de toneladas em 2023

Movimentação de carga ferroviária atinge maior nível em cinco anos

Sequoia Logística fecha acordo para incorporar a Move3

REONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO PREOCUPA TRANSPORTADORES



Paz no trânsito começa por você.

Chegou o Plano de Manutenção

COMPLETE PLUS.

Planos de Manutenção



Mais previsibilidade e disponibilidade com o cuidado exclusivo dos nossos especialistas.

Tire o máximo da sua frota com todos os serviços do Plano de Manutenção Complete e uma consultoria gerencial exclusiva.

ESCOLHA O SEU PLANO DE MANUTENÇÃO

	BestBasic	Select	Select Plus	Complete	Complete Plus
Preventivas do veículo	●	●	●	●	●
Checklist conforme o manual do veículo	●	●	●	●	●
Reparos no trem de força		●	●	●	●
Manutenção corretiva do veículo			●	●	●
Itens de desgaste				●	●
Consultoria gerencial					●

Contrate agora em showroommercedes-benz.com.br/servicos/planos-de-manutencao

MercedesBenzCaminhoes mercedesbenz_caminhoes MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz



O ano da recuperação

O segmento de caminhões sofreu bastante no ano passado com a mudança de tecnologia para o Euro 6, e como resultado produção e vendas ficaram aquém do esperado. Entretanto, no decorrer do ano, o mercado foi se ajustando gradualmente e está preparado para um desempenho melhor em 2024, na avaliação da Anfavea e da Fenabreve. Este ano começou com algumas boas notícias provenientes da esfera federal: o programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), publicado no Diário Oficial de 30 de dezembro, e em fevereiro, o lançamento do programa de industrialização. As duas iniciativas foram muito bem recebidas pela indústria automotiva.

Mesmo em um contexto complexo, os caminhões pesados tiveram destaque nas vendas de 2023 e continuaram a boa performance em janeiro de 2024. Do total de caminhões comercializados no ano passado no mercado brasileiro, mais de 50% foram modelos pesados. **Transporte Moderno** traz uma reportagem especial sobre os pesados mais vendidos e as perspectivas dos fabricantes para o segmento.

Se a indústria começa a respirar ares benfazejos, as transportadoras e os operadores logísticos

também estão bastante otimistas neste início de ano. Aquecimento da economia e do consumo, tendência de queda na taxa de juros e a realização da Fenatran são os aspectos positivos. Por outro lado, o risco da reoneração da folha de pagamento, as mudanças na Lei do Motorista ocorridas no ano passado e a falta de mão de obra são temas que causam preocupação, de acordo com os executivos entrevistados pela **Transporte Moderno**.

Os outros modais de transporte também têm projeções favoráveis. A Antaq divulgou a expectativa de movimentação portuária para os próximos anos, que deve chegar a 1,313 bilhão de toneladas em 2024, com um crescimento de 2,3% em relação a 2023. Já a carga transportada por ferrovias registrou em 2023 o terceiro maior volume da série histórica. De 2006 a 2023, segundo o relatório da ANTF, o volume de carga transportado por ferrovia no Brasil aumentou 64%.

Confira estes e muitos outros temas relevantes para o mundo do transporte e logística nesta edição da **Transporte Moderno**.

Boa leitura!

Márcia Pinna Raspanti

SUMÁRIO

ANFAVEA

Mercado de caminhões começa a dar sinais de recuperação ao iniciar o ano com ritmo de produção um pouco melhor do que no ano passado

6

MAIS VENDIDOS

Caminhões pesados dominam as vendas no mercado brasileiro, com destaque para o Volvo FH 540 e o DAF XF 530

8

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

• Transportadores e operadores logísticos estão otimistas, mas mudanças na legislação trazem incertezas

16

• ASA Express Transportes pretende aumentar em torno de 18,5% o seu faturamento bruto neste ano

20

• A TKE Logística, empresa de Santa Catarina, vai comprar dez caminhões para renovar e ampliar a frota

26

• Braspress faz investimentos para renovação de frota e tem boas perspectivas para o ano de 2024

32

AÉREAS

Movimentação de carga aérea e correio no mercado doméstico e internacional tem retração em 2023

35

ANÁLISE

Segmento de caminhões deve ter desempenho melhor em 2024, segundo Roberto Leoncini, conselheiro de negócios da Mercedes-Benz

40

ATUALIZAÇÃO

Mercedes-Benz atualiza os caminhões Actros, Arocs e Atego para ampliar presença nos setores que demandam pesados e semipesados

45

MOVER

O governo federal cria o Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (Mover)

51

SUSTENTABILIDADE

A JSL avança nas metas de estratégia ESG e ingressa no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3

54

NEGÓCIOS

Após turbulências financeiras, Sequoia Logística e Transporte reorganiza operação e retoma caminho de crescimento

58

MARÍTIMO

Portos brasileiros movimentaram mais de 1,3 bi de toneladas em 2023, segundo Antaq

60

FERTILIZANTES

A Adufertil passará a utilizar o Portocel, em Aracruz (ES), para importação e manuseio de fertilizantes

63

LEGISLAÇÃO

Em tanques originais ou suplementares, combustível para o próprio veículo não gera mais adicional de periculosidade

67

TRILHOS

De 2006 a 2023, o crescimento da carga transportada por ferrovia foi de 64%, de acordo com a ANTF

68

SEÇÕES: Editorial 3 Novas 70

transporte
Todos os modais MODERNO

Ano 60 - Nº 519 - Janeiro-Fevereiro 2024

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITORA

Márcia Pinna Raspanti
marciapinna@otmeditora.com

COLABORADORES

Alexandre Asquini, Sonia Moraes
e Valéria Bursztein

IMAGENS

Divulgação

EXECUTIVOS DE CONTAS

Tânia Nascimento
tanianascimento@otmeditora.com

Raul Urrutia
raulurrutia@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues | vidalrodrigues@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Barbara Ghelen
barbaraghelen@otmeditora.com

PUBLICIDADE

Karoline Jones | karolinejones@otmeditora.com

Representante região Sul (PR/RS/SC)

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



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

otmeditora@otmeditora.com

O mais importante evento do setor ferroviário de cargas do país

com a participação de autoridades, representantes das principais entidades do setor, especialistas e presidentes das concessionárias.

Brasil nos Trilhos



CICB Brasília
27 de agosto

Sustentabilidade em Movimento

REALIZAÇÃO



Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários

ASSOCIADAS



ORGANIZAÇÃO



Marcelo Fontana | (11) 5096-8104 | marcelofontana@otmeditora.com

Mercado de caminhões começa a voltar ao patamar da normalidade

O volume de veículos produzido em janeiro de 2024 foi 96,1% superior ao mesmo mês do ano passado e o maior volume foi de modelos pesados, com 3.971 caminhões

SONIA MORAES

Depois das dificuldades para emplacar os modelos com a nova tecnologia Euro 6, o mercado de caminhões começa a dar sinais de recuperação ao iniciar o ano com ritmo de produção um pouco melhor do que no ano passado. Em janeiro, — apesar dos 7.941 veículos produzidos estarem 3,9% abaixo de dezembro de 2023 (8.262 unidades) —, em relação a janeiro do ano passado, quando foram fabricados 4.049 veículos, houve crescimento de 96,1%. O que mostra que o setor começa a voltar ao patamar da normalidade, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

O destaque do setor continua sendo o segmento de

Márcio Lima: “Agora o setor começa a retomar e voltar à normalidade”



pesados, com 3.971 veículos produzidos em janeiro, do total de 7.941 veículos feitos no primeiro mês deste ano. Seguido pelos semipesados com 2.124 unidades, os leves com 1.637 unidades, os médios com 162 e os semileves com 47.

VENDAS

As vendas em janeiro não tiveram um comportamento positivo com 8.217 veículos emplacados, o que representou uma queda de 20,6% em relação a dezembro de 2023 (10.345 unidades) e de 21,4% sobre janeiro do ano passado (10.457 unidades). Mesmo assim a Anfavea considerou que o mercado de caminhões está em processo de retomada. “Este setor vem de um período de parada de produção por causa da baixa demanda com a nova tecnologia de emissões do Proconve P8

(Euro 6)”, lembrou Marcio Lima Leite, presidente da entidade. “Essa queda de 21,4% em janeiro é normal porque, no mesmo mês de 2023, houve forte emplacamento de modelos Euro 5, por causa do custo mais baixo. Agora o setor começa a retomar e voltar à normalidade”, disse Leite.

Vinicius Pereira, economista da Anfavea, ainda destacou a importância da taxa de juros, que está em queda, e do crescimento econômico do país, que “são variáveis macroeconômicas que têm impacto muito grande no setor de caminhões.” Do total de caminhões vendidos em janeiro deste ano, 4.477 são modelos pesados, 2.062 semipesados, 655 médios, 518 leves e 505 semileves.

No ranking do setor, a Volkswagen Caminhões e Ônibus inicia 2024 na liderança, seguida pela Mercedes-Benz, Volvo, Scania, DAF e Iveco. *(veja o gráfico).*

RENOVAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS PESADOS

O governo federal estuda criar um programa permanente de renovação

RANKING			
CAMINHÕES COMERCIALIZADOS		JANEIRO	
	2024	2023	2024/23
VWCO	1.837	2.246	↓18,2%
MBB	1.703	2.723	↓37,5%
VOLVO	1.668	2.081	↓19,8%
SCANIA	1.142	1.198	↓4,7%
DAF	849	809	↑4,9%
IVECO	529	771	↓31,4%
OUTRAS	489	629	↓66%
TOTAL	8.217	10.457	↓21,4%

de frota de caminhões e ônibus, segundo afirmou Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do desenvolvimento, indústria, comércio e serviços.

O vice-presidente considera importante ter uma frota mais nova de veículos e tirar de circulação caminhões

com mais de 20 anos de uso para reduzir custo de frete e aumentar a segurança nas vias. Ele lembrou da MP 1175, que instituiu o programa de renovação de frota no ano passado, o qual teve R\$ 1 bilhão em créditos tributários disponibilizados para as montadoras, sendo R\$ 700 milhões para caminhões e R\$ 300 milhões para ônibus.

Alckmin considerou esse programa um sucesso, com 125 mil veículos vendidos. “Foi um programa que ajudou no momento difícil em que o país estava atravessando com juros muito altos. Houve um incentivo importante baseado no critério social, com carros até R\$ 120 mil, no critério de eficiência energética, no critério ambiental e baseado na densidade industrial.”

CTM



Caminhões pesados dominam as vendas no mercado brasileiro

A Volvo e a DAF se destacaram no ranking entre os dez modelos pesados emplacados no país, com o Volvo FH 540 em primeiro lugar, o DAF XF 530 em segundo, o Volvo FH 460 em terceiro e o DAF XF 460 em quarto

SONIA MORAES

No acumulado de janeiro a dezembro teve queda de 16,39%, com 104.155 veículos comercializados no país, ante os 124.569 modelos vendidos em 2022, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve).

A Fenabreve atribuiu a queda nas vendas no ano passado ao custo da mudança da tecnologia para o Euro 6, que foi sendo, aos poucos, incorporada pelos transportadores. “No decorrer do ano, o segmento foi se ajustando, as taxas de juros foram



DAF XF 530 representa 52% das suas vendas da DAF

sendo reduzidas, favorecendo os financiamentos, e o agronegócio também beneficiou o setor, o que fez o segmento encerrar o ano com queda menor do que a inicialmente projetada”, comentou José Maurício Andreta Júnior, presidente da entidade.

Do total de caminhões vendidos no ano passado no mercado brasileiro, 52.171 são modelos pesados, que tiveram 50,38% de participação, com queda de 17,81% sobre 2022, cujas vendas desses modelos atingiram 63.482 unidades.

De modelos semipesados foram vendidas 29.421 caminhões, 28,38% do total, com redução de 14,25% em relação aos 34.311 veículos vendidos em 2022, segundo a Fenabrave.

No ranking entre os dez modelos pesa-

dos mais vendidos em 2023 no mercado brasileiro, o primeiro lugar ficou com o Volvo FH 540, com 7.200 unidades comercializadas e 13,80% de participação no total. Em seguida, vem o DAF XF 530, com 4.136 unidades e 7,93% de participação, e o Volvo FH 460, com 3.783 veículos vendidos e 7,25% de participação.

O DAF XF 480 ficou em quarto lugar, com 3.210 unidades vendidas e 6,15% de participação, enquanto o Scania R 460 está em quinto lugar, com 2.851 unidades comercializadas e 5,46% de participação.

Na categoria de semipesados, dos dez vendidos no ano passado no país o Mercedes-Benz Atego 1719 ficou em primeiro lugar, com 2.022 unidades vendidas e 6,87% de participação, seguido pelo Volvo VM 290, que teve 1.917 unidades comer-



Atego 1719 vocacional como compactador de lixo, tem capacidade para 17,1 toneladas de PBT (peso bruto total), podendo chegar a 24,1 toneladas de PBT com terceiro eixo instalado por empresas implementadoras

cializadas e 6,52% de participação, e o VW 24.280, com 1.847 unidades e 6,28%.

O Volvo VM 270 ficou em quarto lugar, com 1.766 veículos vendidos e 6,00%, e o VW 17.190 em quinto, com 1.500 unidades comercializadas e 5,10% de participação.

Em janeiro de 2024 as vendas de caminhões atingiram 7.993 unidades, 20,61% abaixo de dezembro de 2023 (10.068 unidades) e 21,71% inferior a janeiro do ano passado (10.209 unidades).

Em janeiro de 2024, os modelos pesados continuam sendo os mais vendidos: do total de caminhões emplacados no primeiro mês deste ano, 4.369 são pesados, que tiveram 55,50% de participação e retração de 57,59% sobre o mesmo mês de 2023. De modelos semipesados foram vendidos 2.063 veículos, 26,09% do total e aumento de 24,84% sobre janeiro do ano passado.

VOLVO COMEMORA O BOM RESULTADO DO CAMINHÃO PESADO FH

Alcides Cavalcanti, diretor-executivo da Volvo Caminhões, considerou a liderança do Volvo FH 540, pela quinta vez consecutiva no segmento de pesados, um motivo de muito orgulho e satisfação. “O modelo FH Euro 6, além da tecnologia do novo motor para controlar as emissões, teve um ganho importante de consumo de combustível de até 8% e em algumas aplicações foi ainda maior, chegando a 12% ou mais e isso é um valor enorme para o cliente. Aliados às características conhecidas deste caminhão, que é a robustez e a disponibilidade, no modelo Euro 6 foi possível colocar mais item de segurança e tudo isso contribuiu para o sucesso tanto do modelo FH 540 quanto do FH 560”, disse Cavalcanti.

“Com o posicionamento do Volvo FH 460, que ficou em terceiro lugar no segmento dos pesados – ficando entre os cinco mais



vendidos da categoria – podemos dizer que o resultado foi positivo. Foi um ano difícil, trabalhado, com grandes desafios, mas terminou muito bem para a marca”, acrescentou o diretor da Volvo.

O Volvo VM também teve bom desempenho na categoria de semipesados, ficando em segundo lugar, atrás do Mercedes-Benz Atego 1719. “Neste segmento, a Volvo acabou perdendo um pouco de participação de mercado porque teve muito modelo Euro 5 à venda, mas mesmo assim a marca se manteve em um patamar bastante estável. Caímos um pouco o market share, mas se compararmos com os modelos Euro 6 o VM teve crescimento de market share”, destacou Cavalcanti.

Na linha VM a grande novidade, segundo Cavalcanti, foi a mudança para o motor

Alcides Cavalcanti: "Outros setores também vêm se despontando com força e têm boas perspectivas para este ano, como o sucroalcooleiro, florestal, mineração e construção"

Volvo. “Essa mudança por si só causou impacto no mercado que há muito tempo já tinha essa expectativa de ter o motor Volvo no VM e a receptividade foi muito boa”, relatou o diretor.

Para Cavalcanti, o motor Volvo tem um desempenho excelente, até acima das expectativas dos clientes e o consumo de combustível fez a grande diferença no VM, com economia até melhor que o FH, chegando a 10% e em alguns casos até mais. “Há ainda as características deste caminhão, que é a robustez, disponibilidade mecânica, o veículo não quebra. A conectividade e segurança, que já são os diferenciais do modelo FH, também fizeram a grande diferença no VM”.

A meta da Volvo é de manter neste ano o FH na liderança entre os pesados e o VM bem posicionado entre os semipesados. “Se for possível ainda emplacar o FH 460 em segundo lugar”, enfatiza Cavalcanti.

EXPECTATIVA

Para 2024, a expectativa da Volvo é muito boa, segundo Cavalcanti. “O ano começou



Volvo VM 290 tem como grande novidade o novo motor Volvo com 10% de economia de combustível

com muitas certezas positivas. A economia não deve crescer muito, mas há indicadores apontando para um incremento do PIB entre 1,5% e 2%. A agricultura deve ter perda de 2% a 5%, por conta da seca que houve em algumas regiões e excesso de chuvas em outras, mas mesmo assim a safra deverá atingir 300 milhões de toneladas, o que seria a segunda maior de todos os tempos e vai precisar de muito caminhão para transportar esse produto, porque os trens não dão conta.”

Na avaliação do executivo, o setor agrícola continua sendo o grande impulsionador do mercado de caminhões. “Mas há outros setores despontando com força e com boas perspectivas para este ano, como o

sucroalcooleiro, florestal, mineração e construção. Com as taxas de juros caindo o mercado imobiliário tende a acelerar, com isso mais obra, mais empreendimento sendo erguidos e de forma geral a gente vê como positivo esses setores que são grandes e também puxam o mercado de caminhões.”

Cavalcanti comentou que o setor sucroalcooleiro teve uma super safra no ano passado por conta do clima que ajudou muito, principalmente na região de São Paulo, e algumas usinas estenderam a colheita até dezembro, quando seria encerrada em novembro. E neste ano vão antecipar de abril para o começo de março a colheita, porque ainda tem muita cana plantada. “Há boas perspectivas para o setor sucroalcooleiro, o preço do açúcar está bom no mercado internacional e o etanol está com muita demanda. Isso motiva as usinas a fazer investimentos em novos caminhões”, disse o diretor.

A Volvo começou 2024 com boa carteira de pedidos e prazo de entrega de 90 dias, sendo que para alguns modelos específicos, como os fora de estrada, o prazo é maior, com capacidade de entrega a partir de abril. “Neste início de ano, há muitos caminhões sendo liberado para o setor de cana e florestal, de negócios fechados no final do ano passado com prazo de

FENATRAN



04^a 08

NOV | 2024

SÃO PAULO EXPO

Sua jornada



AOS MELHORES NEGÓCIOS.



Faça parte da maior
COMUNIDADE

de transporte de cargas e
logística da América Latina.

Intralogística

Serviços

Implementos

Last Mile

Fale com nossa equipe:

comercial.fenatran@rxglobal.com

/fenatran_oficial /fenatran

www.fenatran.com.br

Iniciativa:

Anfavea

NTC
Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

Apoio Institucional:

Anfir
Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

Organização:

entrega no primeiro trimestre deste ano”, explicou. “Se o cliente quiser um caminhão para este segmento, só será possível entregar a partir de abril ou maio deste ano.”

Para dar conta da grande quantidade de pedidos, a Volvo já ajustou para cima a sua produção e desde o ano passado a fábrica de Curitiba trabalha em dois turnos. “Mas no início deste ano decidimos acelerar a produção”, revelou Cavalcanti.

DAF TAMBÉM CELEBRA DESEMPENHO POSITIVO

A DAF comemora os resultados da marca no mercado brasileiro com o caminhão pesado XF FTS 530 6x4, que representa 52% das suas vendas e foi o segundo mais vendido em 2023. Outro modelo, o quarto mais vendido é o FTT 480 6x2, que representa 47% das suas vendas. “Isso nos deixou muito felizes porque entre os dez caminhões pesados mais vendidos no ano passado, a DAF tem dois caminhões entre os quatro primeiros. É sinal de aprovação dos clientes, o caminhão está indo bem e eles estão gostando”, disse Luis Gambim, diretor comercial da DAF Brasil.

Em 2024, a DAF espera que os dois modelos se mantenham em destaque no Brasil. “Esperamos crescer também no segmento



Luis Gambim: "Além do setor agrícola, a indústria tem mostrado um grande crescimento, principalmente a construção civil que tem uma cadeia muito grande e acaba puxando outros setores"

semipesados com o CF rígido, pois apostamos neste caminhão com cabine premium, que traz mais conforto para o motorista e é o primeiro do segmento com geladeira de série”, detalhou Gambim.

O diretor da DAF está otimista em relação a 2024. “Eu creio que vai ser um ano de crescimento. O mercado acima de 16 toneladas vai ter aumento de 8% a 10% e a DAF vai crescer 20% em volume. Essa é a nossa previsão”, disse Gambim.

Apesar da preocupação com a possibilidade de ocorrer uma pequena quebra

na agricultura e das dúvidas em relação à estabilização do preço da soja, há fortes perspectivas de que o mercado de caminhões cresça até dois dígitos, segundo Gambim, que leva em conta os indicadores apontados pela Anfavea. “E este ano ainda tem Fenatran, o que traz sempre uma motivação aos clientes”, comentou o diretor.

Gambim afirmou que, além do setor agrícola, a indústria tem mostrado um grande crescimento, principalmente a construção civil que tem uma cadeia muito grande e acaba puxando outros setores. “Outro segmento de extrema importância para a DAF é o de combustíveis. No ano passado, a DAF ganhou negócios com Raízen, o que trouxe um volume extra muito grande e é um segmento que estava puxando o volume de vendas de caminhões para cima. O setor de madeira e cana-de-açúcar também vêm demonstrando força até em função dos preços atuais das commodities e tem ajudado bastante o crescimento no setor de transporte.”

A DAF tem em sua carteira pedidos até abril com entregas programadas para 90 dias, e a maior demanda é do setor agrícola. “A empresa continua fazendo investimentos necessários na fábrica. Já aumentamos a produção no início do ano para suportar

a demanda que os clientes estão trazendo e continuamos preparados para fazer investimentos, trazer novos produtos e entrar em novos segmentos”, disse Gambim.

Na sua fábrica de Ponta Grossa, no Paraná, a DAF continua trabalhando em um turno e deve manter assim devido a capacidade de produzir 50 caminhões por dia. “Em 2025, com a inclusão de outros projetos, talvez iremos abrir o segundo turno ou fazer ampliação da fábrica. Mas o aumento da produção diária vai depender da demanda do mercado”, afirmou o diretor.

A DAF tem cobertura em 100% do território nacional, mas mantém o seu plano de ampliar o número de concessionárias no mercado brasileiro. A empresa fechou 2023 com 61 pontos de atendimento e, em 2024, vai aumentar mais 14 pontos de vendas e chegar a 75 pontos de atendimento no Brasil.

“Já passa a ser vista como uma rede bem robusta, com capilaridade bem grande, o que é de extrema importância porque a nossa frota circulante é de 35 mil caminhões rodando nas estradas brasileiras. E com os caminhões que vamos vender em 2024 vamos chegar num número considerável e precisamos ter casas espalhadas pelo Brasil para dar suporte no pós-venda”, avaliou Gambim.

CTM



Desoneração da folha de pagamento preocupa o setor

Transportadores e operadores logísticos têm boas perspectivas para os próximos meses, mas mudanças na legislação ainda trazem incertezas

MÁRCIA PINNA RASPANTI

As empresas que atuam no transporte rodoviário de cargas estão otimistas em relação ao futuro. A melhora na economia brasileira, de forma geral, e a gradativa queda na taxa de juros já trouxeram benefícios para o setor. As eleições municipais e a realização da Fenatran são fatores que fazem de 2024 um ano promissor.

No ano passado, o setor passou por algumas transformações no âmbito legislativo. Foram determinadas pelo STF alterações na Lei do Motorista Profissional, principalmente no que se refere ao tempo de descanso. Outra mudança na legislação trouxe de volta ao transportador a contratação dos seus próprios

seguros. E agora as transportadoras de cargas e de passageiros não estão mais obrigadas a pagar adicional de periculosidade de 30% aos motoristas, devido ao transporte de tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares para uso do próprio veículo.

Mesmo assim, existem questões que ainda preocupam os empresários como a desoneração da folha de pagamento. Em dezembro, o governo federal publicou a Medida Provisória (MP) 1.202/23, com modificações nas normas de recolhimento da contribuição previdenciária das empresas privadas, anteriormente regida pela Lei nº 14.784/2023, que permitia a cobrança deste tributo com alíquotas variando de 1% a 4% conforme a natureza da atividade econômica da empresa.

Adriano Depentor, presidente do conselho superior e de administração do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), acredita que estas mudanças podem prejudicar o setor. “Se as alterações trazidas pela MP 1.202 forem mantidas, é possível que os efeitos sejam negativos nas contas das transportadoras, e esse custo precisará ser repassado para o cliente, causando grandes reflexos no consumidor final”, avalia.

Segundo o presidente do conselho do Se-

tcesp, é impossível fazer um planejamento exato sobre 2024 sem a clareza da forma de tributação. “Mesmo com a possibilidade de repasse do custo do imposto para o consumidor, as empresas dependem da certeza para montar as suas tabelas de preço de venda. Nesse momento incerto, é possível que o melhor plano seja desenvolver sua tabela de preço de venda com a reoneração”, comenta.

A medida provisória já entrou em vigor, entretanto seus efeitos só serão efetivos a partir de 1º de abril de 2024. O Setcesp espera que o governo adote uma abordagem cautelosa e reconsidere as medidas contidas na MP 1.202/23 durante seu trâmite no Congresso Nacional, fazendo prevalecer a Lei 17.784/2023, recentemente promulgada, que garante a continuidade dos benefícios proporcionados pela Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta.

Outro fator que afeta o transporte rodoviário de cargas é a falta de mão de obra. Uma pesquisa realizada pelo Instituto Paulista do Transporte de Cargas (IPTC) analisou a forma de contratação mais utilizada pelas empresas do setor em São Paulo ao longo de 2023. De acordo com o estudo, 70% das contratações de motoristas pelas empresas do setor foram ocupadas por profissionais terceirizados

(agregados ou autônomos).

Segundo o Setcesp, o crescimento da contratação de motoristas terceirizados pelo setor foi impulsionado pela recente alteração na Lei do Motorista. Em julho de 2023, o Supremo Tribunal Federal (STF) declarou inconstitucionais diversos pontos da lei que regem o tempo de espera, o intervalo entre jornada e o descanso semanal remunerado.

Adauto Bentivegna Filho, assessor jurídico do Setcesp, destaca o impacto causado

pela lei no crescimento da contratação de terceiros pelo setor. “Com a proibição da flexibilização do descanso de 11 horas entre jornadas, o acúmulo de descanso semanal remunerado e a necessidade de que se deve considerar o tempo de espera como jornada de trabalho normal, o caminhão se tornou menos produtivo. Assim, as empresas enxergaram como alternativa viável a terceirização, que não se submete às regras trabalhistas, embora deva cumprir os descansos do Código de Trânsito.” **CTM**

www.transportemoderno.com.br

As notícias do mundo do transporte onde você estiver.



ANUÁRIO DO
PAUTA TRANSPORTES
DE CARGA 2024

Entrega de material
12|07|2024

Fechamento da edição
12|07|2024

TRANSPORTE E LOGÍSTICA: DE OLHO NO AGORA, SETOR SE PREPARA PARA O FUTURO

Com a atividade econômica ganhando tração, o setor de transporte de cargas adquire musculatura para superar desafios de infraestrutura e dar marcha à modernização tecnológica e à transição energética

PESQUISA INÉDITA traz o perfil das empresas do Transporte Rodoviário de Cargas, com dados sobre tipo de cargas transportadas, quilometragem percorrida mês/ano, tamanho da frota, principais marcas e modelos de caminhões, idade média da frota, principais marcas de carretas, com respectivos tipos, marcas de pneus utilizadas, óleo lubrificante, filtros, entre outros.

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE: quais são os principais projetos e investimentos públicos na matriz de transporte de carga brasileira.

INVESTIMENTOS EM NOVAS TECNOLOGIAS – gás, elétrico, biodiesel etc. - O desafio da transição energética na visão de cada modal.

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL, Inteligência Generativa, Automação, Robotização – Qual é o futuro do transporte multimodal de cargas?

MUDANÇAS CLIMÁTICAS e impacto nas cadeias de distribuição.

FERROVIÁRIO: Operadoras ferroviárias analisam cenário e revelam perspectivas de investimentos.

RODOVIÁRIO: quais são as tendências do setor no que se refere a financiamento da frota, gestão, medidas de segurança para a carga e os caminhões, utilização de frota própria ou terceirizada, conscientização e treinamento de motoristas e políticas ESG.

AÉREO: Segmento de cargas ganha importância para companhias aéreas, que diversificam serviços.

MARÍTIMO: Cenário de conflitos internacionais gera instabilidade e encarece o transporte marítimo. Quais são as tendências entre as companhias marítimas?

FLUVIAL: Modalidade de transporte ganha importância nas cadeias e distribuição. Quem são os principais players hoje em operação?

OPERADORES LOGÍSTICOS comentam a tendência da internalização dos serviços e os investimentos em infraestrutura e na diversificação do escopo de serviços.

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS: Empresas do segmento contam as principais tendências e investimentos em termos de inovação tecnológica.

GUIA DE MONTADORAS DE CAMINHÕES E FICHAS TÉCNICAS
DAS RESPECTIVAS LINHAS DE VEÍCULOS PESADOS MÉDIOS E LEVES.



WWW.OTMEDITORA.COM | [11] 5096-8104



ASA Express Transportes supera as projeções no início de 2024

A empresa, que tem 80% da sua atividade focada no transporte de contêineres e carga de grandes projetos, pretende aumentar em torno de 18,5% o seu faturamento bruto neste ano

SONIA MORAES

O início de 2024 está superando as projeções da ASA Express Transportes, devido às parcerias no transporte de cargas excedentes e de projetos de instalações industriais. A empresa, que tem 80% da sua atividade focada no transporte de

contêineres e carga de grandes projetos – equipamentos para a montagem de centros industriais – projeta um crescimento em torno de 18,5% no seu faturamento bruto neste ano, com o incremento de novas parcerias e a conquista de novos

clientes no segmento aeroportuário.

“Os desafios a serem enfrentados neste ano são o aumento da margem de lucratividade com controle dos custos, redução de despesas e insumos, além da implantação de novo sistema TMS (Transportation Management System), software para o gerenciamento



Antonio Sirianni:
“Acredito que o aumento da demanda está atrelado também à política econômica e a exposição mais atuante do Brasil no exterior, fazendo parcerias nas áreas industriais, comerciais e tecnologia”

de transporte e logística”, comentou Antonio Sirianni, gerente financeiro da ASA Express Transportes.

A empresa que tem um porto seco em Santos (SP) e operação no aeroporto de Viracopos, em Campinas, e no aeroporto internacional de Guarulhos (SP), planeja reforçar a sua frota com mais um caminhão, modelo bitrem, se os novos negócios se concretizarem. “A princípio vamos comprar um modelo Scania”, afirmou o gerente e revelou que tem planos de incluir caminhões a gás e elétricos em sua frota, mas aguarda a redução dos preços no mercado para fazer os investimentos.

Em suas operações a ASA Express transporta produtos químicos, peças e componentes para a indústria automotiva, insumos farmacêuticos, produtos alimentícios, máquinas e equipamentos

agrícolas, equipamentos pesados para a indústria em geral e bebidas, atendendo clientes como a Scania Latin America, Bann Química, Seral Otis Indústria Metalúrgica, Bora Química, Scholle e a Kostal Eletromecânica nas operações logísticas realizadas na região sudeste e eventualmente nas demais regiões do país.

Entre os setores que a ASA Express atende, a maior demanda na movimentação de carga vem da indústria automotiva e a química. O gerente da empresa acredita que a grande procura pelo serviço de transporte neste ano se deve ao aumento das exportações por conta da projeção de aumento do dólar em até 22% para este ano e até 2025.

“Acredito que o aumento da demanda está atrelado também à política econômica e à exposição mais atuante do Brasil



Para o transporte de cargas sensíveis, a ASA Express conta com veículos com plataforma e suspensão pneumática

no exterior, fazendo parcerias nas áreas industriais, comerciais e tecnologia. O agronegócio sempre foi o propulsor da nossa economia no mercado externo e estamos alcançando metas de primeiro mundo nesse quesito”, disse Sirianni.

Na avaliação de Sirianni, o que está impulsionando o aumento da demanda na ASA Express neste ano é o maior número de consultas na cotação de fretes e maior êxito na oferta de preços em relação aos concorrentes, além das certificações ambientais e de qualidade mantidas pela empresa.

ATUALIZAÇÃO DE FROTA

Em 2023, a ASA Express comprou 44 caminhões – 43 modelos Scania P 370

e um Volkswagen Meteor 29.530 – para atualizar a frota e atender novos clientes. Os novos caminhões já foram entregues e estão prestando serviços de logística. Em sua frota a empresa tem hoje 38 caminhões das marcas Mercedes-Benz, Volkswagen e Scania, com idade média de sete anos, e veículos comerciais pequenos – picape Saveiro VW, furgão Fiorino Fiat e furgão Sprinter 313 CDI Street Mercedes-Benz.

Para manter a qualidade do serviço, o gerente da ASA Express considera fundamental a pontualidade nas entregas, feedback para toda a cadeia logística e clientes através da implantação de novo sistema TMS. A empresa também investe com frequência na manutenção das certificações. “Em 2023 realizamos a recertificação do



SASSMAQ e em meados de 2024 faremos a recertificação dos ISO 9001 e 14001”, informou o gerente.

Além de trabalhar com frota própria e de investir na compra de novos caminhões, a ASA Express decidiu alugar caminhões para os seus serviços de transporte e a preferência foi a marca Scania que, segundo o gerente, se deve à economia de combustíveis, tecnologia avançada, custo de manutenção compatível e valor de revenda. “Alugamos cinco caminhões num contrato de dois anos”, contou Sirianni, destacando que a vanta-

gem da locação está na competitividade com o mercado, trazendo economia com o plano de manutenção.

“A ASA Express tem procurado manter veículos locados em sua frota, tendo em vista principalmente a atualização constante, redução da vida útil da frota e, conseqüentemente, a despesa com manutenção corretiva e preventiva assim como a despesa com seguros”, afirmou o gerente.

Para a ASA Express esse tipo de contratação, representa uma economia em torno de 25,85% no resultado da empresa, segundo Sirianni.

ESPECIALISTA NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

A ASA Express foi fundada em 1989 e se especializou no transporte rodoviário de cargas provenientes do comércio exterior. Ao longo dos anos investiu no aperfeiçoamento de pessoal, modernização da estrutura e frota de veículos. Desde então, a empresa com DNA express vem se destacando cada vez mais por oferecer a melhor qualidade no serviço e atendimento dos seus clientes.

Com matriz no maior porto do Brasil – Santos (SP) –, também considerado o maior complexo portuário da América

Latina, a empresa ainda conta com filiais localizadas estrategicamente para a eficiência do seu negócio, resultando em agilidade e segurança para o seu frete.

Além do transporte de carga, a ASA Express oferece outros serviços, como armazenagem, terminal e projetos logísticos. Hoje a empresa atua em diversos segmentos, sendo os principais: automotivo, químico, eletroeletrônicos e cargas excedentes. A empresa também possui certificações que atestam as boas práticas e os cuidados mínimos necessários para executar cada etapa do processo.

Além de ter sistemas totalmente informatizados, que trocam dados entre si e também fornecem informações para os seus clientes sobre as suas entregas, a Asa conta com terminais de carga em Santos (SP) e São Paulo (capital) totalmente equipados para movimentar qualquer tipo de carga com segurança.

Nas áreas de importação e exportação, o principal objetivo da empresa é fazer com que o produto seja entregue de maneira rápida e segura no destino final. Para evitar que o cliente tenha qualquer tipo de imprevisto durante o transporte nacional da carga, a ASA Express oferece soluções logísticas para transporte de

cargas sob regime de Trânsito Aduaneiro (DTA) e soluções também para cargas que já estão nacionalizadas (DI).

No serviço de exportação a empresa mantém equipes que prestam todo apoio durante o processo, levando a carga para o porto de embarque ou aeroporto e, se necessário, até para o REDEX, recinto especial para despacho aduaneiro de exportação.

Para o transportas de cargas de grandes dimensões, peso ou volume, que são denominadas cargas excedentes e que exigem um tratamento especial na hora do transporte, a ASA Express dispõe de completa infraestrutura que preza pela eficiência e agilidade do transporte, como autorização especial para o transporte, planejamento de rotas e horários, planejamento logístico, escolta e sinalização do veículo.

No transporte de cargas sensíveis, que envolve vários desafios relacionados ao tempo e eficiência, mantendo a integridade dos produtos, no menor tempo possível, a ASA Express conta com a estrutura necessária, veículos com plataforma e suspensão pneumática e profissionais qualificados para atender de forma rápida e segura, operando segundo os critérios de boas práticas de logística e condução deste tipo de carga.

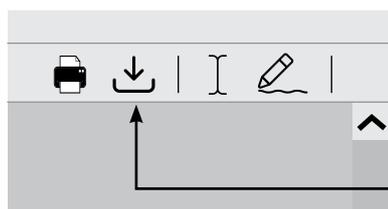
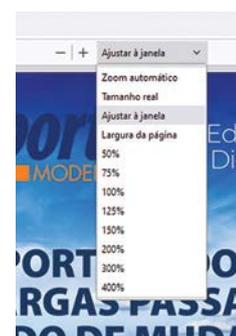
CTM

1963

2023

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

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



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

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

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





TKE Logística vai comprar dez novos caminhões em 2024

A empresa já tem negociação fechada para o primeiro semestre com o grupo Scania para a aquisição dos modelos R 450

SONIA MORAES

A TKE Logística, localizada em Araranguá (SC), vai comprar dez novos caminhões em 2024, modelo R450. "Já temos negociação fechada para o primeiro semestre com o grupo Scania", revelou Franco Gonçalves, gerente administrativo da TKE Logística, em entrevista exclusiva para a **Transporte Moderno**.

Além dos caminhões que serão adquiridos, a TKE Logística recebeu em janeiro deste ano o seu primeiro caminhão a gás, Scania R 410, e está concluindo a preparação deste veículo para iniciar uma nova operação. A empresa realizou os estudos para incluir caminhões elétricos em sua frota, mas não con-



Franco Gonçalves: “Acreditamos que haverá uma grande demanda por transporte em 2024”

mentícios. Realizamos desde a coleta do produto em nosso embarcador até a entrega em nosso cliente final, interestadual e intermunicipal. Além disso, executamos a coleta de devoluções ou retorno de produtos e subprodutos, armazenagem e movimentação de carga para eles”, explicou Gonçalves.

A empresa de logística conta com mais de 140 conjuntos de veículos em sua frota, composta por caminhões extrapesados das marcas DAF (modelos XF), Mercedes Benz (Actros e Atego), Scania (R450 e R410 – gás) e Volvo (linhas FH e VM) com idade média de cinco anos. “Em 2024 pretendemos diminuir a idade dos veículos em um ano”, disse o gerente.

No ano passado, a TKE Logística ampliou em 10% a sua capacidade produtiva com a aquisição de 15 novos caminhões dos modelos DAF XF 480, Mercedes 2548 e Volvo FH14 460, além de implementos, que já foram entregues. “Consideramos que 2023 foi um ano bom, levando-se em consideração que tivemos troca de governo e muitas chuvas que dificultaram as operações no Sul, não apenas no quesito logística,

seguiu viabilizar o projeto. “Apesar de serem tecnologias interessantes, ainda há muito a se desenvolver em questões de infraestrutura e autonomia para os veículos”, comentou Gonçalves.

Ao longo de 25 anos a empresa se especializou no transporte de cargas completas e fracionadas, atendendo os estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro, Espírito Santo e sul de Minas Gerais. “Trabalhamos com cargas lotação – cargas fechadas que seguem para um único cliente com diversos destinos –, com foco em produtos para construção civil e ali-



TKE Logística trabalha com cargas lotação, com foco em produtos para construção civil e alimentícios

mas também nos danos causados a plantações e usinas”, comentou Gonçalves.

O executivo destacou ainda que a empresa obteve um resultado melhor do que havia projetado e surgiram novas oportunidades de negócio.

PERSPECTIVAS 2024

Para 2024, a TKE Logística acredita que haverá grande crescimento na demanda de transporte, com cada vez maior uso de tecnologia nas operações. “Nos primeiros meses do ano, historicamente, temos uma queda em deman-

da, em todos os setores. Mas estamos otimistas e acreditamos que haverá uma grande demanda por transporte em 2024”, disse Gonçalves.

Sobre os desafios a serem enfrentados neste ano o gerente da TKE Logística citou que os custos operacionais subiram muito nos últimos anos e as empresas não conseguiram repassar os mesmos. “É necessário ter tudo muito bem-feito na ponta do lápis para não realizar operações que dão prejuízo. Além disso, temos os já conhecidos problemas de insegurança jurídica, infraestrutura no país e a diminuição de pessoas interessadas em trabalhar no

setor”, destacou Gonçalves.

A TKE Logística está realizando investimentos para operacionalizar uma nova estrutura em Minas Gerais, além de realizar ampliações e reformas em sua sede e filiais. “A empresa vai reformar e ampliar a estrutura da matriz, em Araranguá (SC)”, disse o gerente. “Teremos um novo pátio para manutenção e operações dos veículos em Juiz de Fora (MG)”. As filiais da empresa es-

tão localizadas em Cachoeirinha (RS), Contagem (MG), Juiz de Fora (MG) e os escritórios em Itaquaquecetuba (SP) e Resende (RJ).

Para manter a qualidade do serviço neste segmento, a TKE Logística considera necessário primeiramente que haja uma boa comunicação e confiança entre transportador e embarcador, para que ambos entendam suas necessidades, seus limites e como podem melhorar juntos. **OTM**

NOSSA EXPERTISE A SERVIÇO DE SUA MARCA, PRODUTO OU SERVIÇO



As publicações especiais da OTM são chanceladas por duas das mais importantes marcas editoriais do setor: a revista **Transporte Moderno**, com 60 anos de história e a revista **Technibus** que há mais de 30 anos acompanha com exclusividade o mercado do ônibus em todas as suas modalidades.

SUA EMPRESA PAUTA E OTM GERA CONTEÚDO

Com este respaldo editorial, sua marca tem à disposição nossa equipe de jornalistas QUE IRÁ ENTENDER SEUS OBJETIVOS, elaborar um roteiro de matérias e entrevistas relevantes e produzir um ESPECIAL OTM que coloquem em destaque sua marca, produtos ou serviços.

**PARA SABER MAIS
ENTRE EM CONTATO CONOSCO:**

11 5096.8104

ESPECIAIS

EDITORA
OTM

transporte
MODERNO

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E URBANO



FROTAS
CONECTADAS



SAVE THE DATE

21 E 22 DE MAIO

VEM AÍ O **MAIOR EVENTO DA AMÉRICA LATINA** QUE
PROMOVE A INTERAÇÃO ENTRE A **INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA**
E A INDÚSTRIA DE **TECNOLOGIA** CRIANDO **SOLUÇÕES INOVADORAS**
EM **LOGÍSTICA E TRANSPORTES**.



TRANSAMERICA
EXPO CENTER

UMA **EXPERIÊNCIA IMERSIVA**
NAS MAIS **AVANÇADAS TECNOLOGIAS** QUE CRIAM
SOLUÇÕES INOVADORAS EM LOGÍSTICA
E TRANSPORTES.

INSCREVA-SE GRATUITAMENTE
[FROTASCONECTADAS.COM.BR](https://frotasconectadas.com.br)



SEJA UM PATROCINADOR.
SUA MARCA NO EPICENTRO DESTA TRANSFORMAÇÃO.

*A OTM Editora disponibiliza uma variedade de contrapartidas.
Faça parte dessa história: destaque-se como Patrocinador no
prestigiado evento Frotas Conectadas 2024!*



FROTAS
CONNECTADAS



FALE CONOSCO AGORA
55+ 11 **5096-8104**
eventos@otmeditora.com



Braspress espera crescimento significativo em 2024

A empresa anunciou a realização de investimentos para renovação e ampliação de frota, e tem várias outras ações previstas para os próximos meses

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Braspress iniciou o ano de 2024 a todo vapor. A empresa divulgou a realização de R\$ 166 milhões de investimentos na aquisição de 235 veículos e 90 carretas. São 90 caminhões Accelo, 15 Atego, 30 Actros, todos Mercedes-Benz, e 100 Volkswagen Constellation, além de 90 carretas Facchini, que serão destinados a

expansão e renovação da frota.

Segundo o diretor-presidente da Braspress, Urubatan Helou, os aportes não serão restritos à frota. "Temos outros investimentos previstos, como a construção de um hub em Feira de Santana (BA) e de um centro de distribuição em Três Corações (MG). Este último faz parte da nossa

estratégia de migração do segmento farmacêutico, em conjunto com duas outras unidades em Minas Gerais, Varginha e Pouso Alegre”, conta.

A companhia também tem planos em relação ao transporte aéreo de cargas com a Braspress Air que está em fase de homologação e cujo primeiro voo está previsto para julho. O grupo faz investimentos contínuos. “Cada centavo recebido

continua sendo investido na própria organização, pois essa tem sido a filosofia da sua vida empresarial nos últimos 47 anos, desde que fundou a Braspress, em 1º de julho de 1977”, destaca Helou.

Para 2024, as expectativas da companhia na área de logística são bastante positivas. “Esperamos um faturamento entre R\$ 2,7 e 2,8 bilhões, e um Ebitda entre 15% e 16%, o que será a nossa melhor performance. No ano passado, que foi um ‘repeteco’ de 2022, tivemos um faturamento de R\$2,4 bilhões e Ebitda próximo a 12%, o que é uma marca interessante. Lembrando que são números referentes à área de logística, pois temos outros negó-



Urubatan Helou:
“Não faltam motoristas para nós”

cios”, comenta o diretor-presidente da Braspress.

No ano passado, a Braspress fez vários investimentos em sua estrutura, como a implementação do hub de Uberlândia (MG), de um centro de distribuição em Uberaba (MG) e a aquisição da área para o novo hub em Feira de Santana.

“Também criamos um espaço com toda a infraestrutura para os motoristas no Vale do Jequitinhonha (MG). Lá o motorista encontra refeitório, acomodações, atendimento médico e muito mais”, diz Helou.

DESAFIOS

Enquanto muitas empresas que atuam no transporte rodoviário de cargas têm dificuldades em contratar mão de obra, a Braspress não enfrenta esse problema. “Não faltam motoristas para nós. Além de uma boa remuneração, temos todo o cuidado com nossos colaboradores e oferecemos muitos benefícios”, destaca o executivo.



A empresa também implementou um sistema de gerenciamento de risco de última geração para reduzir as ocorrências de roubo de carga e acidentes. “Temos toda a tecnologia, com telemetria, simuladores de condução, e todas essas ferramentas. Mas é importante cuidar do ser humano, do motorista. Dar atendimento médico e respeitar a jornada de trabalho”, afirma.

Na avaliação de Helou, a política econômica do Brasil está no caminho certo. “Estou muito otimista. Na verdade, não é otimismo, mas realismo. A taxa Selic está em queda, o que torna o acesso ao dinheiro mais barato. Estamos próximos do pleno emprego, o que aquece o consumo e consequentemente a produção. O país segue no caminho certo. Temos nossas mazelas antigas, desde os tempos de Cabral, mas todas as nações têm seus problemas”, diz.

O executivo lembra que a Braspress tem uma carteira de clientes muito pulverizada. “Um dos nossos carros-chefe é o segmento de confecção, que sofreu uma queda grande com a pandemia, mas que começa a se recuperar. Esperamos que haja uma tributação inteligente das mercadorias que vêm do exterior, pois a invasão desmedida desses produtos, por meio do e-commerce, afeta negativamente a indústria nacional”, acredita.

Entre as dificuldades que o setor enfrenta, o diretor-presidente da Braspress considera a desoneração da folha de pagamento como prioritária. “A reoneração, que atinge 17 setores da economia, vai trazer demissões em massa. O nosso setor não consegue absorver 20% de aumento nos custos. Isso levaria a uma precarização do trabalho. Não se pode tributar o emprego”, alerta.

CTM



Azul Cargo diversificou a oferta de serviços, com opções que se encaixam a diferentes perfis de clientes

Movimentação de carga aérea e correio recua em 2023

No mercado doméstico, as 444,1 mil toneladas transportadas pelas empresas brasileiras superaram em 3,2% o resultado do ano anterior; no internacional, houve queda de 6,2%

SONIA MORAES

A movimentação de carga e correio no mercado doméstico e internacional em 2023 pelas companhias aéreas nacionais e estrangeiras apresentaram resultado negativo em relação a 2022, conforme mostram os dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Incluindo os produtos transportados no mercado brasileiro e internacional pelas aéreas brasileiras e estrangeiras, o volume totalizou 1,24 milhão de toneladas em 2023 – 804,3 mil no mercado internacional e 444,1 mil no mercado brasileiro. Este volume foi 2,91% inferior aos 1,28 milhão



Divulgação

Na Latam Cargo os medicamentos, eletrônicos e têxteis são os itens mais transportados no Brasil em 2023

mais de 150 mil toneladas de cargas considerando as suas filiais – TAM, ABSA, LAN Airlines, Latam Cargo Chile (LCO), Latam Airlines Peru (LPE) e Latam Airlines Paraguai (LAP). Somente a TAM transportou 80,08 mil toneladas de produtos, 15,7% a mais do que em 2022, e ABSA Aerolinhas Brasileiras 33,5 mil toneladas.

A companhia americana Atlas Air, que carregou em seus aviões 109,4 mil de toneladas de carga, 15,6% abaixo de 2022. A Transportes Aéreos Portugueses (TAP) transportou 51,4 mil toneladas de carga, aumento de 6,4%; a Qatar Airways Group levou 39,5 mil de toneladas, 6,4% acima do ano anterior; a Azul Cargo transportou 29,3 mil de toneladas de carga, 2% a mais, e a Gollog 512,57 toneladas, volume 70% superior a 2022, crescimento impulsionado pela parceria com o Mercado Livre.

registrados em 2022.

A retração ocorreu devido à movimentação menor de carga pelas companhias aéreas nacionais e estrangeiras no mercado internacional. Segundo a Anac, as 804,3 mil toneladas de produtos transportados no ano passado ficaram 6,2% abaixo das 857,7 mil toneladas registradas em 2022.

No mercado doméstico, as companhias aéreas nacionais registraram aumento de 3,2% na movimentação de carga em 2023, com 444,1 mil de toneladas, ante as 430,2 mil toneladas de produtos levados em 2022.

MERCADO INTERNACIONAL

Das 804,3 mil toneladas de produtos transportados no mercado internacional pelas empresas aéreas brasileiras e estrangeiras em 2023, o maior volume foi da Latam Cargo, que levou em seus aviões

MERCADO DOMÉSTICO

No mercado doméstico, das 444,1 mil toneladas de mercadorias transportadas em 2023, número 3,2% superior aos 430,2 mil registradas em 2022, o maior volume foi da Azul Cargo, com 144,4

mil toneladas, 4% acima das 138,8 mil toneladas de carga que levou em 2022, segundo a Anac.

A Latam Cargo transportou 111.674.89 (111,6 mil toneladas) de carga – 83,7 mil da TAM e 27,9 mil da ABSA –, volume 13,85% abaixo das 129,6 mil de 2022. A Gollog levou em seus aviões 108,32 mil toneladas de carga, aumento de 58,7% sobre as 68,25 mil toneladas transportadas em 2022.

TIPOS DE CARGAS TRANSPORTADAS

Nos porões dos seus aviões ou nos cargueiros, as companhias aéreas transportam uma variedade de produtos. A Latam Cargo informa que medicamentos, eletrônicos e têxteis são os itens mais transportados no Brasil em 2023. Na sequência, aparecem cargas com diferentes características e diversidade, como alimentos perecíveis congelados e frescos, peças, maquinários, documentos, bebidas, entre outros. Já em voos entre o Brasil e o exterior, eletrônicos, peças de reposição e motores lideram o ranking, seguidos de itens como medicamentos, peixes, frutas e ovos.

Na Gollog uma das áreas que se desenvolveu intensamente nos últimos anos foi o serviço Gollog animais, projeto que veio para reforçar o compromisso da empresa

Gollog realizou 21 mil transportes de animais ao longo de 2023, sendo 550 de animais silvestres em voos nacionais



com a segurança, não só nos transportes de produtos, mas também de pets e animais silvestres. Ao longo de 2023, o serviço realizou 21 mil transportes de animais, sendo 550 de animais silvestres em voos nacionais. Tamanduás, flamingos, lêmures e até pinguins, são apenas algumas das espécies transportadas, por uma equipe dedicada em garantir a integridade dos animais durante todo trajeto.

A Azul Cargo ampliou a sua frota, investindo no cargueiro Classe F, aeronave E195 transformada em cargueiro, para entregar eficiência e flexibilidade na utilização da frota de acordo com as necessidades do mercado. No ar desde fevereiro de 2022, as cinco aeronaves Classe F certificadas para transportar cargas na cabine já contam com mais de nove mil horas de voo e 21.500 toneladas transportadas. A empresa também diversificou a oferta de serviços, com opções que se encaixam a diferentes perfis de clientes.

CTM



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



Prepare-se para o melhor
evento de mobilidade em 2024!

Não perca a Feira
Latinoamericana do Transporte.

Marque na agenda!

06 — 08 AGOSTO — 2024

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

Realização



Organização



Apoio editorial



NTUrbano

Apoio



Roberto Leoncini, da Mercedes-Benz: 2024 deve ser melhor

As condições da safra agrícola, com possível queda de volume por causa da seca no Mato Grosso, e o preço baixo da soja e do milho, são algumas preocupações que podem afetar a indústria de caminhões

SONIA MORAES



O mercado de caminhões poderá ter em 2024 um resultado melhor do que no ano passado. A estimativa é de Roberto Leoncini, que a partir de fevereiro assume como novo conselheiro dos negócios da

Roberto Leoncini: “O caminhão elétrico é bom para a distribuição urbana na última milha. No médio e longo prazo para curta distância entre 300 e 400 quilômetros”

Mercedes-Benz, após ocupar por dez anos o cargo de vice-presidente de vendas e marketing de caminhões, ônibus e peças & serviços da companhia no Brasil.

“Mas há uma preocupação em relação às condições da safra agrícola que, devido à seca no Mato Grosso, pode ter queda de volume, além do preço baixo da soja e do milho. Os dois fatores juntos podem causar algum efeito na indústria de caminhões e não sabemos qual será a intensidade”, comentou Leoncini, durante o vento de despedida realizado na fábrica de São Bernardo do Campo (SP).



O Brasil é um país puramente rodoviário e vai continuar assim por muito tempo, segundo Leoncini

O setor de varejo também deverá manter bom desempenho, na avaliação de Leoncini, com o efeito do programa Desenrola que fez aumentar a capacidade de crédito das famílias, e refletirá positivamente no mercado de caminhões. “Como todo mundo tem o desejo de comprar, isso vai movimentar a economia”, observou o executivo.

Para Leoncini, o desempenho do mercado de caminhões em 2023 foi uma surpresa. “Esperávamos um resultado melhor no começo do ano, mas com o grande estoque de caminhões Euro 5 na fábrica reduzimos a nossa expectativa e o mercado fechou com 99 mil unidades.

Foi muito bom, mas teve pouco modelos Euro 6, variando de 30% a 40% do total.”

Leoncini não atribuiu ao grande estoque de modelos Euro 5 a baixa do mercado no ano passado. “Cada montadora teve a sua estratégia e tínhamos saído de uma pandemia, não tinha componentes, houve perda de produção e era preciso recuperar a capacidade, cada um fez o que tinha que fazer. Nós fizemos a nossa parte que estava de acordo com a estratégia”, comentou.

TECNOLOGIAS

Sobre as novas tecnologias, Leoncini afirmou que o caminhão elétrico é bom para a distribuição urbana na última milha, e no médio e longo prazo, para curta distância entre 300 e 400 quilômetros. “Eu acredito no hidrogênio para longa distância, porque temos energia, fonte verde, e se conseguir a produção local de hidrogênio e fazer o abastecimento vai ser mais tranquilo. Mas há muitos desafios, porque a tecnologia custa caro e sabemos como o frete é depreciado no Brasil para remunerar a nova tecnologia. Tivemos o exemplo do Euro 6”, destacou.

Leoncini considerou o gás um caminho intermediário para a transição energética. “Mas se começar a ter corredores

azuis e o biometano se tornar interessante, o gás poderá ser visto de forma diferente, mas o caminhão a gás não tem emissão zero de poluentes e precisa de infraestrutura para o abastecimento.”

MELHORIAS PARA O SETOR

O novo conselheiro dos negócios da Mercedes-Benz disse que vai continuar trabalhando com transporte, “provocando todo mundo” e a Mercedes-Benz, para trazer melhorias ao transporte de carga e de passageiros. “O Brasil tem muito problema, pouca barreira de entrada para alguém atuar na logística, não valoriza os transportadores que investiram e estão no negócio há bastante tempo”, afirmou.

O executivo comentou sobre a dificuldade dos transportadores com a governança, com muitas empresas tentando mudar de patamar, aprimorar o transporte, mas não tem a força dos grandes embarcadores para a redução de custo. “O Brasil é um país puramente rodoviário e vai continuar por muito tempo e agora tem o desafio das novas tecnologias e o transportador vai precisar de muito suporte para fazer essa transição para o futuro”, destacou.

Leoncini citou como grande preocupa-

ção do setor a falta de motorista. “Como atrair o jovem e a mulher para ser motorista de caminhão? É uma operação bem remunerada, mas há problemas que precisam ser resolvidos, como esse profissional é tratado na estrada, durante o período de carga e descarga e como é a área de descanso. Toda a parte política do transporte deveria estar olhando para isso, pois esse é o maior problema que temos hoje no setor.”

Ele comentou que a Mercedes-Benz deixou de vender caminhões porque o cliente não tinha motorista e desistiu de investir. Mencionou também que não há pesquisa no Brasil sobre a idade média dos motoristas por segmento. “No segmento de extrapesado vamos ter uma surpresa e ninguém está pensando daqui há dez anos.”

Sobre o programa de renovação de frota, Leoncini considerou uma provocação e ressaltou que essa discussão tem que ser mantida. “A Anfavea quer que aconteça a renovação e não quer se beneficiada como indústria automotiva, mas a gente quer que exista o programa de renovação de frota, que seja um programa em que cada elo da cadeia tenha a sua responsabilidade e pague por essa responsabilidade. É inaceitável ter 500 mil, 600 mil caminhões e ônibus



O rodoviário será destaque neste ano com grandes grupos comprando este modelo para operação no mercado interno

com mais de 20 anos. Não faz o menor sentido hoje. Estamos falando de elétrico, de hidrogênio e temos caminhão com 25 anos rodando, com eficiência energética zero e sem segurança.”

MERCADO DE ÔNIBUS TERÁ UM “CÉU DE BRIGADEIRO” EM 2024

Para o mercado de ônibus, Leoncini prevê neste ano um “céu de brigadeiro”. “O ano passado foi melhor do que a gente esperava e este ano será melhor ainda. Talvez nem tanto para a Mercedes-Benz porque não terá participação no Caminho da Escola, mas o mercado

de ônibus como um todo vai ser maior e vamos ter grandes renovações de rodoviários que já estão acontecendo.”

Na avaliação de Leoncini, o destaque neste ano será o segmento rodoviário. “Tem grandes grupos comprando ônibus para operação no mercado interno e, enquanto a passagem aérea continuar neste nível elevado os empresários vão continuar comprando esses modelos.”

Os urbanos também vão contribuir para o avanço do mercado, mas numa intensidade menor, segundo Leoncini, porque no ano passado teve muita renovação dos grandes sistemas de urbano que não tinham comprado ônibus por causa da pandemia. “Temos entregas de urbanos programadas para este ano e isso vai aparecer no emplacamento.”

Em 2023, a produção de chassis de ônibus atingiu 20.598 unidades, ficando 35,2% abaixo dos 31.777 veículos fabricados em 2022. Do total, 16.802 unidades são modelos urbanos e 3.796 unidades são rodoviários, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea).

Nas encarroçadoras a produção de ônibus atingiu 19.612 unidades em 2023, o que representou um crescimento de 2,41% em relação aos 19.151 veículos fabricados em todo o ano de 2022.

Foram 10.516 modelos urbanos, com aumento de 8,7% sobre 2022, e 5.595 unidades de rodoviários, que teve incremento de 14,87% em relação ao ano anterior, quando foram fabricados 4.871 veículos, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

Com o programa Caminho da Escola, que prevê a compra de 15.320 veículos para o transporte de estudantes no país, e os investimentos do PAC, que destinará R\$ 2 bilhões para o segmento de ônibus, a Fabus prevê uma recuperação expressiva do mercado de ônibus neste ano, com crescimento oscilando entre 20% e 25%.

Leoncini destacou que o grande desenvolvimento no segmento de ônibus no Brasil foi o sistema de segurança nos rodoviários, que ajuda muito o motorista

e cuida dos passageiros, e citou como grande desafio o elétrico.

“O ônibus elétrico é ótimo, mas precisa de infraestrutura para coexistir dentro da cidade. Tem muito movimento político falando de volume e pouco movimento olhando a infraestrutura necessária para ter esse volume rodando. O grande desafio é conseguir construir a infraestrutura para as coisas acontecerem na medida que devem acontecer.”

Leoncini citou as condições das antigas garagens instaladas dentro da cidade de São Paulo e as dificuldades com os alagamentos quando chove e falta energia. “Imagina não ter energia para carregar quatro, cinco ou seis mil ônibus. É preciso pensar, planejar antes de lançar qualquer novo produto”, ressaltou.

CTM

www.transportemoderno.com.br | www.technibus.com.br

Anuncie nos principais portais de conteúdo especializado em transporte e logística do país



Ligue: 11 5096-8104



Mercedes-Benz renova linha de caminhões para ampliar presença nos setores que demandam os veículos pesados

Na linha de extrapesados, a novidade é o início da venda do Actros 2553 6x2 com motor de 530 cavalos e o Arocs 3353 S 6x4 versão cavalo-mecânico com motor de 530 cavalos

SONIA MORAES

A Mercedes-Benz aproveita a boa perspectiva esperada para o mercado de caminhões para atualizar a linha do Actros, Arocs e Atego com o objetivo de ampliar

a participação da marca nos setores que estão demandando caminhões pesados e semipesados.

No segmento de extrapesados, a novi-



dade é o início da venda do Actros 2553 6x2 com motor de 530 cavalos para configurações de 58,5 toneladas, para atender à legislação que autoriza semirreboques de quatro eixos, e o Arocs 3353 S 6x4 versão cavalo-mecânico com motor de 530 cavalos.

ACTROS 2553 6X2

O Actros é indicado para transporte de grãos, carga seca, cargas frigorificadas, combustíveis, produtos químicos, gases, porta-container e várias outras aplicações. “É um caminhão inteligente, eficiente, conectado e um dos mais seguros do

Jefferson Ferrarez: “Além do agro, a safra de cana está muito bem, principalmente em São Paulo, e é um setor que está bem pujante neste primeiro trimestre”

Brasil”, comentou Jefferson Ferrarez, vice-presidente de vendas, marketing e peças & serviços caminhões da Mercedes-Benz do Brasil. “A linha 2024 se destaca por motores potentes e econômicos, com avançada tecnologia BlueTec 6 da Mercedes-Benz. Além disso, oferecem máxima performance, segurança incontestável, confiabilidade e disponibilidade, além de conforto, robustez e versatilidade.”

AROCS 3353 S 6X4

O novo cavalo mecânico Arocs 3353 S 6x4, que está chegando ao mercado brasileiro, atende à Lei que autorizou a circulação de composições de até 91 toneladas de peso bruto total combinado (PBTC) para o segmento canavieiro. Este modelo tem capacidade máxima de tração (CMT) de até 150 toneladas e, além da elevada potência, se destaca pelo freio-motor de alta performance de 580 cv. Com este modelo, a Mercedes-Benz fortalece o seu portfólio para os segmentos de cana-de-açúcar e madeira.

“O Arocs oferece soluções eficientes e



A linha Arocs atende à Lei que autorizou a circulação de composições de até 91 toneladas de PBT para o segmento canavieiro

rentáveis para diversas operações da mineração, construção civil, grandes obras de infraestrutura e também do agronegócio, como o transporte de cana-de-açúcar e madeira”, destacou Ferrarez. “Além de atender à legislação Proconve P8 (Euro 6) quanto às emissões de poluentes, assegura economia no consumo de combustível e melhor TCO (Custo Operacional Total), contribuindo para que o cliente obtenha a rentabilidade desejada.”

Do novo Arocs a Mercedes-Benz já tem 50 unidades vendidas para a Raízen, que usará no transporte de cana. Desse total 15 unidades já foram entregues, segundo informou Ferrarez.

ATEGO NOVO VISUAL

Na linha Atego a renovação abrange caminhões médios e semipesados para transporte rodoviário e urbano, como também extrapesados para aplicações severas da construção civil, agropecuária e operações fora de estrada, além de várias configurações de tração: 4x2, 6x2, 8x2, 6x4 e 8x4.

O destaque deste modelo é o lançamento dos caminhões vocacionais, versão 1729 compactador de lixo, com capacidade para 17,1 toneladas de PBT (peso bruto total), podendo chegar a 24,1 toneladas de PBT com terceiro eixo instalado por empresas implementadoras, e 1733 bombeiro, com PBT de 17,1 toneladas e distância entre eixos de 4.800 mm.

ATEGO COMPACTADOR DE LIXO

O Atego 1729, vocacional como compactador de lixo, traz algumas novidades para atender as condições severas da aplicação de coleta de resíduos, como

a nova suspensão dianteira de molas de três lâminas e suspensão traseira de molas curtas reforçadas, sem contra feixe no entre eixos de 3.850 mm para compactadores de até 15 m³ e com o contra feixe no entre eixos de 4.800 mm para compactadores de até 19 m³. O quadro sem emenda, atrás da cabine, assegura mais robustez e flexibilidade na implementação.

Outro destaque deste modelo é o novo banco mais confortável para três acompanhantes e escape vertical mais longo. Essa versão vocacional apresenta para-choque dianteiro off-road que aumenta o ângulo de entrada do veículo, sendo mais resistente e menos suscetível a quebras.

ATEGO BOMBEIRO

O novo Atego 1733 bombeiro vem equipado com o motor OM 926 LA de seis cilindros e 7,2 litros. Este motor também atende ao Proconve P8 (Euro 6), oferecendo 321 cv de potência e 1.250 Nm de torque. Seu trem de força conta com caixa de mudanças automática Allison S3000 P de seis velocidades, eixo traseiro Meritor 25.168 de uma velocidade e bloqueio de diferencial.

A tomada de força para este caminhão vocacional é do modelo Mercedes-Benz

Atego 1729 compactador de lixo tem nova suspensão dianteira de molas de três lâminas e suspensão traseira de molas curtas reforçadas



NA 280 C/1,3 para bomba acoplada (opcional), com torque máximo de 600 Nm. Por meio do Centro de Customização da própria Empresa (CTC) é possível implementar tomada de força no cardan e na caixa de transferência.

A suspensão dianteira é composta por molas de três lâminas. A suspensão traseira conta com molas curtas reforçadas, sem contra feixe. O quadro sem emenda, atrás da cabina, assegura mais robustez e flexibilidade na implementação.

Entre os itens disponíveis para o Atego 1733 bombeiro incluem-se o novo banco para três acompanhantes, para-choque dianteiro off-road ou urbano, e caixa de baterias com tampa.

“Com a nova versão, o Atego ganha ainda mais evidência nas estradas e nas ruas por sua modernidade, reforçando uma identidade visual alinhada às famílias de extrapesados Actros e Arocs. Além



disso, essa novidade assegura maior robustez e menor custo de manutenção para os nossos clientes, valorizando sua frota e aumentando o valor de revenda do veículo”, comentou Ferrarez.

PERSPECTIVAS 2024

“Os novos Atego, Actros e Arocs são alguns dos nossos lançamentos, que chegam aos concessionários a partir deste mês. Mas 2024 é ano de Fenatran, IAA e LatBus e estamos preparando muito mais novidades para o mercado”, disse Achim Puchert, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina.

Puchert comentou que a Mercedes-Benz, que tem mais de 67 anos no país, segue confiante em relação ao crescimento e ao

Achim Puchert: “As expectativas, neste início de ano, já são muito boas para dois setores que ocupam posição de liderança na economia brasileira: o agronegócio e a mineração”

desenvolvimento da empresa e do Brasil. “As expectativas, neste início de ano, já são muito boas para dois setores que ocupam posição de liderança na economia brasileira: o agronegócio e a mineração. Além disso, há sinais positivos com o aquecimento do varejo a partir da geração de empregos e da construção civil, devido às grandes obras de infraestrutura do PAC e à programas como o Minha Casa, Minha Vida”, disse o presidente.

O grande desafio da economia do Brasil, segundo Puchert, é a velocidade da queda de juros. “Embora a taxa de juros esteja caindo, ainda está num nível elevado e a queda mais acentuada é necessária para recuperar a capacidade de crédito das famílias e das empresas, entre elas os transportadores e os autônomos.”

Puchert destacou que a Mercedes-Benz também vê com positividade a nova política industrial, que entre outras coisas, inclui o mecanismo de depreciação acelerada, que deve estimular as transportadoras a renovar sua frota de caminhões e ônibus. “Além disso, a exemplo de países avançados, apoia-

mos o programa federal Mover, que traz um norte para o nosso setor, incentivando a descarbonização e desenvolvimento de avançadas e sustentáveis tecnologias no Brasil. Nós, da Mercedes-Benz, acreditamos no Brasil como um polo de tecnologias sustentáveis no futuro. Precisamos de iniciativas sustentáveis, econômicas e sociais somadas ao controle fiscal. Com isso e com uma competição justa em todas as regiões do Brasil, teremos benefícios para o país e para a sociedade”.

Puchert revelou que em 2024 a Mercedes-Benz do Brasil celebrará dois recordes: 2,5 milhões de caminhões e ônibus Mercedes-Benz produzidos no país desde 1956 e o marco de mais de 530 mil caminhões e ônibus exportados. Ressaltou também que a expectativa é de que neste ano o mercado supere a venda de 120 mil unidades.

SETOR AGRÍCOLA CONTINUARÁ FORTE NESTE ANO

Apesar do volume de safra esperada para este ano ser menor do que em 2023, mesmo assim Ferrarez está confiante de que o setor agrícola continuará forte neste ano. “Como no ano passado houve safra recorde, mas a compra de caminhões Euro 6 no mercado como um todo não foi tão



alta, como vinha acontecendo, a gente acredita que neste ano vai ter uma recomposição de frota e isso vai impulsionar de forma interessante o volume do mercado de caminhões”, comentou.

“A construção civil, com o movimento da infraestrutura, tem recebido bons aportes, principalmente do governo e isso também está demandando novos caminhões. A safra de cana está muito bem, principalmente no estado de São Paulo, e é um setor que está bem pujante neste primeiro trimestre. Além disso, há boa perspectiva para o setor de varejo, pois com os juros baixando e o nível de desemprego tem caído, isso de uma forma geral impulsiona o comércio e o setor de caminhões. São vários elementos da macroeconomia que nos faz acreditar que este ano será melhor, com um mercado maior em relação ao que aconteceu no ano passado”, disse Ferrarez.

CTM

Governo federal cria programa para descarbonização da frota nacional

Na avaliação da Anfavea, a publicação da MP 1.205, que institui o Programa Mobilidade Verde e Inovação – Mover é uma excelente notícia para toda a cadeia da indústria automobilística brasileira

MÁRCIA PINNA RASPANTI



O governo federal publicou a medida provisória (MP) que cria o Programa Nacional de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), que visa a descarbonização da frota automotiva do país, por meio de incentivos fiscais. A medida, publicada em edição extra do Diário Oficial da União, amplia as exigências de sustentabilidade dos veículos e estimula a produção de novas tecnologias nas áreas de mobilidade e logística.

A MP prevê o estímulo à realocação de plantas industriais de outros países no Brasil. Essas empresas terão crédito financeiro

equivalente ao imposto de importação incidente na transferência das células de produção e equipamentos e também terão abatimentos no Imposto de Renda de Pessoa Jurídica e na Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), relativos à exportação de produtos e sistemas elaborados no Brasil. O novo programa inclui também limites mínimos de reciclagem na fabricação dos veículos e cobra menos imposto de quem polui menos, criando o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) Verde.

O governo ainda dará incentivo fiscal para que as empresas invistam em descarbonização e se enquadrem nos requisitos obrigatórios do programa. Os recursos serão de R\$ 3,5 bilhões em 2024, R\$ 3,8 bilhões em 2025, R\$ 3,9 bilhões em 2026, R\$ 4 bilhões em 2027 e R\$ 4,1 bilhões em 2028, valores que deverão ser convertidos em créditos financeiros. Para isso, as empresas devem dispender, no mínimo, entre



0,3% e 0,6% da Receita Operacional Bruta. Cada real investido dará direito entre R\$ 0,50 e R\$ 3,20 de créditos que poderão ser usados para abatimento de quaisquer tributos administrados pela Receita Federal.

Márcio de Lima Leite, presidente da Anfavea, destaca que o programa valoriza outras alternativas para a descarbonização, como os biocombustíveis que foram trazidos para o mesmo patamar da eletrificação. “Não vemos isso nos outros países, que nem contemplam os biocombustíveis ou dão a eles uma importância menor. O Mover é muito completo. Nenhum país tem um programa igual e tão bem pensado como o brasileiro”, acredita.

O novo programa é uma expansão do antigo Rota 2030, criado em 2018 e já extinto. No Rota 2030, o incentivo fiscal médio anual foi de R\$ 1,7 bilhão, até 2022. Em 2012, também foi criado programa semelhante, o

Márcio de Lima Leite, da Anfavea: “o Mover é um marco para a indústria automobilística”

Inovar Auto. Segundo o governo, todos têm como meta reduzir em 50% as emissões de carbono até 2030, estabelecendo requisitos mínimos para que os veículos saiam das fábricas mais econômicos, mais seguros e menos poluentes.

“O programa traz princípios. Agora, virá a fase de regulamentação para a qual devemos estar atentos. Até abril, haverá um bom volume de regulamentações realizadas. Acredito que haverá um grande avanço nesse aspecto no primeiro semestre. A grande missão agora é mostrar a grande importância dessa iniciativa para o setor. A medida provisória segue para o Congresso e temos que acompanhar”, comenta Leite.

Para o presidente da Anfavea, o Mover é um marco para a indústria automobilística. “O índice de reciclabilidade é de uma inteligência gigante. Mas precisamos trabalhar bem para que não tenha contaminação em outros patamares. É preciso diferenciar a reciclabilidade da reciclagem dos veículos. Trata-se uma política industrial muito moderna e inteligente, que garante previsibilidade a cadeia automotiva, e ainda privilegia as novas tecnologias de descarbonização, os investimentos em P&D e favorece a neointustrialização.”

INOVAÇÕES

O Mover, entretanto, traz outros avanços, como a medição das emissões de carbono do setor “do poço à roda”, ou seja, considerando todo o ciclo da fonte de energia utilizada, aumentando os requisitos obrigatórios de sustentabilidade para os veículos comercializados no país. O programa também deixa de ser uma política limitada ao setor automotivo e é definido como um programa de mobilidade e logística sustentável de baixo Carbono, o que, segundo o MDIC, proporciona a inclusão de todas as modalidades de veículos capazes de reduzir danos ambientais.

Outro benefício do novo programa é a redução de Imposto de Importação para fabricantes que importam peças e componentes sem similar nacional, desde que invistam 2% do total importado em projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação em programas prioritários na cadeia de fornecedores, em inovação e modernização industrial.

Para isso, a MP do Mover cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), a ser instituído e gerenciado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob coordenação do MDIC. A expectativa é de que os investimentos nesses programas alcancem entre R\$ 300 milhões e R\$

500 milhões por ano. No Rota 2030, o investimento médio nesses programas foi de R\$ 200 milhões ao ano.

TRIBUTAÇÃO

Já para o cálculo do IPI Verde, haverá um sistema de recompensa e penalização, a partir de indicadores que levam em conta a fonte de energia para propulsão dos veículos, o consumo energético, a potência do motor, a reciclabilidade e o desempenho estrutural e tecnologias assistivas à direção.

Segundo o governo, esse sistema não envolve renúncia fiscal, já que uns pagarão abaixo da alíquota normal, mas outros pagarão acima. As alíquotas serão definidas por decreto presidencial nos próximos meses. Para as medidas com incentivos fiscais, o governo deve indicar as fontes de recursos orçamentários para aplicação do benefício. O presidente da Anfavea também reforça que não se trata de renúncia fiscal, mas “de investimentos na indústria automotiva, trazendo muitas vantagens para o país”.

A partir de janeiro de 2024, carros elétricos, híbridos e híbridos plug-in comprados fora do país voltarão a ser gradualmente tributados, de acordo com decisão da Camex. Foi estabelecida uma retomada gradual das alíquotas e a criação de cotas iniciais para importações com isenção até 2026.

JSL avança na agenda ESG



A companhia ingressa no Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3; para 2024, a operadora logística vai manter o foco nos temas prioritários já definidos na sua estratégia ESG

MÁRCIA PINNA RASPANTI

A JSL foi selecionada para compor a Carteira do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) da B3, bolsa de valores do Brasil. Em sua 19ª edição, a iniciativa reúne empresas de capital aberto selecionadas pelo comprometimento com a

sustentabilidade empresarial, avaliando atributos como ética nos negócios, gestão de riscos, saúde e segurança do trabalhador, diversidade e inclusão, gestão ambiental e mudanças climáticas.

“Isso demonstra nosso compromisso

com a sustentabilidade de nossas operações, por meio de atitudes economicamente viáveis, ecologicamente corretas e socialmente justas. Além disso, reconhece o comprometimento da companhia com o aperfeiçoamento de políticas e práticas socioambientais e de governança e consistência na execução do nosso planejamento estratégico”, afirma o CFO da JSL, Guilherme Sampaio.

Para Gustavo Brito, gerente de sustentabilidade da JSL, o fato de a empresa ter sido selecionada pela B3 para compor a Carteira do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) reforça o compromisso da empresa com as práticas ESG, uma vez que a iniciativa avalia aspectos como ética nos negócios, gestão de riscos, saúde e segurança do trabalhador, diversidade e inclusão, gestão ambiental, mudanças climáticas e outros.

“Essa conquista fortalece a imagem da companhia perante nossos clientes e o mercado, cada vez mais interessados em práticas social e ambientalmente responsáveis, e reconhece o nosso compromisso em entregar as melhores soluções e construir cadeias de valor mais sustentáveis. Além disso, a B3 é uma instituição absolutamente relevante e sintonizada às principais tendências globais, o que reforça a relevância do ISE e o nosso comprometi-



Programa capacita mulheres como motoristas de caminhão e operadoras de empilhadeiras

mento em aperfeiçoar de forma contínua nossas políticas e práticas socioambientais e de governança”, destaca Brito.

Segundo o executivo, a estratégia de sustentabilidade da JSL tem como base nove temas prioritários, que continuarão sendo primordiais em 2024: estratégia climática e gestão ambiental; inovação tecnológica e sustentável; saúde e segurança; valorização do motorista caminhoneiro; diversidade e inclusão; impacto na comunidade e cadeia de valor; relacionamento com o cliente; desempenho econômico e expansão; e ética e conformidade.

“Alinhada a esses temas, a companhia priorizará projetos e ações para oferecer soluções cada vez mais sustentáveis e aderentes às prioridades de nossos clien-

tes, contribuindo para que atinjam seus compromissos. Também irá avançar no comprometimento com a transição energética, investindo em ações de gestão das emissões no transporte rodoviário e nas operações logísticas; aumentará a contratação e retenção de públicos diversos, fortalecendo os programas já implementados; continuará colaborando com a meta da Simpar de redução de 15% da intensidade das emissões até 2030, investindo em ações de gestão das emissões no transporte rodoviário; e manterá as ações que contribuem com a prevenção de acidentes por meio da cultura de segurança zero acidentes”, diz Brito.

AÇÕES

Em 2023, a JSL avançou em programas como o “Mulheres na Direção”, com o treinamento e contratação de mulheres como motoristas de caminhão e operadoras de empilhadeiras, somando 55 profissionais capacitadas e contratadas ao longo do ano em regiões como Butiá (RS), Alto Tietê (SP) e Ribas do Rio Pardo (MS). Desde a primeira edição do programa, o percentual de mulheres contratadas em operações



Guilherme Sampaio: “A JSL está comprometida com a evolução contínua de suas práticas ESG e continuará atuando ativamente para entregar novas e melhores soluções para seus clientes”

avançou de 4% para 10%.

A companhia realizou também a primeira edição do “Mulheres na Liderança”, que apoia o desenvolvimento profissional de mulheres coordenadoras e gerentes, com a participação de 24 profissionais. Já o “Você Quer? Você Pode!”, que capacita jovens em situação de vulnerabilidade social para o mundo do trabalho, formou mais de 600 jovens.

Com relação à saúde e segurança dos trabalhadores, a JSL fortaleceu seu programa de cultura de segurança zero acidentes. “Atuando preventivamente, garantimos uma redução de 50% nos acidentes com afastamento e de 54% nos acidentes sem afastamento, na comparação dos últimos três anos. Também participamos do Pacto Empresarial Contra a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias, da Childhood Brasil. Na iniciativa, a JSL realiza ações educativas contínuas e engajamento dos motoristas caminhoneiros para que atuem como agentes de proteção



de crianças e adolescentes”, conta Brito.

No quesito ambiental, a companhia se manteve atenta às estratégias e às inovações do mercado relacionadas à transição para a economia de baixo carbono, por meio de uma estratégia consistente de gestão de emissões de gases de efeito estufa. Um exemplo é a contribuição ativa com a meta da holding Simpar para reduzir a intensidade de emissões em 15% até 2030, para a qual incorpora ações como a introdução de veículos com menor emissão de gases de efeito estufa, como os caminhões movidos a gás natural veicular (GNV) e elétricos; direção econômica, com treinamento de motoristas para uso responsável dos recursos; o uso de tecnologia para auxiliar na otimização

das rotas e na redução de viagens com cargas vazias, entre outros. Além disso, a JSL tem uma frota própria de caminhões com idade média de 3,7 anos.

“A JSL está comprometida com a evolução contínua de suas práticas ESG e continuará atuando ativamente para entregar novas e melhores soluções para seus clientes, construindo cadeias de valor mais sustentáveis e contribuindo para que cumpram seus objetivos. Como líderes no nosso setor, somos responsáveis por contribuir com a busca e desenvolvimento de novas tecnologias e processos que tragam cada vez mais produtividade ao setor e impacto social e ambiental positivo nas cadeias”, complementa Guilherme Sampaio. **CTM**



Recomeço promissor

Após turbulências financeiras, Sequoia Logística e Transporte reorganiza operação e retoma caminho de crescimento

VALERIA BURSZTEIN

O ano de 2023 foi de desafios para a Sequoia Logística e Transporte, especialmente no que se refere aos resultados financeiros. Para fazer frente à situação, a empresa colocou em prática estratégias que envolveram a redução de bases e centros de distribuição, corte de despesas com pessoal e serviços de terceiros, e uma

reformulação das linhas de atuação. Agora, o foco da empresa está em três áreas principais: expresso, logística e serviços de campo, que incluem armazenamento, separação de pedidos, expedição e operações do first mile ao last mile.

De acordo com o COO da empresa, Bruno Henrique, "o principal fator que



A Sequoia reorganizou suas operações para retomar o caminho de crescimento

impactou os nossos resultados em 2023 foi o alto endividamento da companhia. O setor de transporte e logística demanda capital de giro e, nesse sentido, a empresa conduziu um amplo processo de reestruturação amigável do seu endividamento com seus credores financeiros (bancos e debenturistas) ao longo do segundo semestre de 2023 que se traduziu na redução de 90% do endividamento líquido da cia via conversão de dívidas em ações. Com o endividamento reestruturado a companhia está bem posicionada para retomar o caminho do crescimento e melhora de resultados em 2024”.

Uma das últimas iniciativas da empresa no ano passado foi a fusão de negócios com a MOVE3, um grupo consolidado na

área de logística bancária, abrangendo todos os meios de pagamento. Atualmente, a MOVE3 opera com 520 unidades franqueadas, empregando mais de dois mil colaboradores e realizando mais de 100 milhões de entregas por ano. De acordo com o anunciado, a fusão resultará em um modelo de malha logística no mercado nacional no segmento de encomendas expressas e soluções logísticas. A expectativa das empresas é alta: se tudo correr conforme o esperado, a fusão resultará na maior companhia privada do setor de encomendas expressas, ficando atrás apenas dos Correios.

“O cenário é positivo para o cliente pois contará com um ecossistema ainda mais completo de soluções”, comenta Henrique, acrescentando: “A empresa resultante terá um portfólio de serviços único, oferecendo desde entrega de encomendas bancárias, pacotes comprados pelo e-commerce, serviços dedicados de first e last mile, carga lotação, serviço expresso aéreo e rodoviário, logística indoor e inhouse e serviços logísticos de campo (field service). Terá mais de 600 bases operacionais, abrangência nacional e operará um montante superior a dez milhões de encomendas mensais”.

O executivo observa que as unidades que tiveram melhor desempenho no ano



passado são as que estão no horizonte da empresa após a fusão. “Iniciativas focadas nas Business Units de Expresso e Middle Mile têm se mostrado cada vez mais relevantes para a performance do negócio”, avalia.

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Outro foco de atenção e de investimentos da Sequoia é a adoção de práticas com menor impacto ambiental. Segundo a empresa, a busca pela redução do impacto ambiental é constante, seja nos escritórios, centros de distribuição, processos operacionais e novos negócios do grupo.

“Com o lançamento de Drops, facilitamos o acesso a novos mercados e tecnologias de baixo carbono através de uma logística descentralizada. Dessa forma,

Um dos focos da empresa está em logística e serviços de campo

transformamos pontos comerciais já existentes em uma rede de pick-up e drop-off (PUDO), oferecendo novos canais de distribuição aos vendedores, gerando tráfego para os parceiros comerciais e atendendo às preferências do consumidor final. Essa abordagem não apenas reduz o volume de trânsito, mas também aumenta a eficiência, a conectividade e a inteligência das cidades, através do uso de tecnologias mais limpas”, conta Henrique. A Drops é uma rede de pontos de coleta e entrega de encomendas em expansão, que conta com aproximadamente 500 estabelecimentos e que nasceu de uma joint venture entre Sequoia e Gigahub.

O executivo destaca também outras iniciativas como a avaliação ambiental veicular, em parceria com o Sest-Senat; o programa de reciclagem, expandindo a gestão de resíduos na companhia e aumentando o índice de reciclagem para os principais recicláveis; inventário corporativo, com a realização de inventário de GEE (gases de efeito estufa) anualmente com base na metodologia do GHG Protocol e a divulgação do relatório de Sustentabilidade.

CTM

Movimentação portuária alcançará 1,313 bilhão de toneladas em 2024

Entre janeiro e dezembro de 2023, o setor aquaviário brasileiro movimentou 1,303 bilhão de toneladas, segundo a Antaq

MÁRCIA PINNA RASPANTI



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou a expectativa de movimentação portuária para os próximos anos. Os estudos indicam que a movimentação alcançará 1,313 bilhão de toneladas em 2024, crescimento de 2,3% em relação a 2023. A agência espera que a tendência de alta na movimentação portuária continue pelos próximos quatro anos. Em 2027, estima-se que o setor portuário nacional movimente 1,415 bilhão de toneladas, em comparação com 1,391 bilhão de toneladas em 2026. As previsões para 2025 indicam uma movimentação de 1,333 bilhão de toneladas.

No período de janeiro a dezembro de 2023, o setor aquaviário brasileiro movimentou 1,303 bilhão de toneladas. Esta é a maior movimentação registrada na série histórica e representa crescimento de 6,9% em relação a 2022, segundo divulgado pela Antaq.

Entre os tipos de navegação, a interior chamou a atenção pelo crescimento expressivo, 10,5%, seguida pela de longo curso, com aumento de 8,3% e, por fim, pela cabotagem, que apresentou crescimento de 1,6%.

Os perfis de cargas mantiveram a tendência apresentada durante todo o ano de 2023. As principais mercadorias movimentadas pelo setor aquaviário foram soja (+29%), milho (+18%), óleo bruto de petróleo (+9,4%) e minério de ferro (+7,6%). Outro destaque positivo foi para os fertilizantes (+6,9%).

Por sua vez, a carga containerizada apresentou queda de 0,5% e a carga geral, de 2,9%, de acordo com o levantamento.

Os portos públicos que apresentaram melhor desempenho foram os de Santos, Paranaguá e Itaguaí, que cresceram 7,7%, 12,1% e 10,2%, respectivamente, o que representou crescimentos de 9,7 milhões, 6,3 milhões e 5,2 milhões de toneladas em comparação com 2022, na devida ordem.

Os Terminais de Uso Privado de maior destaque no ano foram o Terminal de Petróleo Tpet/Toil – Açú (RJ), que apresentou alta de 32,9%, o Terminal Porto Sudeste do Brasil (RJ), que cresceu 47,9%, e o Terminal de Tubarão (ES), com crescimento de 11,8%. Em toneladas, os crescimentos em comparação com o ano anterior foram de 14,3 milhões, 8,9 milhões e 8,0 milhões, respectivamente.

MOVIMENTAÇÃO DO ARCO NORTE SUPERA O RESTANTE DO BRASIL

A movimentação aquaviária de soja e milho do Arco Norte do país superou a do restante do país. De acordo com os dados do Estatístico Aquaviário da Antaq a movimentação dos portos e terminais do arco norte foi de 100,8 milhões de toneladas em 2023, contra 88,5 milhões de toneladas no ano an-

terior. Já a movimentação do restante do Brasil, abaixo do paralelo 16°S, alcançou a marca de 100,2 milhões de toneladas movimentadas, contra 73,4 milhões em 2022.

O Arco Norte tem se tornado uma alternativa fundamental para o escoamento da produção de soja e milho do país, duas mercadorias que, nos últimos 13 anos, viram suas exportações triplicar e quintuplicar, respectivamente, tornando o Brasil o maior exportador dessas commodities. O Brasil responde, hoje, por 58% das exportações mundiais de soja e 27% das exportações de milho, de acordo com dados do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA).

SECA NA REGIÃO HIDROGRÁFICA AMAZÔNICA

O segundo semestre de 2023 registrou seca intensa na região hidrográfica amazônica. Entre agosto e novembro, a queda de movimentação de mercadorias e contêineres foi expressiva e a retomada se deu a partir de novembro, com a volta do esquema de chuvas.

Apesar da seca, a navegação interior apresentou crescimento de mais de 10%, principalmente em razão do escoamento de soja no primeiro semestre do ano. **CTM**



Portocel iniciará movimentação de fertilizantes

A Adufertil, que tem a Suzano como um dos principais clientes, tem a expectativa de movimentar pelo terminal entre 120 mil e 180 mil toneladas por ano do produto

MÁRCIA PINNA RASPANTI

Com investimentos da ordem de R\$ 65 milhões, a Adufertil, que tem sede em Campinas (SP), passará a utilizar o Portocel, localizado em Aracruz (ES), para importação e manuseio de fertilizantes no Brasil. Entre os clientes da empresa se destaca a Suzano, líder mundial na produção de bioprodutos derivados do eucalipto.

A operação reforça o processo de diversificação do Portocel, terminal cujos acionistas são a Suzano e a Cenibra. O porto é reconhecido pela movimentação de produtos florestais e vem diversificando sua atuação, operando cargas como rochas ornamentais, produtos siderúrgicos, equipamentos de grande porte destinados

à indústria do petróleo.

A expectativa da Adufertil é movimentar pelo Portocel entre 120 mil e 180 mil toneladas por ano de fertilizantes, com potencial de ampliação. A operação vai envolver uma ampla cadeia logística, gerando empregos indiretos para profissionais como motoristas, trabalhadores portuários, agentes e apoio marítimo.

A Adufertil vai instalar uma misturadora em uma área de aproximadamente 90 mil m², mapeada para expansão das operações no terminal portuário, e próxima à fábrica da Suzano, em Aracruz. A incorporação de aproximadamente 300 mil m² de área contígua ao porto – ampliando em 60% a área

disponível — é parte da estratégia do terminal para incrementar as opções de armazenagem e movimentações, fortalecendo a atratividade para operação de novas cargas.

“A nova operação com fertilizantes reforça o nosso posicionamento como um porto multipropósito e aumenta nosso share de atuação no segmento, além de contribuir para fortalecer o município de Aracruz como um hub logístico importante no Espírito Santo e no Brasil. Contando ainda com o diferencial dos benefícios promovidos pela Sudene e outros incentivos, que são um atrativo a mais para os novos negócios na região”, comenta Alexandre Billot Mori, gerente executivo de operações do Portocel, que também é presidente da Associação Movimento Empresarial de Aracruz e Região (Amear).

Para a Suzano, trata-se de uma operação estratégica, considerando que a empresa planta 1,2 milhão de árvores por dia em diferentes operações no Brasil. “Por meio do projeto da misturadora, conseguiremos diminuir nosso raio de abastecimento de fertilizantes, gerando valor a toda a cadeia de abastecimento nos âmbitos econômico, social e ambiental, contribuindo, ainda, para desenvolver a comunidade local e potencializar nosso compromisso com as práticas de ESG, por meio das reduções de emissões”, diz Viviane Danemberg

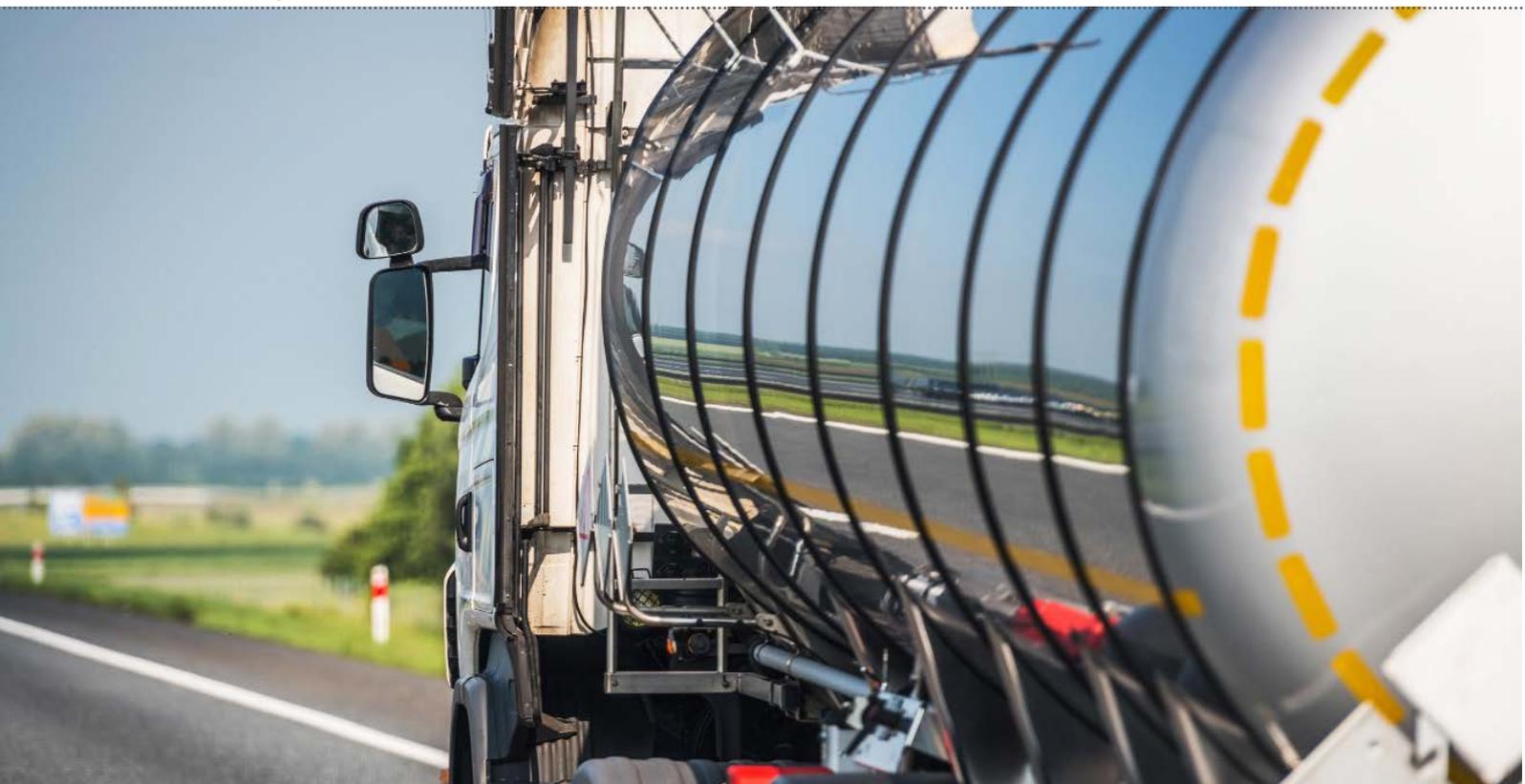
Gomes Lichtenstein, gerente-executiva de suprimentos da Suzano.

O gerente-executivo de operações florestais da Suzano, Carlos Alberto Nassur, salienta que a cadeia logística reforçará a competitividade da operação, pela integração e proximidade entre porto e fábrica. “Boa parte do fertilizante que utilizamos em nossos plantios florestais passará a chegar pelo Portocel, o que contribui para fortalecer o nosso porto e, sobretudo, a economia de Aracruz e do Espírito Santo, por meio da geração de tributos, trabalho e renda”, destaca.

“Projeto cautelosamente desenhado por Suzano, Portocel e Adufertil, a iniciativa demonstra não só o interesse e total confiança dos principais players do setor, mas também os esforços para, cada vez mais, aprimorarmos a cadeia produtiva de celulose”, diz Douglas Fontanini, CEO da Adufertil, acrescentando que a empresa é parceira da Suzano no fornecimento de fertilizantes para os plantios florestais desde 1998 e se provou comprometida com os valores da companhia.

A operação da Adufertil tem previsão de ser iniciada em 2026, após conclusão das obras da misturadora, e vislumbra abrir novas fronteiras logísticas para movimentação de fertilizantes para atender o Espírito Santo, Minas Gerais e Bahia.

CTM



Transportado em tanques originais ou suplementares, combustível para o próprio veículo não gera mais adicional de periculosidade

A medida é válida para veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga

ALEXANDRE ASQUINI

Um dispositivo inserido na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) pela Lei 14.766/2023, que entrou em vigor nos

últimos dias do ano passado, estabelece a não caracterização como perigosas das atividades ou operações que envolvam ex-

posição a quaisquer quantidades de inflamáveis contidas em tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares para uso do próprio veículo. Com isso, as empresas transportadoras de cargas e de passageiros não estão obrigadas a pagar adicional de periculosidade de 30% aos motoristas.

Decisões da justiça trabalhista vinham determinando o pagamento desse adicional com base na Norma Regulamentadora 16 (NR-16), que em seu item 16.6 apontava o transporte de inflamáveis como atividade perigosa, desde que a quantidade do insumo excedesse o limite de 200 litros para os inflamáveis líquidos e 135 quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

MUDANÇA NA NORMA, COM POUCO EFEITO

No final de 2019, foram introduzidos na NR-16 os itens 16.6.1 e 16.6.1.1, determinando que, para fins de periculosidade, não devem ser consideradas as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos – tanto os originais de fábrica como os suplementares certificados.

Apesar da mudança na NR-16, decisões da justiça continuaram a condenar empresas a pagar o adicional de periculosidade

no caso de o veículo transportar mais de 200 litros de inflamáveis, mesmo em tanques destinados somente ao combustível utilizado na movimentação do próprio veículo.

PROJETO DE LEI

Na justificção do projeto apresentado na Câmara dos Deputados em 25 de maio de 2021, que deu origem à Lei 14.766/2023, o autor da matéria, deputado Celso Maldaner, afirmou que muitos caminhões possuem tanque suplementar – originais de fábrica ou instalados conforme a regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) –, para otimizar o transporte de cargas de longa distância, já que o adicional de combustível confere maior autonomia ao veículo para rodar em um país de dimensões continentais como o Brasil, em que as distâncias costumam ser largas.

O deputado escreveu: “Da existência do segundo tanque, com capacidade volumétrica superior a 200 litros de combustível, nasce a discussão sobre a caracterização da atividade do motorista destes caminhões como perigosa, enquadrando-os no item 16.6 da NR, e não no subitem 16.6.1, sob o argumento que a atividade poderia ser equiparada a transporte

de combustível, como se fosse possível confundir o tanque de consumo do próprio veículo com os tanques de armazenamento e transporte de inflamáveis”.

PONTOS DO DEBATE

Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público da Câmara, o relator da matéria, deputado Paulo Vicente Caleffi, pediu a aprovação, com substitutivo. Ele escreveu em seu parecer que o objetivo da propositura “não é suprimir direito algum dos motoristas, nem tampouco favorecer as empresas, o propósito é clarear na norma trabalhista o que é o bem transportado e o que é o bem de consumo, ou seja, o combustível usado no tanque próprio do veículo é um bem de consumo, não podendo caracterizar transporte de combustível, nem tampouco dar direito ao motorista algum direito adicional de periculosidade por circular com seu tanque contendo inflamável”.

Aprovada na Câmara, a matéria seguiu para o Senado. Em 19 de setembro 2023, foi realizada audiência pública na Comissão de Infraestrutura. Nessa ocasião, o assessor jurídico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Narciso Figueirôa Júnior, defendeu o projeto, destacando ser

importante que a CLT passasse a abrigar dispositivo com o teor do que consta no subitem 16.6.1.1, da NR-16, “para que haja maior segurança jurídica na legislação trabalhista sobre a inexistência de periculosidade em razão da quantidade de combustível existente nos tanques para consumo próprio dos veículos, suplementares ou de fábrica”.

VETO E REJEIÇÃO DO VETO

Em outubro, a matéria foi aprovada em plenário e seguiu para sanção presidencial, mas em 6 de novembro de 2023, houve veto integral do Executivo, após manifestação do Ministério do Trabalho e Emprego. Ao justificar o veto, o Executivo alegou que o projeto contrariava o interesse público ao estabelecer, em lei, hipóteses de descaracterização de periculosidade das atividades e operações sem, contudo, apontar objetivamente critérios e parâmetros para as quantidades de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos que possam ser transportadas.

O veto foi derrubado em sessão do Congresso Nacional realizada em 14 de dezembro de 2023. A Lei 14.766/2023 foi promulgada pelo presidente da República em 22 de dezembro.

CTM



Movimentação de carga ferroviária atinge maior nível em cinco anos

De 2006 a 2023, o crescimento da carga transportada por ferrovia foi de 64%, de acordo com o relatório da ANTF; já no ano passado, foram 530,6 milhões de toneladas

MÁRCIA PINNA RASPANTI

No ano passado, 530,6 milhões de toneladas úteis foram transportadas por trens, de acordo com o relatório da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). A entidade informa que esse é o terceiro maior volume da série histórica, só perdendo para o recorde de 569,4 milhões

de toneladas úteis registrado em 2018 e de 538,3 milhões obtido em 2017. De 2006 a 2023, segundo o relatório, o volume de carga transportado por ferrovia no Brasil aumentou 64%.

Em 2023, o transporte ferroviário de carga geral – produtos agrícolas, combustí-

veis, contêineres e demais cargas – somou 148,6 milhões de toneladas úteis. Esse foi o maior volume para a categoria desde 2005, quando tinham sido movimentadas 149,6 milhões de toneladas úteis. Quanto ao transporte por trilhos de minério de ferro, verificou-se uma evolução positiva de 4,95% no acumulado (de janeiro a dezembro de 2023) em comparação ao mesmo período de 2022.

PARCERIAS

Em nota, a Casa Civil atribuiu o crescimento à recuperação da economia e ao aumento das parcerias com a iniciativa privada. Segundo a pasta, a combinação de investimentos públicos e privados permite a melhoria da malha ferroviária.

Entre as principais realizações, a Casa Civil citou a retomada dos investimentos na Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) 1 e a intensificação das obras da Ferrovia de Integração Centro Oeste (Fico). A pasta também lembrou que o novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê

mais de R\$ 94 bilhões em investimentos públicos e privados no transporte ferroviário até 2026.

O governo também cita o aprimoramento dos contratos com as concessionárias de ferrovias e a elaboração de uma política de incentivos à devolução de trechos ociosos e inoperantes para aumentar a eficiência da malha ferroviária nos próximos anos. Além disso, as parcerias público-privadas, ressaltou o ministério, liberarão recursos do Orçamento para outras obras, como o trecho pernambucano da Transnordestina e a continuação da Fiol 2, na Bahia.

O relatório também destaca que o aumento da produção ferroviária ocorre diante da busca constante por maior eficiência energética (3,33 litros de diesel por mil TKU em 2023) e maior segurança (IAF igual a 10,46 acidentes por milhão Trem x Km). Em 2023, a operação ferroviária de carga apresentou uma redução de 6,6% no número de acidentes, quando comparado ao ano de 2022.

CTM

Com informações da **Agência Brasil**.

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

CTM
EDITORA

PepsiCo recebe primeiro caminhão elétrico semipesado da Scania



A PepsiCo adquiriu seu primeiro caminhão elétrico semipesado de distribuição no Brasil, do modelo Scania P25 6x2, fabricado na Suécia. A PepsiCo foi uma das pioneiras do setor de bens de consumo no Brasil a testar e adquirir caminhões movidos a GNV (gás natural veicular) e veículos 100% elétricos, desde 2019. Agora, agrega um caminhão elétrico da Scania à sua frota de grande porte, com capacidade para transportar 23 toneladas e autonomia de até 200 km.

A transportadora Andrade Logística, prestadora de serviço de logística para a PepsiCo, receberá um segundo caminhão elétrico da Scania que será utilizado nas rotas de distribuição de alimentos para a companhia. “A tecnologia nos ajuda a impulsionar nossa estratégia global de ESG, chamada PepsiCo Positive (pep+), que busca ampliar nossa frota de veículos com menor emissão de GEEs e outras soluções que resultem em ganhos ambientais em toda a nossa

cadeia de valor. É esse compromisso que nos move e a América Latina tem contribuição fundamental para os objetivos globais de ESG da PepsiCo”, diz Alex Carreteiro, presidente da PepsiCo Brasil Alimentos.

Este modelo da Scania foi trazido ao Brasil a pedido da PepsiCo para testes de desempenho e rotas em sua operação logística interna, entre as fábricas e centros de distribuição, considerando a autonomia para longas distâncias. O caminhão elétrico da PepsiCo vai operar entre as cidades de Cabreúva, Itu, Valinhos, Indaiatuba e Sorocaba no estado de São Paulo, e, ainda que não indique o início de vendas e fabricação do modelo no país, vai possibilitar o conhecimento necessário para o aprimoramento e adaptação às necessida-

des locais, ampliando as soluções da empresa para frotas mais sustentáveis.

“A eletrificação é uma jornada que depende de diversos fatores, especialmente ligados à infraestrut-

tura, tecnologia, descarte de baterias, entre outros, e estamos nesta fase de teste operacional com a PepsiCo. Como líderes na transição energética para tecnologias mais sustentáveis no trans-

porte da carga, estamos sempre buscando inovar e essa parceria será de suma relevância para o mercado brasileiro”, diz Christopher Podgorski, presidente & CEO da Scania Brasil.

Motoristas têm prazo prorrogado para fazer exame toxicológico



A Deliberação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) publicada no Diário Oficial da União prorroga o prazo para realização de exame toxicológico em todo o país. “Para não prejudicar os motoristas de boa-fé, decidimos oferecer mais esse período de regularização, que acreditamos ser o suficiente para extinguir essa demanda”, informa

o secretário nacional de trânsito, Aduardo Catão.

Conforme o texto, assinado pelo ministro dos transportes e presidente do Contran, Renan Filho, condutores das categorias C, D e E que ainda não regularizaram a situação deverão fazê-lo, de forma escalonada. Os períodos de regularização levarão em conta o mês de validade da Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Com a medida, motoristas flagrados dirigindo veículo das categorias C, D ou E com o exame toxicológico vencido por mais de 30 dias serão multados a partir de

1ª de maio, caso a validade da CNH expire entre janeiro e junho. As multas começam a ser aplicadas em 31 de maio, se a CNH vencer entre julho e dezembro.

De acordo com levantamento realizado pela secretaria nacional de trânsito (Senatran) em 20 de janeiro 1.214.903 motoristas das categorias C, D e E em todo Brasil ainda não fizeram o exame toxicológico. A penalidade de multa para as infrações prevista na Lei 14.599/2023, é de natureza gravíssima (cinco vezes) no valor de R\$ 1.467,35 e sete pontos na CNH.

Continental lança rede de monitoramento de pneus inteligentes



A Continental anuncia a entrada em operação da Truck Center ContiConnect, uma rede credenciada exclusiva de truck centers distribuída pelas principais rodovias do país e habilitada a oferecer a motoristas frotistas e autônomos o serviço de leitura dos dados de temperatura e pressão dos pneus inteligentes da marca.

Um pneu de carga pode perder cerca de 30 psi em sua calibragem a cada três

meses e estima-se que 50% dos pneus rodem com pressão abaixo da recomendada pelo fabricante. Essa condição não apenas coloca em risco a segurança do veículo, mas também tem um efeito negativo no consumo de combustível e na vida útil do produto.

A rede Truck Center ContiConnect funciona da seguinte maneira: os clientes que possuem pneus com o sensor da Continental

instalados são cadastrados na plataforma ContiConnect™, solução que automatiza o monitoramento da pressão e da temperatura e que mantém uma série histórica de todas as leituras realizadas ao longo da operação do pneu. O veículo entra no pátio do truck center, os dados do sensor são captados e lidos automaticamente pela estação em apenas dois minutos e disponibilizados no painel de leitura. Se necessárias, as correções são imediatamente efetuadas conforme o alerta da plataforma. Em veículos com pneus sem sensores, esse processo de checagem e correção da calibragem pode demorar mais de uma hora.

Porto de Santos recebe, pela primeira vez, navio com 366 metros de comprimento

O porto de Santos recebeu, em 1º de fevereiro, o MSC Natasha XIII, primeiro navio

com 366 metros de comprimento a atracar no cais santista. Construída em 2018, a

embarcação tem capacidade para transportar até 14,4 mil TEU em uma única viagem.



Até então, o maior navio a atracar em Santos tinha sido o CMA CGM Vela, em outubro de 2022. A embarcação tem 347 metros e capacidade para 11 mil TEU. Após a escala em Santos, o navio MSC Natasha XIII segue viagem para a Ásia.

Para o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, a chegada de navios de 366 metros é uma grande conquista. “O porto de Santos

comprova que está entre os melhores do mundo e o governo federal está empenhado em melhorar a infraestrutura com obras importantes, como a dragagem de aprofundamento e manutenção, a melhoria e ampliação das perimetrais, a construção do túnel Santos-Guarujá, a implantação da pera ferroviária e tantas outras. Dou os parabéns à MSC pelos esforços para chegarmos a este momento

histórico, bem como à Brasil Terminal Portuário (BTP), que preparou seu terminal com muita eficiência para receber essa nova classe de navios”, afirmou.

A BTP destaca a infraestrutura do complexo portuário santista. “A BTP aguardava, com muita expectativa, a chegada inaugural do navio de 366 metros ao maior porto do hemisfério sul. O terminal já estava preparado para receber essa nova classe de navios e conta com uma infraestrutura equivalente aos melhores portos do mundo e um time altamente qualificado, focado em operações com índices eficientes de produtividade e segurança.”

GOL entra com pedido de recuperação judicial nos EUA

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes recebeu a aprovação do Tribunal de Falências do Distrito Sul de Nova York dos Estados

Unidos para a reestruturação financeira legal da companhia, iniciada em 25 de janeiro de 2024. As aprovações concedidas

pelo Tribunal dos EUA na audiência “First Day hearing” garantem que a GOL continuará operando normalmente durante o



processo, conforme comunicado anteriormente.

Como esperado, o tribunal dos EUA aprovou preliminarmente que a GOL acesse os US\$ 950 milhões do financiamento na modalidade “devedor em posse” (“DIP”) que foi concedido por membros do Grupo

Ad Hoc de Bondholders da Abra e outros Bondholders da Abra. A GOL buscará aprovação final para acessar integralmente o financiamento em audiência que será realizada nas próximas semanas. Enquanto isso, a GOL terá acesso imediato à parcela disponibilizada da nova liquidez.

O Chapter 11 é um processo judicial dos Estados Unidos para a reestruturação de empresas com operações em múltiplas jurisdições. O processo permite que as empresas

fortaleçam a sua posição financeira, enquanto continuam a operar normalmente, sujeitas a supervisão e aprovação do sistema judicial do país. O processo do Chapter 11 tem sido utilizado com sucesso por muitas companhias aéreas internacionais, incluindo, Aeroméxico, American Airlines, Delta Airlines, Latam Airlines, United Airlines e Avianca Colômbia. A Scandinavian Airlines está também se reorganizando por meio de um processo de Chapter 11.

Prometeon retorna como patrocinadora e fornecedora de pneus para a Copa Truck



A Prometeon volta a ser patrocinadora e fornecedora exclusiva de pneus para a Copa Truck. O contrato,

com vigência de dois anos, entrou em vigor em janeiro deste ano e se estenderá até o fim de 2025.

A Copa Truck, conhecida pela acirrada competição e apaixonada base de fãs, receberá novamente o apoio da fabricante de pneus Prometeon durante

as oito etapas programadas para 2024 e terá, na sua disputa de Interlagos, no mês de agosto, a Etapa Prometeon. A disputa na pista paulistana com 4.309 metros de extensão será o principal ponto de ativações da empresa para seus clientes e parceiros.

A retomada marca um reencontro especial, visto que a Prometeon desempenhou um papel fundamental como patrocinadora e fornecedora de pneus desde a criação do campeonato em 2017, mantendo-se presen-

te até o término de 2018. Além disso, reforça o compromisso da fabricante com o esporte, tanto dentro quanto fora do Brasil. Atualmente, a Prometeon tem importantes ativações no Campeonato Mundial de

Superbike e recentemente anunciou acordo com as Seleções Italianas de futebol, além de patrocínio no Rally Dakar, o mais importante do planeta, além de ser o patrocinador principal do Parma, na Itália.

Setor de implementos rodoviários registra melhor janeiro da história



A indústria de implementos rodoviários registrou em janeiro de 2024 o melhor resultado para esse mês em toda sua história. No período foram empla-

cados 7.075 reboques e semirreboques (segmento pesado), segundo informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviá-

rios (Anfir). As primeiras vendas no ano fazem parte dos preparativos das empresas de logística que atendem ao agronegócio para o transporte da safra. As principais colheitas que acontecem no primeiro semestre são soja, milho e cana-de-açúcar.

A perspectiva para os negócios da indústria em 2024 é boa, na avaliação da Anfir. As verbas destinadas ao PAC são da ordem de R\$ 54 bilhões e deverão trazer reflexos positivos ao setor. A baixa taxa de desemprego e o crescimento da renda média poderão aquecer as

vendas no mercado de varejo. A redução prevista na taxa Selic poderá melhorar as condições de crédito.

O setor pesado registrou crescimento de 8,2% com

relação a janeiro de 2023. No mês foram emplacados 7.075 implementos rodoviários, ante 6.539 no primeiro mês do ano passado. O segmento leve teve 4.196

produtos emplacados em janeiro de 2024, o que representa recuo de 18,01% com relação a janeiro de 2023, quando foram vendidos 5.118 produtos.

Amaggi adquire 100 rodotrens Librelato



A Librelato vendeu 100 rodotrens basculantes Premium para a gigante do agronegócio Amaggi, que atingiu o total de 500 implementos Librelato em sua frota. Cliente da Librelato desde 2021, a Amaggi, localizada no estado do Mato Grosso, na região centro-oeste, produz anualmente 1,5 mi-

lhão de tonelada de soja, milho e algodão, além de atuar com commodities, logística, operações e com geração e comercialização de energia limpa e renovável. A aquisição dos novos implementos tem como objetivo escoar a produção agrícola das principais regiões produtoras até os portos.

A expansão da frota da Amaggi, escolhendo novamente a Librelato como fornecedora, consolidou ainda mais a parceria entre as empresas, que estão otimistas em relação ao fortalecimento dessa colaboração em 2024. "Estamos empenhados em intensificar os nossos esforços, em conjunto com a Librelato, com o objetivo de manter e ampliar a presença da Amaggi no mercado. Confiamos que os implementos fortes da empresa e preparados para o trabalho pesado do campo nos ajudarão a chegar mais longe", conclui Anilton Carmo, gerente de logística da Amaggi.

GARANTIA TRIPPLA

apollo **TYRES**

R A I



A ÚNICA COM
3 GARANTIAS.

- 1) **MÍNIMO
2 RECAPAGENS**
- 2) **DANOS
ACIDENTAIS**
- 3) **GARANTIA
LEGAL**

Só um pneu com carcaça
tão robusta pode oferecer
toda essa proteção.

**É garantia para deixar
caminhoneiros e frotistas
cobertos de confiança.**

Conheça as condições e
cadastre logo seus pneus novos.
apollotyres.com.br

Escaneie o QR Code
e confira o regulamento
completo no site.



apollo
TYRES