

COMPANHIAS AÉREAS APOSTAM EM VOOS MAIS SUSTENTÁVEIS

LATAM, AZUL E GOL REVELAM SUAS INICIATIVAS PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE POLUENTES EM SUAS OPERAÇÕES



INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

AS CONCESSIONÁRIAS DOS PRINCIPAIS AEROPORTOS DO PAÍS INVESTEM EM MAIS EFICIÊNCIA LOGÍSTICA PARA ATENDER A DEMANDA CRESCENTE DO TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS

FERROVIAS EM EXPANSÃO

A META É QUE O MODAL FERROVIÁRIO CHEGUE A UMA PARTICIPAÇÃO DE ATÉ 40% NA MATRIZ BRASILEIRA DE TRANSPORTES, COM INVESTIMENTOS DE R\$ 94,2 BILHÕES ATÉ 2026

MAIORES DO TRANSPORTE & MELHORES DO TRANSPORTE

CONFIRA OS VENCEDORES DA 37ª EDIÇÃO DA PREMIAÇÃO QUE REUNIU, EM SÃO PAULO, APROXIMADAMENTE 550 CONVIDADOS



ENTREVISTA: CLOVES EDUARDO BENEVIDES, SUBSECRETÁRIO DE SUSTENTABILIDADE DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GEOTAB[®]

Sua frota conectada com o poder dos dados.

SOLUÇÕES INTELIGENTES
que vão trazer **mais segurança**
e **reduzir custos** com a sua frota.



Economia



Manutenção



Performance



REDAÇÃO**CEO**

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

DIRETOR EDITORIAL

Fred Carvalho
fredcarvalho@otmeditora.com

EDITORA

Aline Feltrin
alinefeltrin@otmeditora.com

COLABORADORES

Sonia Moraes e Valeria 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

REDES SOCIAIS

Caio Lima
caiolima@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. (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Eficiência operacional e redistribuição entre os modais: caminhos para um Transporte 'mais verde'

Ganhar eficiência, reduzir custos e, conseqüentemente, poluir menos é uma discussão já conhecida no transporte rodoviário de cargas. Quando a operação é mais otimizada, um caminhão é capaz de reduzir consideravelmente a emissão de gases do efeito estufa.

Essa estratégia – em conjunto com a utilização de biocombustíveis e veículos com motorização mais avançada – torna o transporte mais sustentável e mais rentável ao operador. No modal aéreo, uma conduta muito parecida está sendo adotada pelas companhias aéreas. A reportagem de capa desta edição mostra que, enquanto aguardam a disponibilidade em escala mundial do combustível sustentável de aviação (SAF), as principais empresas do país estão aprimorando a eficiência operacional e investindo em frotas mais modernas para reduzir emissões e ganhar mais competitividade, alinhando-se às tendências globais de sustentabilidade.

Além de melhorias na eficiência, outra maneira de tornar a matriz de transporte brasileira de cargas 'mais limpa' e menos poluente é distribuir melhor as cargas entre os modais e reduzir a dependência do rodoviário. Nesse sentido, o setor ferroviário caminha para expandir sua participação com investimentos de R\$ 94,2 bilhões até 2026 para ampliar a malha ferroviária. Os detalhes sobre como esse avanço será implementado estão disponíveis em reportagem desta edição.

Ainda dentro do tema de sustentabilidade, na seção "Conversa Franca", o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Eduardo Benevides, contou com exclusividade quais são os planos e metas do governo federal para reduzir as emissões de poluentes do transporte de cargas e quais serão os impactos esperados para a logística nacional.

Boa leitura e até 2025



Aline Feltrin
 Editora

3 EDITORIAL

Um transporte de cargas mais sustentável exige maior eficiência operacional e um avanço urgente na redistribuição de cargas entre os diferentes modais

6 CONVERSA FRANCA

Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, detalha como o governo planeja reduzir as emissões de poluentes do transporte de cargas e quais são os impactos esperados para a logística nacional

**18 SUSTENTABILIDADE NO TRANSPORTE AÉREO**

Companhias aéreas apostam em frota de aviões mais moderna para ganhar eficiência operacional e reduzir emissões de poluentes

34 INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA

O transporte aéreo de cargas deixou no passado períodos de turbulência e apresenta forte perspectiva crescimento para os próximos anos. Para atender a demanda, concessionárias dos principais aeroportos do Brasil investem em mais eficiência

46 EVOLUÇÃO DOS TRILHOS

Ferrovias deverão chegar a uma participação de até 40% na matriz de transporte no Brasil, uma expansão de 30 mil para 35 mil quilômetros de malha ferroviária. Para que esse avanço ocorra estão programado R\$ 94,2 bilhões até 2026

56 COMBUSTÍVEIS: O FIM DA ADULTERAÇÃO DO ARLA 32

Nova norma da ABNT deverá inibir a utilização da solução produzida a partir de ureia agrícola que é prejudicial ao meio ambiente. Seu uso configura crime fiscal e é passível de multa

64 CONTEÚDO DE MARCA: FORD MOSTRA SUA FORÇA

A unidade especializada em veículos e serviços para frotistas da marca norte-americana tem se destacado de forma significativa na América do Sul, especialmente no Brasil, oferecendo soluções inovadoras que atendem às mais diversas necessidades das operações logísticas

66 MAIORES DO TRANSPORTE & MELHORES DO TRANSPORTE

A 37ª edição da premiação reuniu em São Paulo aproximadamente 550 convidados para celebrar as empresas que se destacaram no setor de transporte de cargas e passageiros

81 MERCEDES-BENZ LANÇA SPRINTER ELÉTRICA NO BRASIL

A marca alemã apresenta ao mercado nacional as versões elétricas da Sprinter: truck, furgão e furgão vidrado para transporte de passageiros. Os veículos serão comercializados em 14 pontos de venda em diversas localidades do país

88 AUTOPEÇAS: OS 50 ANOS DA VALEO

Referência nos principais avanços tecnológicos do setor automotivo, a Valeo celebra sua trajetória no Brasil com o lançamento de novos produtos e serviço

97 PANORAMA MULTIMODAL

Fatos que marcaram os modais de transporte nos últimos dois meses

Cartão Transportes Bradesco. Muito mais benefícios para a transportadora.

Conheça mais
benefícios:



- Controle e organização dos gastos.
- Redução de custos e otimização de processos.
- Recarga on-line e em tempo real.
- Relatórios customizados.
- Aderência às normas da ANTT.



Cartão pré-pago

Central de Relacionamento Cliente Pessoa Jurídica: 3003 1000
(capitais e regiões metropolitanas) e 0800 202 1000 (demais localidades).
Acesso do exterior: +55 (11) 3003 1000. SAC – Alô Bradesco: 0800 704 8383.
SAC – Deficiência Auditiva ou de Fala: 0800 722 0099. Ouvidoria: 0800 727 9933.



bradesco
empresas e negócios

Descarbonização na mira do Ministério dos Transportes

Por **ALINE FELTRIN**

Durante a 29ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2024 (COP29), realizada em Baku, Azerbaijão, em novembro, o Ministério dos Transportes apresentou a estratégia do governo



brasileiro para reduzir as emissões de gases de efeito estufa no setor de transportes. O plano visa fortalecer a malha ferroviária para diminuir a dependência do transporte rodoviário, que atualmente responde por 65% do transporte de cargas no país. A meta é transferir até 40% da carga para as ferrovias até 2035. Outras iniciativas incluem a melhoria das condições das rodovias e o incentivo ao uso de biocombustíveis.

Em entrevista à revista Transporte Moderno, Cloves Eduardo Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, detalhou

como o governo planeja implementar essas ações e os impactos esperados para a logística nacional.

Graduado em Gestão, Benevides tem uma trajetória de destaque na implementa-

ção de políticas públicas e projetos sociais. Entre 2022 e 2023, foi Secretário de Justiça e Direitos Humanos do estado de Pernambuco. No governo de Pernambuco, atuou também como secretário de prevenção à violência e drogas e como secretário de desenvolvimento social, criança e juventude. Além disso, foi diretor de articulação e projetos no Ministério da Justiça e secretário executivo de prevenção à violência no governo de Alagoas. No estado de Minas Gerais, exerceu a função de subsecretário de estado e presidiu a Fundação Educacional Caio Martins.

TM – Quais são as principais medidas que já estão sendo adotadas pelo Ministério dos Transportes para a redução de emissões de poluentes no setor de transportes?

Cloves Eduardo Benevides – É importante considerar o Brasil no contexto do Plano Clima e a participação do Ministério dos Transportes nesse processo. O compromisso brasileiro apresentado tem metas bem arrojadas e é um marco. O plano está dividido em dois grupos principais: o primeiro focado em agricultura, desmatamento e uso da terra, e o segundo, englobando as demais áreas de governo, incluindo o Ministério dos Transportes.

TM – E como o Ministério dos Transportes participa desse debate?

Cloves Eduardo Benevides – O Ministério participa ativamente, coordenando dois grupos dentro do Plano Clima: o grupo de adaptação e o grupo de mitigação. É a partir desses grupos que surgem as metas e compromissos do setor.

TM - Quais ações concretas o Ministério tem implementado nesse sentido?

Cloves Eduardo Benevides – Temos adotado algumas medidas estruturais. A primeira delas é a perspectiva de novas tecnologias. A emissão de poluentes está diretamente relacionada ao uso da infraestrutura e ao tipo de energia utilizada. Dentro disso, temos algumas medidas em andamento. Uma delas é a implementação da pesagem dinâmica. Essa tecnologia visa reduzir a necessidade de frenagens e acelerações, o que, conseqüentemente, diminui a emissão de poluentes.

TM – E quanto ao *free flow*, pedágio automático?

Cloves Eduardo Benevides – O *free flow* é outra frente importante. Esse sistema de pedágio automático, que substitui as cancelas

TM – Quais são os potenciais de redução de emissões dessas tecnologias?

tradicionais, também contribui para a redução de emissões, já que elimina a necessidade de paradas e acelerações nos pedágios. Estamos na fase de definição de parâmetros e cronograma para a implementação e mensuração dos resultados.

Cloves Eduardo Benevides – O *free flow*, por exemplo, tem um grande potencial, pois elimina diversas paradas dos caminhões, aumentando a eficiência e reduzindo a emissão de poluentes. Estamos ainda na fase de testes e mensuração dos resultados, mas os dados preliminares indicam que há um grande potencial de redução.

O Ministério dos Transportes tem desenvolvido também uma diretriz para a criação de corredores de transporte com foco na transição energética. Todos os novos contratos de concessão, a serem assinados no próximo ano, terão uma cláusula que dedica 1% do valor à transição energética e à adaptação da infraestrutura. Isso inclui a instalação de postos de recarga e o uso de biocombustíveis, além de outras tecnologias para medir a pegada de carbono nos corredores de transporte.



“O Brasil tem um compromisso muito claro que é reduzir 67% das emissões até 2035, em comparação com os níveis de 2005.”



Soluções completas
em **logística**
com inovação e
sustentabilidade.



Com soluções diferenciadas e customizadas, a VIX Logística se destaca com operações inteligentes e eficientes para qualquer necessidade de logística dedicada. Estamos entre **as maiores e melhores empresas de transporte do País** e isso nos motiva a continuar nossa trajetória em busca da inovação e da excelência, sempre.

NOSSO PORTFÓLIO COM MAIS DE 30 SERVIÇOS E MAIS DE 50 ANOS DE EXPERTISE

MOVIMENTAÇÃO DE CARGA | FRETAMENTO | LOCAÇÃO DE MÁQUINAS
E EQUIPAMENTOS | LIMPEZA INDUSTRIAL | OPERADOR LOGÍSTICO
TRANSPORTE DE MATERIAIS | GESTÃO DE MATERIAIS E ESTOQUE



uma empresa
VIXPAR

vix.com.br [vix.logistica](https://www.instagram.com/vix.logistica) [vix-logistica](https://www.linkedin.com/company/vix-logistica)

TM – Qual é o desenvolvimento em andamento para estruturas de abastecimento de veículos movidos a GNL?

Cloves Eduardo Benevides – Estamos autorizando estudos para a adaptação e utilização de veículos de carga movidos a GNL (Gás Natural Veicular), que também contribuem para a redução da pegada de carbono. Essa é mais uma medida para diversificar as fontes de energia e reduzir as emissões no setor.

TM - O Ministério está realizando algum tipo de mensuração das emissões no setor?

Cloves Eduardo Benevides – Sim. Estamos em negociação com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) para adotar uma nova estratégia de mensuração das emissões. A ideia é ir além do inventário tradicional, focando em uma abordagem que incentive a regularização e a melhoria dos equipamentos e motores, o que também contribui para a redução de emissões.

TM - Como o Ministério dos Transportes atua no processo de substituição de combustíveis fósseis no setor de transporte?

Cloves Eduardo Benevides – A substituição de combustíveis, especialmente por fontes mais limpas, é regulada pelo Ministério de Minas e Energia e pelo Ministério da Indústria e Comércio. O Ministério dos Transportes tem um papel residual, focando principalmente em garantir o uso eficiente da infraestrutura de transporte.

TM – Como o Ministério dos Transportes está trabalhando para reduzir a emissão de poluentes no setor de transportes?

Cloves Eduardo Benevides – A redução de emissão é um dos pilares do nosso trabalho, especialmente dentro do contexto do Plano Clima. O que está sendo feito é que qualquer ação que envolva pegada de carbono e redução de emissões será integrada ao nosso compromisso

no Plano, que visa colaborar com a estratégia de descarbonização.

Cloves Eduardo Benevides – De fato, a frota de veículos mais limpos é pequena, mas já é um avanço importante para viabilizar novas tecnologias que ajudam a reduzir a emissão. Um dos gargalos que enfrentamos é a questão da intermodalidade. O Brasil é altamente dependente do transporte rodoviário, que hoje representa 65% do transporte de carga. Estamos desenvolvendo estratégias para incentivar outros modais, especialmente o ferroviário, que pode ser uma grande solução ambiental.

Cloves Eduardo Benevides – O governo está finalizando um plano para induzir novos projetos e, em breve, será lançado um plano de concessões para o setor ferroviário. Isso inclui uma série de medidas para acelerar o processo de licenciamento e aumentar a malha ferroviária no Brasil, com foco em ligar mais regiões aos portos.

Cloves Eduardo Benevides – A estimativa é que, com a expansão do modal ferroviário, um aumento de apenas 1% na utilização desse modal pode resultar em uma redução de até 8% nas emissões. Isso é significativo, especialmente quando consideramos que o modal ferroviário é muito mais eficiente em termos de redução de emissão de poluentes do que o rodoviário.

TM – O número de veículos com tecnologias mais limpas ainda é pequeno em relação à frota total de caminhões que tem idade média avançada e, portanto, polui mais. Como o Ministério dos Transportes enxerga esse desafio?

TM – Detalhe sobre o plano de expansão do transporte ferroviário de cargas.

TM – Qual o impacto do desenvolvimento do setor ferroviário para a redução de emissões?



“A ideia é integrar todas essas frentes: reduzir a dependência do rodoviário, expandir a infraestrutura ferroviária, dar nova utilidade a trechos ferroviários desativados, adotar novas tecnologias e, claro, trabalhar com outros modais como as hidrovias e a cabotagem.”

TM – Além do ferroviário, outros modais poderiam ajudar nessa redução de emissões?

Cloves Eduardo Benevides – Sim, embora o ferroviário tenha um grande potencial, também temos as hidrovias e a cabotagem, que são muito limpas. O Brasil tem muitos rios navegáveis, e, agora, está em andamento um plano de concessão de hidrovias que pode reduzir o uso do transporte rodoviário. A cabotagem, embora ainda pequena, tem grande potencial de contribuir para a redução de emissões, e estamos incentivando o seu uso.

TM – Existe algum levantamento que mostra qual a redução de emissões que a cabotagem pode proporcionar?

Cloves Eduardo Benevides – A cabotagem, por ser mais eficiente e menos poluente que o transporte rodoviário, tem um potencial significativo de redução de emissões, especialmente quando consideramos o uso em rotas curtas e médias.

TM – E quanto a sustentabilidade do modal aéreo? Como o Ministério enxerga o potencial do combustível de aviação sustentável (SAF) para a redução de emissões?

Cloves Eduardo Benevides – Essa tecnologia ainda está em desenvolvimento, e o Ministério dos Transportes não tem informações detalhadas sobre o estágio atual. No entanto, o combustível sustentável de aviação tem um grande potencial de redução de emissões e pode contribuir para reduzir os custos do

ENTENDER É SABER QUE CADA CLIENTE É ÚNICO. ATENDER É CONTRIBUIR COM O RESULTADO DE CADA UM.

A JSL tem sempre um serviço inovador e customizado para cada cliente e se dedica a entender, atender e se antecipar às suas necessidades.

Temos o **maior portfólio de serviços logísticos do Brasil**, único e irreplicável, que inclui:

-  Logística interna
-  Armazenagem
-  Transporte de cargas
-  Distribuição urbana
-  Logística de commodities
-  Fretamento



Com um portfólio de serviços logísticos integrado estamos presentes em 16 setores essenciais da economia brasileira e mais nove países com foco em contribuir com o crescimento dos nossos clientes, a razão da nossa existência empresarial.

É por isso que, **para cada cliente, tem uma JSL única e exclusiva.**


ENTENDER PARA ATENDER



transporte aéreo de cargas, o que ajudaria a diminuir a dependência do rodoviário.

TM – A ideia é, ao integrar todos esses modais e tecnologias, que o Brasil consiga cumprir seus compromissos de redução de emissões?

Cloves Eduardo Benevides – Exatamente. A ideia é integrar todas essas frentes: reduzir a dependência do rodoviário, expandir a infraestrutura ferroviária, dar nova utilidade a trechos ferroviários desativados, adotar novas tecnologias e, claro, trabalhar com outros modais como as hidrovias e a cabotagem. Com isso, o Brasil tem um compromisso muito claro, que é reduzir 67% das emissões até 2035, em comparação com os níveis de 2005.

TM – O que podemos esperar do Ministério dos Transportes para a descarbonização, considerando as iniciativas mencionadas anteriormente, como biocombustíveis e pedágio *free flow*?

Cloves Eduardo Benevides – Estamos falando de diversas iniciativas, como infraestrutura para novos biocombustíveis, aumento da utilização de outros modais e melhorias no transporte ferroviário. São estratégias para reduzir emissões, aumentar a eficiência e facilitar o transporte de forma mais sustentável.

TM – Com a pressão global de redução de emissões pode, finalmente, ajudar a equilibrar o uso dos modais no Brasil?

Cloves Eduardo Benevides – Depende muito de como o mundo avançar nas estratégias de financiamento climático. A transição para um modelo mais sustentável tem custos, e alguém precisa arcar com isso. O debate sobre o financiamento da agenda climática global, que inclui um valor de R\$ 300 bilhões, é essencial para viabilizar essa mudança.



“O Brasil tem uma vantagem competitiva enorme na produção de combustíveis e energia limpa. Além disso, somos fundamentais na alimentação do planeta, o que torna a melhoria da infraestrutura e da logística do Brasil crucial para o futuro, tanto internamente quanto para exportação.”

TM – Como o Brasil pode se beneficiar dessa transição, especialmente considerando sua posição estratégica na produção de alimentos e energia limpa?

Cloves Eduardo Benevides – O Brasil tem uma vantagem competitiva enorme na produção de combustíveis e energia limpa. Além disso, somos fundamentais na alimentação do planeta, o que torna a melhoria da infraestrutura e da logística do Brasil crucial para o futuro, tanto internamente quanto para exportação.

TM – Como o Fundo Clima pode apoiar essa mudança, principalmente em relação à substituição das ferrovias?

Cloves Eduardo Benevides – O debate está em andamento. O Fundo Clima, até agora, tem se concentrado nas ferrovias elétricas, mas também é necessário discutir a substituição por locomotivas híbridas. Isso permitiria uma transição mais rápida para uma matriz energética mais limpa, sem a necessidade de grandes extensões ferroviárias.

TM – A renovação da frota de caminhões é uma solução viável para reduzir as emissões no Brasil. Mas ainda não há um programa de renovação permanente...

Cloves Eduardo Benevides – Toda transição tem um custo, e esse é um debate que o vice-presidente Geraldo Alckmin está conduzindo com muito cuidado e base técnica. A questão é: qual o impacto global da renovação da frota? Embora a

descarbonização seja incontestável, é preciso considerar como essa transição afeta a economia local e global.

TM – Então, o impacto econômico precisa estar no centro da discussão.

Mas, como o Brasil poderia financiar um programa de renovação de frota permanente?

Cloves Eduardo Benevides – A falta de financiamento é, de fato, um obstáculo. E é aí que entra o mercado global de carbono, que é um compromisso de todos os países. Se uma região não conseguir atingir suas metas, ela poderia direcionar recursos para áreas que precisam de apoio para substituir mais rapidamente suas frotas. Estamos falando de uma missão global: o planeta precisa reduzir a temperatura, e os compromissos de cada país precisam se alinhar. Isso torna o processo complexo, mas é possível.

Além da renovação da frota, outros fatores, como a regulação de motores, também podem contribuir para a redução de emissões.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT), por exemplo, tem defendido que, além da renovação da frota, a regulação de motores e processos de testagem também podem ser ferramentas importantes para garantir a redução de emissões. E isso poderia se tornar uma ação pública, ajudando na transição para uma frota mais limpa.

CTM



A **SIMPAR** é uma **holding ativa**, que vivencia e contribui com cada um dos seus negócios.

Está **próxima** das suas empresas, participa da concepção dos planos de negócios e assegura que as suas empresas terão os recursos necessários – estruturais, financeiros e de gestão – para executar o que foi acordado com eficiência, seguindo os princípios de Governança inegociáveis e, principalmente, conduzidos por um conjunto de **Valores** que resulta em uma **Cultura** sólida e um **Modelo de Gestão** de alta performance.

Somos ágeis na tomada de decisões, em identificar oportunidades e fazer correções quando necessário:
o **Jeito SIMPAR de ser e fazer**.

O **CLIENTE** como centro de tudo em cada negócio. **GENTE** competente, comprometida e motivada. **SIMPLICIDADE** para manter o foco no que é realmente importante. **ATITUDE DE DONO** para ter alto padrão de qualidade na execução e respeito pelos recursos. **SUSTENTABILIDADE** nas práticas economicamente viáveis, ecologicamente corretas e socialmente justas. **LUCRO** sem a qual não é possível impactar positivamente nossas empresas, clientes, nossa gente, acionistas, investidores e toda a sociedade.

Isso é a SIMPAR.





Powered by
**Sustainable
Aviation
Fuels**

Rumo a voos mais sustentáveis

As companhias aéreas estão substituindo suas frotas por aviões mais modernos, com maior eficiência operacional e emissão menos poluentes, enquanto aguardam a disponibilidade em escala mundial do combustível sustentável de aviação (SAF)

Por SONIA MORAES

As companhias aéreas avançam em suas estratégias de sustentabilidade com objetivo de contribuir para amenizar os impactos causados pelas mudanças climáticas no mundo. As empresas estão substituindo suas frotas por aviões mais modernos, que tenham maior eficiência operacional e sejam

menos poluentes, enquanto aguardam a disponibilidade em escala mundial do combustível sustentável de aviação (SAF). A LATAM, Azul e GOL detalham os seus planos para atingir suas metas de reduzir as emissões de poluentes em suas operações em entrevista exclusiva para a Transporte Moderno.

LATAM PRETENDE REDUZIR 50% DA INTENSIDADE DAS EMISSÕES DOMÉSTICAS ATÉ 2030

“A produção de SAF é suficiente para 0,15% da demanda mundial e seus valores são até cinco vezes superiores ao combustível de aviação convencional”

Raquel Argentino,
gerente de sustentabilidade e
impacto social da LATAM



A LATAM renovou a sua estratégia de sustentabilidade com ações e metas organizadas em três pilares – mudanças climáticas, economia circular e valor compartilhado –, nas operações com passageiros e cargas para promover o desenvolvimento social, ambiental e econômico da região.

Nas ações referentes às mudanças climáticas a companhia está investindo em eficiência energética e em novas tecnologias, como a renovação de frota e aquisição de aeronaves Aeroshark para diminuir suas emissões de carbono na atmosfera. É uma tecnologia inovadora, inspirada na pele de tubarão que, utilizando milhões de escamas, permite reduzir a fricção da fuselagem e diminuir a emissão de CO₂.

“A renovação da frota está na agenda de descarbonização da companhia, que se comprometeu reduzir ou compensar 50% da intensidade das emissões domésticas até 2030 em cada um dos cinco países onde têm divisões (Brasil, Chile, Peru, Equador e Colômbia), estabelecendo um caminho para serem neutros em carbono até 2050”, afirma Raquel Argentino, gerente de sustentabilidade e impacto social da LATAM.

Segundo a gerente, entre 2011 e 2023, o

grupo LATAM obteve 6,3% de eficiência no uso de combustível por meio do programa *LATAM Fuel Efficiency*, que promove iniciativas focadas na redução de consumo de combustível e na eficiência operacional para otimizar a sua economia. “Como resultado, alcançou economia bruta de 77 milhões de galões, o equivalente a 737 mil toneladas de CO₂ que deixaram de ser emitidos.”

A LATAM tem adquirido aviões mais modernos, que consomem menos e reduzem emissões, como os modelos A320 e A321neo, que representam uma redução de 20%, e o Boeing 787, que consome e emite 25% menos. Em 2023, a operação brasileira recebeu 15 novas aeronaves, sendo sete A321neo e oito A320neo. Em 2024, até outubro, foram sete novas aeronaves recebidas, todas A321neo. As novas aeronaves já são preparadas para operar com o SAF.

Até outubro de 2024, a frota da companhia no Brasil conta com 39 aeronaves dos modelos neo da Airbus em operação,

totalizando 341 aviões. Até 2030 planeja incluir mais de 110 aeronaves dos modelos A320neo, A321neo e A321XLR.

A executiva destaca que grupo tem agregado diversas iniciativas para atingir resultados. Alguns já foram incorporados rotineiramente na operação, com base na aprendizagem ano a ano e na consistência do programa. A LATAM também estabeleceu parceria com o Ministério da Defesa, Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA), por meio do projeto Eficiência de Rotas, existente desde 2015, que visa a otimização de 300 rotas aéreas para reduzir as emissões de carbono, 75 delas serão permanentes. “Com base em análises climáticas e operacionais, a LATAM planeja o aeroporto alternativo mais eficiente para cada voo, reduzindo o consumo de combustível no caso de contingências.”

Essas ações, segundo a gerente, podem reduzir o consumo de combustível e,



consequentemente, as emissões, sem gerar impacto tão significativo nos custos operacionais da companhia. “Esse enfoque é fundamental para equilibrar as necessidades ambientais com a viabilidade financeira em curto prazo, até que o SAF se torne uma solução mais acessível e escalável.”

Outra iniciativa da companhia foi a incorporação de equipamentos de *Ground Power Unit/Air Conditioner Unit* (GPU/ACU) – unidade de energia terrestre e de ar-condicionado de última geração nos aeroportos de Congonhas, Guarulhos, em São Paulo, e Santos Dumont, no Rio de Janeiro, que fornecem energia e ar-condicionado às aeronaves quando estão em

Aeronave Aeroshark da LATAM, inspirada na pele de tubarão, utiliza milhões de escamas permitindo reduzir a fricção da fuselagem e diminuir a emissão de CO₂.

solo, permitindo uma redução anual de quatro milhões de galões de combustível por ano.

Em relação à meta de zero resíduos em aterros sanitários até 2027, a LATAM está desenvolvendo ações e estudando alternativas de reuso por meio de um projeto de economia circular e garantindo que os resíduos que não possam ser reaproveitados sejam destinados ao coprocessamento.

“Em 2023, o Grupo LATAM encerrou com um progresso significativo na eliminação de plásticos de uso único em todas as suas operações, alcançando uma redução de mais de 1.700 toneladas. O volume corresponde a cerca de 96% do escopo definido pelo Grupo LATAM como plástico de uso único, o equivalente a 266 milhões de sacolas plásticas. Os 4% restantes correspondem

aos itens que não puderam ser substituídos ou eliminados por motivos legais, de segurança, saúde ou operacionais, ou porque não havia opções de substituição disponíveis no mercado”, conta a gerente.

DESAFIOS PARA DESCARBONIZAR A AVIAÇÃO

Na avaliação da LATAM, o principal desafio para descarbonizar a aviação hoje é a disponibilidade do SAF. “A quantidade disponível em nível mundial é limitada, e o acesso a este combustível na América do Sul continua sendo um dos grandes desafios que enfrenta a descarbonização da indústria. “É preciso um marco regulatório da descarbonização da aviação com regras claras e coerentes, segurança jurídica para investimentos, além de incentivos e tributação adequados”, diz Raquel. “Por outro lado, o crescimento sustentável da aviação não pode aumentar os custos a ponto de impedir o acesso das pessoas ao transporte aéreo e o

aumento da conectividade.”

Segundo a gerente, a produção de SAF é suficiente para 0,15% da demanda mundial, e seus valores são até cinco vezes superiores ao combustível de aviação convencional. “A América do Sul tem grande potencial de produzir o SAF e com ele trazer contribuições significativas à ação climática. Por isso, é importante avançar em uma agenda que envolva os diferentes setores para promover sua produção em nossa região.”

Raquel considera as compensações de emissões de carbono como uma alternativa viável no curto prazo para ajudar a LATAM atingir suas metas de redução de emissões, enquanto o SAF ainda não é produzido em alta escala e com preços competitivos. “A compensação por meio de créditos de carbonos, reconhecida pelo programa *Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation* (Corsia), permite que a companhia compense suas emissões de forma eficiente, ajudando a mitigar o impacto



“O SAF pode ser produzido a partir de uma variedade de fontes renováveis, como óleos vegetais, resíduos agrícolas, gorduras animais e, até mesmo, resíduos sólidos urbanos”

Filipe Alvarez,
gerente de sustentabilidade
da Azul

ambiental enquanto o SAF não está disponível em volume suficiente.”

AZUL PRETENDE ALCANÇAR A NEUTRALIDADE DE CARBONO EM 2045

Na Azul a meta de alcançar a neutralidade de carbono está definida para 2045 – cinco anos antes do prazo estabelecido globalmente para o setor de aviação. Desde 2016, a companhia já reduziu cerca de 20% das emissões de carbono por passageiro por quilômetro (RPK), devido aos investimentos contínuos em renovação de frota e em tecnologias mais limpas. Em 2022, o programa de eficiência no consumo de combustível proporcionou uma economia de 134.211 toneladas de CO₂, evidenciando um aumento na eficiência operacional em comparação a 2021, segundo Filipe Alvarez, gerente de sustentabilidade da Azul.

A substituição de aeronaves mais antigas por modelos de última geração, como o Airbus A320neo e o Embraer E2, é uma estratégia fundamental para reduzir o consumo de combustível e a pegada de carbono. “Esses aviões utilizam motores de última geração, materiais mais leves e designs aerodinâmicos avançados, o que pode diminuir as emissões por passageiro-quilômetro em até 20%, mas é necessário equilibrar a transição

com a sustentabilidade financeira da operação”, destaca Alvarez. Atualmente, a frota da Azul tem idade média de sete anos, o que contribui para menores emissões por voo.

Em outras áreas a empresa mantém o compromisso com a sustentabilidade, como na Azul Cargo Express, onde colocou em prática estratégias de eficiência logística e redução de desperdícios. Em seus projetos a companhia tem programas de compensação de emissões por meio de créditos de carbono provenientes de projetos certificados de alta integridade, como reflorestamento e conservação florestal.

O SAF É UMA DAS FERRAMENTAS MAIS EFICAZES

A Azul considera o SAF uma das ferramentas mais eficazes e estratégicas para o futuro da aviação, especialmente em um país como o Brasil, com enorme potencial para a produção de biocombustíveis, oferecendo



impacto imediato para reduzir emissões de carbono no setor aéreo no médio e longo prazo. Mas a empresa reconhece que deve ser parte de uma abordagem integrada que inclua outras iniciativas de eficiência operacional, renovação de frota e uso de tecnologias emergentes. “O SAF destaca-se por sua capacidade de reduzir as emissões líquidas de carbono em até 80% em comparação ao combustível fóssil convencional, dependendo da matéria-prima utilizada e do processo de produção”, diz o gerente.

Segundo Alvarez, a SAF pode ser produzido a partir de uma variedade de fontes renováveis, como óleos vegetais, resíduos agrícolas, gorduras animais, e até mesmo resíduos sólidos urbanos. “No Brasil, existe grande

potencial para o uso de biomassa local, incluindo resíduos de cana-de-açúcar e outras matérias-primas abundantes no país.”

Mas o uso do SAF em larga escala, segundo Alvarez, depende do desenvolvimento da cadeia de produção e distribuição no Brasil e isso ainda enfrenta barreiras significativas, como custos elevados, baixa disponibilidade no mercado e a necessidade de investimentos na infraestrutura aeroportuária para distribuição e abastecimento. Também é preciso realizar parcerias estratégicas para viabilizar sua disponibilidade a custos competitivos. “A Azul tem realizado parcerias com associações e governos para fomentar a cadeia produtiva no Brasil, mas o avanço depende de maior colaboração público-privada.” O gerente destaca que colaborações com iniciativas internacionais e regionais, como a IATA e associações de biocombustíveis no Brasil, também são cruciais para acelerar esses avanços.

Na avaliação de Alvarez, melhorar as operações de voo,

como otimização de rotas, ajustes na gestão de tráfego aéreo e práticas mais sustentáveis no solo, podem gerar impactos imediatos na redução de emissões e economia de combustível. “A Azul reconhece que a transição para um setor aéreo mais sustentável exige colaboração intensa, incluindo fabricantes de aeronaves, fornecedores de combustível e reguladores.”

Segundo o gerente, o maior desafio da Azul na fase de transição energética, em sua estratégia global de sustentabilidade, está na implementação de medidas eficazes para reduzir emissões de carbono sem comprometer a eficiência operacional e a competitividade econômica, tanto no transporte de passageiros quanto no de carga.

Nas operações de carga, práticas como otimização de rotas, redução de embalagens e implementação de processos mais eficientes são desafiadoras, especialmente considerando a complexidade logística do transporte de cargas diversas. “Para o transporte

VAMOS. LÍDER EM LOCAÇÃO E VENDA DE CAMINHÕES, MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS NOVOS E SEMINOVOS.



UMA EMPRESA DO GRUPO

 **SIMPAR**

UM ECOSISTEMA ÚNICO EM ALTERNATIVAS PARA
A RENOVAÇÃO E EXPANSÃO DA FROTA BRASILEIRA.

0800 025 4141 vamos.com.br



de passageiros, iniciativas como redução de plásticos de uso único e gestão eficiente de resíduos a bordo também requerem inovação constante”, destaca o gerente.

Alvarez afirma que o setor aéreo é conhecido por operar com margens de lucro apertadas. “A Azul enfrenta o desafio de equilibrar os custos associados à sustentabilidade — como o uso de SAF e a renovação da frota — com a necessidade de manter tarifas competitivas para passageiros e preços acessíveis no transporte de carga. Isso exige planejamento estratégico e medidas que aumentem a eficiência operacional sem comprometer a experiência do cliente.”

Embora reconheça que o custo do SAF é significativamente mais alto do que o do combustível fóssil, o que representa um desafio para sua implementação em larga escala, com aumento de custo no curto prazo, a Azul entende que sua adoção é essencial para garantir a sustentabilidade do setor aéreo e

atender às expectativas regulatórias e de mercado. A companhia acredita que parcerias estratégicas com empresas e governos, incentivos fiscais e investimentos em pesquisa e desenvolvimento podem ajudar a reduzir os custos ao longo do tempo. “A Azul já está trabalhando com fornecedores e associações para acelerar a produção e a comercialização do SAF no Brasil, além de fomentar políticas públicas que estimulem a competitividade desse combustível.”

Na visão de Alvarez, a demanda por soluções de baixo carbono deve crescer, o que pode tornar o SAF mais competitivo com o tempo, especialmente à medida que o mercado evolui e a escala de produção aumenta.

Além de substituir a querosene de aviação, por combustíveis sustentáveis como o SAF, há diversas estratégias complementares que a Azul e o setor aéreo podem adotar para reduzir emissões de carbono de maneira eficaz e integrada, segundo o gerente da Azul.

A manutenção preventiva regular é outro fator importante, segundo Alvarez. Isso porque garante que as aeronaves estejam em condições ideais de funcionamento, reduzindo a resistência ao voo e otimizando o consumo de combustível.

AERONAVES ELÉTRICAS OU HÍBRIDAS

O gerente da Azul destaca que no futuro da aviação pode incluir o uso de aeronaves elétricas ou híbridas para rotas curtas, além de tecnologias emergentes como hidrogênio verde. “Embora essas soluções ainda estejam em desenvolvimento, a Azul acompanha de perto as inovações para explorar oportunidades de adoção no longo prazo.”

Os investimentos em infraestrutura aeroportuária mais sustentável, como sistemas de energia renovável nos aeroportos e soluções logísticas mais verdes, também podem contribuir para a redução das emissões associadas às operações aéreas, segundo Alvarez. “Essas

abordagens, quando combinadas ao uso de SAF, oferecem uma estratégia abrangente para descarbonizar o setor aéreo de forma sustentável e econômica. A Azul entende que a transição energética no setor depende de uma combinação de esforços, que incluem tecnologia, inovação e parcerias estratégicas, além de incentivos regulatórios para viabilizar essas soluções em larga escala. A escolha de cada medida dependerá de fatores como tipo de rota, infraestrutura disponível e custo-benefício, sempre alinhada aos objetivos globais de sustentabilidade.”

NA GOL, AERONAVES MAIS AVANÇADAS JÁ REPRESENTAM CERCA DE 30% DA FROTA

A GOL decidiu se apoiar em pilares estratégicos para atingir a meta de balanço líquido zero de carbono até 2050 e ajudar na descarbonização do setor. Essas regras são definidas pela Organização da Aviação Civil



Internacional (ICAO) e ratificadas pela IATA.

Um deles é a utilização de aeronaves tecnologicamente mais avançadas que propiciam menor consumo e emissão de CO₂ – caso do Boeing 737 MAX, que já representa cerca de 30% da sua frota. Este avião, em operação desde 2020 utiliza o querosene de aviação (QAV), mesmo combustível que abastece os modelos NG da companhia: Boeing 737 800 e Boeing 737 700. Os três modelos são compatíveis com as misturas de SAF, segundo a GOL.

A empresa destaca também as melhorias operacionais contínuas, como otimização do espaço aéreo e das operações em solo, que representa 3%. Tem ainda o uso do SAF que, segundo a empresa, terá 64% de representatividade até 2050, e as

medidas baseadas no mercado, como a compensação voluntária de carbono pelos clientes, que representa 18%.

A GOL informa que não tem previsibilidade de preço e origem do SAF a ser utilizado a partir de 2027, em mistura gradativa e ascendente com o QAV, conforme determina a Lei do Combustível do Futuro (PL 528/2020), para reduzir as emissões de gases do efeito estufa (GEE) nos voos domésticos.

A GOL tem 47 aviões Boeing 737 MAX 8 em operação no Brasil e tem previsão de chegar a 75 – metade da sua frota – até o final de 2025. O avião 737 MAX desempenha um papel fundamental nos objetivos da companhia para alcançar a neutralidade de carbono até 2050. Este modelo de aeronave oferece economia

de 15% no consumo de combustível em comparação com os modelos anteriores, além de produzir 16% menos emissões de carbono e ser 40% mais silencioso do que o 737-800 NG.

PARCERIA COM A VIBRA PARA COMPENSAR EMISSÕES DE CARBONO POR MEIO DO SAF

Em agosto de 2023, a GOL anunciou de forma pioneira parceria com a Vibra, sua fornecedora de combustível no Brasil, para compensar emissões de carbono por meio do SAF, colocando em prática essa iniciativa em junho de 2024.

O modelo utilizado é o Book and Claim que permite que uma empresa se aproprie dos créditos de carbono gerados por outra organização que já utiliza a energia renovável, por meio de pagamento. No caso do SAF, ainda sem uma cadeia produtiva no Brasil, a GOL reivindica o uso de determinada quantidade de combustível sustentável a outra companhia aérea e

receberá os créditos de carbono advindos dessa compensação.

Esta ação da GOL faz parte do Project Runway, uma iniciativa da SkyNRG, empresa referência em SAF com sede na Holanda. O projeto apoiou a GOL na redução de 180 toneladas de emissões de CO₂ por meio de reivindicações de 50 toneladas de SAF utilizadas no aeroporto de Schiphol, em Amsterdã, na Holanda. A abordagem Book and Claim permitiu à GOL inserir os benefícios ambientais dessa operação na América Latina. Não há previsão de uma nova operação com SAF por meio do Book and Claim, informa a companhia.

Como forma de materializar suas ações de cunho ambiental e lançar novas frentes relacionadas à sustentabilidade, a GOL criou a aeronave verde, substituindo a tradicional cor laranja do Boeing 737 MAX pela verde na pintura externa de viés sustentável, projetada para durar por 10 anos e confeccionada de forma totalmente manual na GOL Aerotech, o centro de manutenção de aeronaves da companhia, localizado

no aeroporto de Belo Horizonte, em Confins (CNF).

AERONAVES ELÉTRICAS ENTRAM EM OPERAÇÃO A PARTIR DE 2029

A GOL destaca também que, por meio de um *Joint Working Group* (JWG) com a Avalon, empresa de leasing irlandesa, e com a Vertical Aerospace, fabricante britânico de eVTOLs, está pronta para estudar o ecossistema que viabilizará novo modal de transporte aéreo. “É um mercado promissor, em que muitos gostariam de utilizar esses serviços”, diz a companhia.

Segundo a GOL, está prevista a entrada em operação de até 250 aeronaves VX4 de decolagem e pouso vertical a partir de 2029, que virão a se integrar à malha aérea da companhia. No início, o eVTOL irá atender a cidade e região metropolitana de São Paulo, municípios do interior e litoral, em um raio de até 160 quilômetros. Os jatos Boeing 737 da empresa continuarão



sendo operados normalmente em rotas de maior distância.

O protótipo do VX4 da Vertical neste momento encontra-se em fase de voos de testes na jornada de certificação, utilizando os mais altos critérios de segurança. “Esse processo deve se estender até o final de 2028. Nesse ínterim, todos os demais participantes desse ecossistema – infraestrutura, controle do espaço aéreo, provedores de energia, agências reguladoras e empresas – devem atuar colaborativamente para o sucesso dos eVTOLs”, informa a GOL.

RECICLAGEM

Além do combustível sustentável, a GOL comemorou em maio um ano de sua parceria com a Eureciclo – solução para logística reversa de embalagens –, cujo objetivo é construir um

mundo sustentável por meio da valorização da reciclagem e da transformação socioambiental. No período de um ano, a GOL compensou 1.022,07 toneladas de resíduos recicláveis descartados a bordo. Para cada embalagem plástica, de papel, vidro

ou alumínio descartada durante os voos, a companhia enviou para reciclagem outras duas embalagens – ou 200% –, superando amplamente os 30% de piso reciclado exigidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS).

CTM

EDITAL DO BNDES E DA FINEP PARA PRODUÇÃO DO SAF RECEBE R\$ 167 BILHÕES EM PROPOSTAS

A chamada pública do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em conjunto com a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) com a finalidade de selecionar planos de negócios para o desenvolvimento e implantação de biorrefinarias que visam à produção de combustíveis sustentáveis, incluindo o combustível de aviação sustentável (SAF) e combustíveis para navegação, recebeu 76 propostas, que totalizam investimento potencial de R\$ 167 bilhões, segundo informou a Agência BNDES de notícias.

Do total recebido, 43 propostas têm como interesse principal a produção de combustíveis de aviação e totalizam R\$ 120 bilhões. Para combustíveis marítimos foram recebidas 33 propostas que somam R\$ 47 bilhões. Além de

aproveitar oportunidades de exportações, os planos de negócio também buscam atender às metas de consumo local definidas com a aprovação da Lei do Combustível do Futuro.

A próxima etapa fará a avaliação das propostas recebidas de acordo com os critérios definidos na chamada. Em seguida, os planos de negócio selecionados receberão indicação de instrumentos financeiros de BNDES e Finep que poderão ser utilizados para apoiar a realização dos empreendimentos.

A chamada pública, iniciativa da Nova Indústria Brasil (NIB), encerrou o prazo de envio de propostas no final de outubro. De acordo com o edital, serão disponibilizados R\$ 6 bilhões em recursos para projetos, sendo R\$ 3 bilhões do BNDES e R\$ 3 bilhões da Finep.

O pioneirismo de quem **lidera**,
sempre caminhando **lado a lado**
com cada cliente.



Reconhecidas novamente em 2024
como as **melhores distribuidoras de
autopeças do Brasil** pelo prêmio Maiores
e Melhores do Transporte, a Sama e a
Laguna sabem o quanto é importante
acelerar, mas **caminhar ao lado de
nossos clientes e parceiros** é essencial
para continuar evoluindo juntos.



**1º lugar no prêmio
Maiores e Melhores
do Transporte!**

Agradecemos a cada
cliente, parceiro e fornecedor
por essa conquista.
**Sabemos que chegamos até
aqui juntos, e continuaremos
acelerando, lado a lado,
rumo à excelência.**

Sama
Autopeças

Laguna
Autopeças



Preparados para o crescimento

Transporte aéreo de cargas ganha fôlego, pressiona a infraestrutura aeroportuária e acelera investimentos em diferentes aeroportos pelo país

Por VALERIA BURSZTEIN

Tal qual uma fênix que ressurge no horizonte, o transporte aéreo de cargas dá indícios claros de ter deixado para trás os corrosivos impactos da pandemia de Covid-19 que assolou o mundo de 2020 a 2022. De acordo com a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), os resultados dos mercados globais de transporte aéreo de carga de outubro de 2024 indicam crescimento anual forte

e contínuo da demanda.

A demanda total global, medida em toneladas de carga por quilômetro (CTKs), aumentou 9,8% em relação aos níveis de outubro de 2023 (10,3% nas operações internacionais), marcando o 15º mês consecutivo de crescimento.

No Brasil, o cenário é similar. Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR), o transporte aéreo de

Com investimento de R\$ 37,5 milhões, Viracopos concluiu as obras do novo Terminal Logístico destinado às operações de cargas nacionais, internacionais e remessas expressas

cargas movimentou, até outubro deste ano, 1,2 milhão de toneladas, volume 10,2% superior ao registrado no mesmo período de 2023. As companhias aéreas brasileiras transportaram 405,3 mil toneladas no mercado doméstico, representando um acréscimo de 12,5% em relação ao montante movimentado no ano passado. Quando comparado ao mesmo período de 2019, pré-pandemia da Covid-19, o transporte de cargas domésticas cresceu 9% e o internacional, 20%.

“O aumento é significativo. As exportações fazem os números subirem no segmento internacional, mas os indicadores internos também chamam a atenção, com uma variação de dois dígitos na comparação com 2023. Assim como no mercado de passageiros, vemos uma recuperação sólida no volume de



cargas. E há potencial para aumentar esses números, sobretudo no doméstico”, afirma Jurema Monteiro, presidente da ABEAR.

Para atender ao crescimento da demanda no transporte aéreo de cargas, a infraestrutura aeroportuária e seus players estão se movimentando para formatar cenários e dinâmicas à altura da agilidade do modal.

Em entrevista à revista **Transporte Moderno**, Maria Fan, diretora comercial do Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado em Campinas (SP), destaca que o terminal de cargas movimentou 210 mil toneladas de cargas internacionais em 2023 e deve fechar 2024 com um crescimento em torno de 5%. “Viracopos investe na expansão e



“Hoje, Viracopos opera mais de 600 voos cargueiros regulares por mês, conectando o aeroporto ao mundo e a todas as regiões do Brasil”

Maria Fan,
diretora comercial
do Aeroporto Internacional
de Viracopos

modernização da infraestrutura e na entrega de áreas para novos galpões de logística”, diz.

NOVO TERMINAL LOGÍSTICO

Com investimento de R\$ 37,5 milhões, a Concessionária Aeroportos Brasil Viracopos, administradora do aeroporto, concluiu em abril as obras do novo Terminal Logístico de Viracopos, destinado às operações de cargas nacionais, internacionais e remessas expressas. O espaço fica na área do antigo terminal de passageiros, desativado em 2016 e reformado nos últimos dois anos. “Com as novas áreas, Viracopos deve tornar-se o maior complexo de carga aérea do Brasil até o final de 2025, ampliando sua capacidade de recebimento dos mais variados tipos de produtos de importação, exportação, carga nacional e remessas expressas”, afirma a executiva.

O novo terminal ocupa um terreno de 39,2 mil m² e foi desenvolvido em três fases de ampliação. A primeira fase, entregue em 30 de abril, conta com uma área bruta locável (ABL) de 15.215 m², com taxa de ocupação de 48%, incluindo uma ampla área para estacionamento de veículos leves e pesados. “As obras desta etapa receberam investimentos de R\$ 37,5 milhões. Nesta primeira fase, o espaço tem capacidade para processar até 9,5 mil toneladas de carga por mês”, explica.

A segunda fase do novo espaço tem entrega



PANORAMA DO TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS

O TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS ESTÁ SUPERANDO OS EFEITOS DA PANDEMIA, COM CRESCIMENTO CONTÍNUO DESDE OUTUBRO DE 2023.

A DEMANDA GLOBAL DE TRANSPORTE AÉREO DE CARGA AUMENTOU **9,8%** EM OUTUBRO DE 2024, CONSOLIDANDO A RECUPERAÇÃO DO SETOR.

NO BRASIL, O TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS CRESCEU **10,2%** ATÉ OUTUBRO DE 2024, COMPARADO AO MESMO PERÍODO DE 2023.

O TRANSPORTE DE CARGAS DOMÉSTICAS NO BRASIL TEVE UM CRESCIMENTO DE **12,5%** EM 2024, EM COMPARAÇÃO COM 2023.

AEROPORTOS COMO VIRACOPOS ESTÃO INVESTINDO NA EXPANSÃO DE INFRAESTRUTURA PARA ATENDER AO AUMENTO DA DEMANDA NO TRANSPORTE AÉREO DE CARGAS.

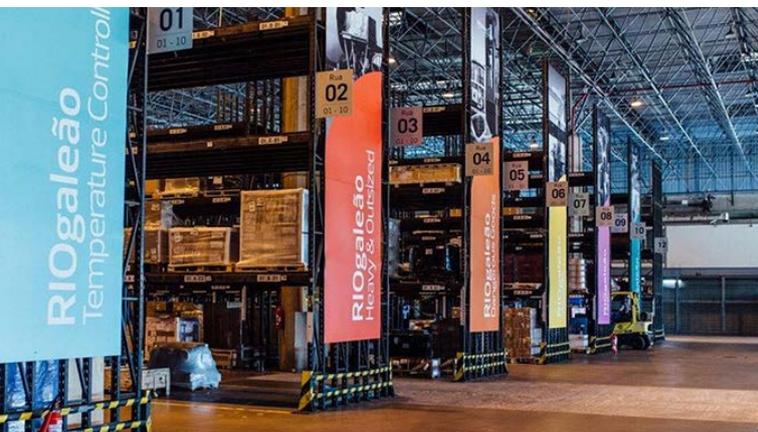
prevista para dezembro deste ano. Serão liberados mais 4.000 m² de área, com investimentos de R\$ 17,6 milhões por parte da concessionária. A terceira fase deverá ser concluída até o final de 2025, adicionando 20.000 m², com investimentos de R\$ 60 milhões, totalizando R\$ 115 milhões no novo complexo de carga, que terá uma área total locável de 39.000 m².

O atual terminal de cargas internacionais de Viracopos tem uma área total de 90.000 m². Somadas às novas instalações, o aeroporto terá 129.000 m² dedicados ao processamento e armazenamento de cargas.

Em 2024, o aeroporto aumentou as operações de importação e exportação ao atrair novas rotas e voos cargueiros internacionais, com conexões adicionais vindas especialmente da Europa, incluindo voos regulares e extras de Amsterdã, Bruxelas, Frankfurt, Miami e México. “Hoje, Viracopos opera mais de 600 voos cargueiros regulares por mês, conectando o aeroporto ao mundo e a todas as regiões do Brasil”, detalha.

INTEGRAÇÃO MULTIMODAL

Com foco na integração entre modais, Viracopos lançou, em 2024, o programa *Sea-Air*, que consiste na operação do Terminal de Carga pelo modelo de multimodalidade aérea, marítima e rodoviária, exclusivo para atender à movimentação de cargas domésticas.



Por meio deste novo serviço de multimodalidade, Viracopos pode receber cargas do modal marítimo, transportadas via modal rodoviário, e distribuí-las pelo modal aéreo para diversos aeroportos no Brasil, utilizando a malha doméstica de voos oferecida pelo aeródromo.

Nas importações, Viracopos implantou novas operações de *e-commerce* em armazéns logísticos cedidos aos operadores e também em uma área dedicada ao segmento no armazém de importação, onde os operadores de *e-commerce* têm suas áreas demarcadas para triagem e liberação aduaneira. Além disso, Viracopos lançou operações de *transshipment* (baldeação internacional multimodal).

No âmbito do trânsito de

Terminal do RIOgaleão Cargo está preparado para atender diversos setores da economia, como o da indústria da aviação, farmacêutico, petróleo e gás e metal mecânico

cargas dentro do Brasil, a concessionária Aeroportos Brasil Viracopos inaugurou, no primeiro semestre de 2024, um terminal exclusivo para carga doméstica. O empreendimento, com 31 mil m² de área total na fase 1, possui ligação direta com o pátio de aeronaves. Novas áreas de expansão deverão ser implantadas em 2025 e 2026.

RIO DE JANEIRO

Um aeroporto que vem ganhando destaque no cenário do transporte de carga é o RIOgaleão, no estado do Rio de Janeiro. Ano após ano, o complexo aeroportuário se mostra uma alternativa logística eficiente a centros hoje congestionados pelo excesso de carga. “Desde o início da concessão, em 2014, temos investimentos na casa dos R\$ 70 milhões apenas no

terminal de cargas”, comenta Leandro Lopes, gerente comercial do RIOgaleão Cargo.

O terminal está preparado para atender diversos setores da economia, como o da indústria da aviação, farmacêutico, petróleo e gás e metal mecânico. A estrutura conta com nove posições para aviões cargueiros de grande porte, mais de 3.600 m² de armazém para mercadorias domésticas, 45 mil m² para importações do exterior, 55 mil m² de área de armazenagem alfandegada, mais de 10 mil posições em prateleiras, sendo 2.165 com temperatura controlada, e uma área de armazenagem climatizada de 22.350 m³

“Hoje, temos potencial para crescer 50% em relação à capacidade atual. Com o volume de carga que operamos hoje – 3,5 mil toneladas na importação e 3 mil na exportação no último mês –, poderíamos tranquilamente aumentar a operação sem mexer na infraestrutura ou na área de passageiros”, complementa.

O aeroporto não tem um perfil único de carga, mas opera

majoritariamente com três indústrias principais: oil & gas, farmacêutica e aviação. Inclusive, conta com um centro de manutenção de aeronaves da United Airlines dentro do aeroporto, além de um segmento de táxi aéreo ligado ao *oil & gas*. “Esses segmentos devem representar 60% do nosso negócio, sendo o restante mais pulverizado. Além disso, teremos agora o *e-commerce*, que será um negócio muito importante para o aeroporto a partir do ano que vem”, afirma Lopes.

O gerente também destaca que as dificuldades operacionais experimentadas nos últimos meses por aeroportos vizinhos estão no radar do RIOgaleão. “Temos acompanhado o que tem acontecido com outros aeroportos que enfrentam problemas operacionais. Sabemos que essas cargas vão se movimentar de São Paulo para outros complexos aeroportuários, e o RIOgaleão é uma das primeiras opções. Precisamos estar preparados para isso. Existem algumas obras planejadas para

o ano que vem”, explica.

Perguntado sobre a concorrência com o aeroporto de Viracopos na atração de cargas, Lopes considera que a natureza dos dois complexos aeroportuários é diferente. “A operação de carga internacional de Viracopos é feita basicamente por cargueiros. Já o RIOgaleão e o GRU-Airport têm outra característica. Por termos mais voos internacionais de passageiros, as cargas vêm majoritariamente na barriga do avião. Nesse contexto, temos a vantagem da competição de frete. A decisão por um ou outro se dará na especificidade de cada embarcador: quanto maior o peso ou as dimensões da carga, Viracopos terá vantagem. Mas quando a questão é tempo de produção ou de entrega, essa operação tende a ir para o Galeão, que possui maior frequência de voos.”

O executivo admite que há uma quebra de inércia operacional a ser realizada pelos embarcadores da região em relação à percepção de valor do aeroporto fluminense. “Antigamente, o

tempo de permanência das cargas era muito maior. Esse tempo vem diminuindo e, hoje, é 65% menor do que era quando assumimos o aeroporto”, relata o gerente. O setor de cargas é responsável por cerca de 30% da receita do Galeão. Durante a pandemia, chegou a ser mais de 50%.

Lopes revela que está em curso um projeto de adaptação de uma área para armazenamento. “É uma obra que deve levar de seis meses a um ano, mas que trará um fôlego ainda maior para a nossa capacidade. Assim que essa obra for concluída, conseguiremos operar o dobro da capacidade atual de carga”, diz.

E-COMMERCE E COURIERS

O mercado aéreo reagiu bem à mudança na regulamentação sobre cargas expressas, e-commerce e a atuação dos operadores de remessas expressas, os chamados couriers. O programa Remessa Conforme criou uma tributação específica para as operações de e-commerce e permitiu que os couriers

passassem a movimentar cargas formais no mesmo modelo das cargas expressas.

“Esse segmento de mercado está muito aquecido, com muitos players internacionais procurando por esse tipo de área para instalar operações. Essa também é uma novidade que o Galeão deve ter em breve, com um grande operador se instalando

aqui nessa modalidade. Temos uma área específica para esse tipo de operação”, revela Lopes. “Estamos muito animados com os próximos anos. Em 2023, batemos o nosso recorde de movimentação de cargas de importação de 2022 e, este ano, já sabemos que superaremos 2023 em termos de valor de mercadorias movimentadas.” **CTM**

NOVO CENTRO DE PROCESSAMENTO DA DHL EXPRESS DEVE ATRAIR EMPRESAS

A empresa de envios expressos DHL Express, em parceria com a Águia Sistemas, fabricante de estruturas de armazenagem e integração de sistemas para movimentação e automação na intralogística, apresentou o maior centro de processamento de cargas do Brasil e o segundo maior da América Latina no Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP).

Resultado de um investimento de R\$ 23 milhões dedicado ao processamento de importações e expedições internacionais, o novo centro tem a

capacidade de processar até 3 mil encomendas por hora.

“Escolhemos Viracopos para o investimento porque tem uma maior vocação para carga, além de já termos operações no aeroporto. Outro fator é que, como empresa courier, estamos na ABRAEC – Associação Brasileira de Empresas de Transporte Internacional Expresso –, cujos três maiores associados estão dentro do aeroporto, o que nos dá força. Assim, a facilidade de lidar com assuntos regulatórios em geral acaba sendo maior em Viracopos,



O novo centro da DHL possui inovações como transportadores automatizados e sistemas de identificação por código de barras que aumentam a eficiência operacional e garantem segurança e conformidade com as normas alfandegárias

racopos foi a possibilidade de utilizar a instrução normativa que permite aos operadores movimentar cargas formais dentro do armazém *courier*. “Aproveitamos a oportunidade para criar algo mais robusto para a carga formal também. Vale destacar que somos pioneiros nessa solução; até o momento, somos a única empresa que oferece um armazém para carga formal. Todas as demais empresas estão fazendo as liberações em armazéns sob gestão da administradora do aeroporto”, explica.

Com a instrução normativa, a operação ganha eficiência no desembarço, reduz os tempos de trânsito e aumenta a segurança da carga. “Antes, a carga formal precisava ser analisada e liberada no terminal de cargas do aeroporto, junto a outras cargas de outros operadores, e só então ficava disponível para entrega. Agora, todo o processo acontece no nosso terminal, seja para carga

onde já temos operações com aeronaves próprias e de nossos principais *players*”, argumenta Alan Falbo, diretor de operações da DHL Express.

Segundo ele, o que acelerou o projeto para ampliar a área de operações em Vi-

formal, e-commerce ou courier, com todas as operações monitoradas por câmeras de segurança. O importador que optar por utilizar o armazém da DHL Express não enfrentará demora ou eventuais avarias à carga”, detalha.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

A Águia Sistemas desenvolveu o projeto de automação logística avançada no novo centro de processamento para atender às necessidades do local, que conta com uma área de 2,5 mil metros quadrados e operação 24 horas.

“Antes do projeto, a DHL levava de dois a três dias para liberar as cargas. Agora, com os novos investimentos, a empresa conseguirá reduzir esse tempo para apenas algumas horas, proporcionando um serviço mais rápido e eficiente aos clientes”, explica Helena Tamura, gerente de Automação da Águia Sistemas.

O projeto envolveu a estrutura física e a parte de automação,

priorizando agilidade e segurança. “Uma das premissas da DHL Express era contar com alta produtividade no scanner”, detalha Helena. O centro, além de contar com tecnologia de ponta, possui inovações como transportadores automatizados e sistemas de identificação por código de barras, que aumentam a eficiência operacional e garantem segurança e conformidade com as normas alfandegárias.

As especificações técnicas feitas pela DHL Express priorizaram a segurança da carga. Sensores e câmeras de monitoramento foram instalados em todas as entradas e saídas do armazém, assim como nos equipamentos de escaneamento. Toda a operação é transmitida aos agentes intervenientes de forma constante e em tempo real. Quando há inspeção remota, a autoridade especifica uma carga e nós, como operadores, mostramos a carga e a documentação correspondente por meio de imagens e sistemas de monitoramento. **CTM**



FROTAS
CONNECTADAS



SAVE THE DATE

17 E 18 DE JUNHO DE 2025

SÃO PAULO EXPO
EXHIBITION & CONVENTION CENTER



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**.

Prepare-se para se conectar com os principais players do setor, descobrir as últimas inovações e explorar soluções que transformarão o futuro da mobilidade e logística.

INOVE, CONECTE-SE E CRESÇA!

TEMAS PRINCIPAIS:

VEÍCULOS AUTÔNOMOS E CONECTADOS
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL E BIG DATA
TORRE DE CONTROLE LOGÍSTICO
NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS / LOCAÇÃO DE VEÍCULOS
MOBILIDADE ELÉTRICA E SUSTENTÁVEL
LOGÍSTICA 4.0 E INTERNET DAS COISAS (IIOT)
SEGURANÇA CIBERNÉTICA E GESTÃO DE DADOS



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

O FROTAS CONECTADAS 2025 É O EVENTO ONDE AS IDEIAS SE TRANSFORMAM EM NEGÓCIOS.

- UM PÚBLICO ÁVIDO POR INOVAÇÃO.
- AS ÚLTIMAS TENDÊNCIAS EM TECNOLOGIA E SOLUÇÕES PARA O SETOR.
- OPORTUNIDADES DE COLABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DE NOVOS PROJETOS.



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



Setor ferroviário se prepara para ampliar participação na matriz do transporte

Para garantir esse avanço, estão programados investimentos de R\$ 94,2 bilhões até 2026, sendo R\$ 88,2 bilhões provenientes de recursos privados e R\$ 6 bilhões de recursos públicos, que fazem parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) anunciado pelo governo federal

Por SONIA MORAES

O setor ferroviário se prepara para ampliar a participação na matriz do transporte no Brasil. Hoje a representatividade é superior a 21% e a meta é de elevar para 40% até 2035, com a expansão de 30 mil para 35 mil quilômetros, segundo estimativa da Infra, empresa vinculada ao Ministério dos Transportes.

Para garantir esse avanço, estão programados investimentos de R\$ 94,2 bilhões até 2026, sendo R\$ 88,2 bilhões provenientes de recursos privados e R\$ 6 bilhões de recursos públicos, que fazem parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) anunciado pelo governo federal.



Neste pacote de investimentos estão a retomada de obras estruturantes, como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), a conclusão da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que liga Estrela D'Oeste (SP) e Açailândia (MA), e a Transnordestina, que terá um aporte de R\$ 175 milhões. Há ainda os estudos para concessões da Malha Oeste, Corredor Arco-Norte (Ferrogrão), Ferrovia Centro-Atlântica, Malha Sul, Corredor Leste-Oeste, Estrada de Ferro Rio-Vitória (EF-118) e o Corredor Nordeste (FTL).

FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE (FIOL)

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) tem 1.527 quilômetros de extensão, ligando o porto de Ilhéus, no litoral baiano, ao

município de Figueirópolis, em Tocantins, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte-Sul e o restante do país.

Essa ferrovia está dividida em três trechos. O trecho 1, de Ilhéus a Caetité, na Bahia, tem 537,2 quilômetros de extensão. O trecho 2, de Caetité a Barreiras, na Bahia, tem 485 quilômetros de extensão. O trecho 3, de Barreiras, Bahia, a Figueirópolis, em Tocantins, tem 505 quilômetros de extensão.

O trecho 1, denominado Fiol 1, é constituído pelos lotes 01F (Ilhéus a Itagibá – 126 km), 02F (Itagibá a Jequié – 116 km), 02FA Túnel de Jequié (0,780 km), 03F (115 km) e 04F (177 km).

Em 08 de abril de 2021, ocorreu o leilão para subconcessão do trecho ferroviário, arrematado pela subconcessionária

Bahia Ferrovias. O contrato terá duração de 35 anos. No total, o investimento previsto na consolidação da ferrovia soma R\$ 5,41 bilhões (Capex) e mais R\$ 13,37 bilhões em custos operacionais (Opex).

O Ministério dos Transportes informou que a Fiol 1 apresenta um avanço físico de 75%. Sob concessão da Bafer, a previsão de conclusão da ferrovia é 2026. O trecho de Caetité a Barreiras, chamada de Fiol 2, registra 67% de avanço e está sendo executado pela Infra S/A. A entrega está estimada para o final de 2027.

FERROVIA NORTE-SUL (FNS)

A Ferrovia Norte-Sul (FNS) é reconhecida como a espinha dorsal do sistema ferroviário brasileiro, conectando importantes corredores logísticos, com os portos de Itaquí (MA) e Santos (SP). Sua construção teve início na segunda metade da década de 1980 e, ao todo, a ferrovia completa possui 2.257 quilômetros de extensão, atravessando quatro regiões do país.

A conclusão da Ferrovia Norte-Sul ocorreu em julho de 2023. Atualmente, o Ministério dos Transportes avalia a possibilidade de estender a ferrovia até o estado do Rio Grande do Sul, conectando Estrela d'Oeste (SP) ao Porto de Rio Grande (RS).

A ferrovia está dividida em duas concessões: O tramo norte – concedido à VLI – possui

FERROVIA NORTE-SUL TRAMO NORTE



FERROVIA NORTE-SUL TRAMO CENTRAL



cerca de 744 quilômetros, ligando Açailândia (MA) a Palmas (TO). No extremo norte, conecta-se à Estrada de Ferro Carajás, proporcionando acesso ao Porto de Itaqui (MA).

O tramo Central – sob gestão da Rumo Logística – se estende por 1.544 quilômetros, entre Porto Nacional (TO) e Estrela d'Oeste (SP). Por meio da Malha Paulista, também administrada pela Rumo, permite a ligação ao porto de Santos (SP).

O Ministério dos Transportes informou que está direcionando todos os esforços para realizar o leilão do trecho de Açailândia a Barcarena, no Maranhão. Os estudos estão em fase de contratação. Com essa solução, busca-se resolver gargalos logísticos do Arco Norte.

Embora estratégica, a Ferrovia Norte-Sul não é a maior ferrovia do Brasil em extensão. A Ferrovia Centro-Atlântica lidera, com mais de 7.800 quilômetros, seguida pela Malha Sul, que possui pouco mais de 7.200 quilômetros.

TRANSNORDESTINA

A ferrovia Transnordestina foi projetada para ligar o Porto de Pecém, no Ceará, ao Porto de Suape, em Pernambuco, chegando até o cerrado do Piauí (Teresina), com extensão total de 1.757 quilômetros. A previsão é que essa ferrovia seja totalmente concluída em 2029, conectando no futuro

29ª EDIÇÃO

INTERMODAL
SOUTH AMERICA



22 a 24 de abril, 2025



DISTRITO
ANHEMBI

SÃO PAULO, SP, BRASIL

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS DE PONTA A PONTA

A **Intermodal South America** é o **maior encontro de logística da América do Sul**, reunindo líderes e tomadores de decisão para explorar as inovações mais avançadas em **logística, intralogística, transporte de cargas, tecnologia e comércio exterior**.



46,000
VISITANTES



73%
COM PODER DE
DECISÃO



74%
DE EMPRESAS MÉDIAS
E GRANDES



54,000m²
ÁREA DE EXPOSIÇÃO
+ ÁREA EXTERNA



+500
MARCAS
EXPOSITORAS



+60h
DE CONTEÚDO
EXCLUSIVO



4 AUDITÓRIOS
no 3º Interlog Summit

**SEJA UM EXPOSITOR E AMPLIE AS OPORTUNIDADES E TAMBÉM
VENHA NOS VISITAR PARA DESCOBRIR AS INOVAÇÕES DO SETOR**



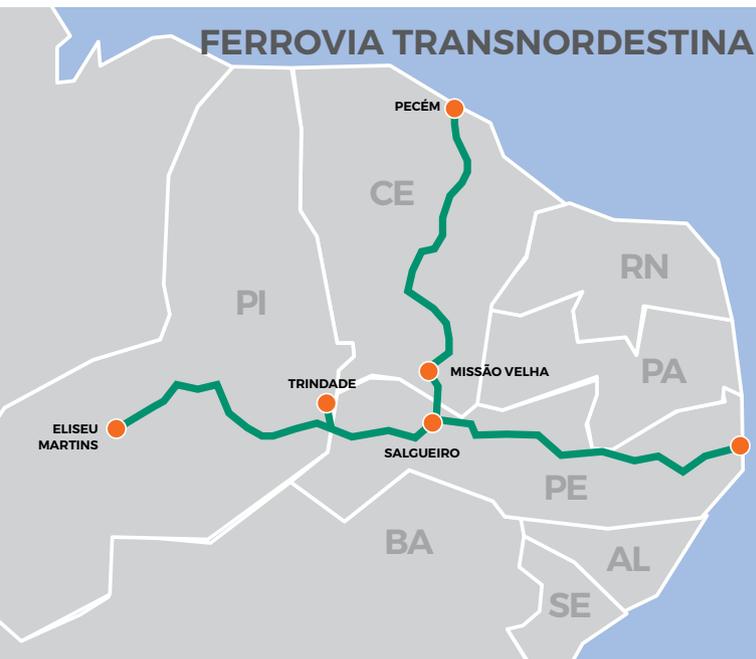
INTERMODAL.COM.BR

ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO



informa markets





com a ferrovia Norte-Sul em Porto Franco, no Maranhão.

Do total de 1.757 quilômetros de extensão da Transnordestina, 1.209 quilômetros integram a fase 1, que sai de Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto de Suape, em Pernambuco. O ramal de Pernambuco, que sai de Salgueiro em direção ao Porto de Suape, tem 548 quilômetros.

Segundo o Ministério dos Transportes, até o momento, 676 quilômetros de trilhos da fase 1 da Transnordestina foram entregues e outros 151 quilômetros estão em execução. As obras ocorrem entre os

municípios de Acopiara e Quixadá, no Ceará. Essa ferrovia deve iniciar operação assistida em 2025, com os primeiros vagões carregados de soja, farelo de soja, milho e calcário, saindo do terminal intermodal de cargas do Piauí em direção a região centro-sul do Ceará e algumas regiões de Pernambuco.

O trecho 2, localizado entre as cidades de Paes Landim e Paulistana, no Piauí, e entre Missão Velha e Acopiara – a 166 km de Quixadá –, no Ceará, tem 358 quilômetros de extensão e foi entregue dia 28 de novembro de 2024, segundo informou a Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Com essa obra concluída, a Transnordestina alcança 682 quilômetros finalizados, o equivalente a 63,2% de sua extensão total projetada, e se prepara para iniciar operações em caráter de teste em 2025.

No dia 28 de novembro o governo federal assinou um aditivo que libera R\$ 3,6 bilhões

para iniciar obras em mais um trecho da ferrovia Transnordestina, que vai ligar Eliseu Martins, no Piauí, ao Porto de Pecém, no Ceará.

A ordem de serviço vai permitir o avanço das obras em 55 quilômetros entre os municípios cearenses de Quixadá e Itapiúna, no Ceará. Com a contratação desse trecho, ficam pendentes 169 quilômetros para a chegada dos trilhos até o Porto do Pecém, viabilizando a conclusão da fase 1 do projeto, que compreende o traçado entre Eliseu Martins, no Piauí, e o porto cearense. Essa via é composta, ainda, pelo braço da ferrovia que se estende até Salgueiro, em Pernambuco.

FERROVIA DE INTEGRAÇÃO CENTRO-OESTE (FICO)

A Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO) tem 888 quilômetros de extensão, sendo 383 km de Mara Rosa (GO) a Água-Boa (MT) e 505 km de Água Boa a Lucas do Rio Verde (MT). A obra foi dividida em

duas etapas de construção.

O primeiro trecho tem 383 quilômetros, interligando os municípios de Mara Rosa, Alto Horizonte, Nova Iguaçu de Goiás, Santa Terezinha, Crixás, Nova Crixás e Aruanã, em Goiás, e os municípios de Cocalinho, Nova Nazaré e Água Boa, em Mato Grosso. A segunda etapa liga os municípios de Água Boa até Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso.

A Infra informou que as obras da primeira etapa da FICO está 100% liberada, após a constituição de 344 processos de desapropriação na faixa de domínio da ferrovia. A perspectiva é de que as obras desse primeiro trecho sejam entregues pela Vale até 2028. É nesse primeiro trecho que a ferrovia se conectará com a Ferrovia Norte-Sul, ligando a região produtiva do Vale do Araguaia a portos como Santos (SP) e Itaqui (MA).

As obras do trecho entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) da FICO são executadas como contrapartida da prorrogação

Vicente Abate, presidente da Abifer

antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) celebrado com a Vale. Além da execução dessa obra, outra responsabilidade assumida pela Vale foi o fornecimento de trilhos para a construção da Fiol 2, obra conduzida pela Infra na Bahia.

Pelos trilhos da FICO será realizado o escoamento da produção de soja e milho do centro norte do estado de Mato Grosso, maior região produtora de soja do Brasil em direção aos portos de São Luís (MA) Santos (SP) ou Paranaguá (PR).

MOMENTO PROMISSOR

A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) avalia como muito positivo o momento em que passa o setor ferroviário. “Esse segmento está em uma fase bastante promissora e a indústria vai acompanhar o crescimento esperado para o próximo ano, pois tem capacidade para



fabricar o que as concessionárias necessitam e o que o mercado demandar”, disse Vicente Abate, presidente da Abifer.

A expectativa da Abifer é que em 2024 a indústria tenha um salto de produtividade, fechando o ano com crescimento de 33,6%, tendo 1.919 produtos fabricados – 1.600 vagões, 274 trens de passageiros e 45 locomotivas –, quando comparado com os 1.437 produtos no ano passado – 1.271 vagões, 136 trens de passageiros e 30 locomotivas. “O ano de 2025 pode ser de recuperação para o setor e a indústria já fez os investimentos necessários para



Eduardo Scolari, CEO
da Greenbrier Maxion

acompanhar o crescimento”, comentou o presidente da Abifer.

A Greenbrier Maxion, fabricante de vagões, está bastante otimista com o mercado ferroviário brasileiro para os próximos anos. “Temos visto grande interesse, não só de operadoras, mas também de usuários, em expandir sua logística para as ferrovias”, disse Eduardo Scolari, CEO da companhia.

Scolari acredita que o setor ferroviário demandará novos equipamentos, pois existem muitos vagões e componentes ociosos e com baixa produtividade. “Atualmente, 24.400 vagões da frota brasileira em operação já passaram dos 50 anos, e 9,3 mil tem mais de 65 anos, o que demanda uma série de substituições e novas aquisições para garantir a segurança operacional e produtividade da ferrovia, porém esse mercado ainda é imaturo e com vários parâmetros indefinidos no Brasil”, diz o CEO.

“A troca de vagões e locomotivas com mais de 50 anos pode reduzir o consumo de combustíveis em 58 milhões de toneladas por ano, diminuindo também as emissões de carbono em 150 mil toneladas e aumentando a produtividade das concessionárias em 30%, o que demonstra o modal como crucial para as questões ESG”, disse Scolari.

CTM



A **BBM Logística** está entre
as **Maiores & Melhores do**
Transporte Rodoviário de Cargas.

.....

Soluções logísticas que movem
o hoje em uma direção melhor.

Conte Conosco!



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE & DO TRANSPORTE





Irregularidades com os dias contados

Nova norma da ABNT padroniza qualidade do ARLA 32. Resultado de pesquisa e desenvolvimento da Usiquímica, a regulamentação deve inibir a utilização da solução produzida a partir de ureia agrícola

Por VALERIA BURSZEIN

Sujeito a medidas cada vez mais rígidas e punitivas no combate à emissão de gases poluentes, o setor de transporte rodoviário de cargas tem agora mais uma ferramenta para incentivar o uso do ARLA 32 de qualidade comprovada. Foi criada uma norma de qualidade para rápida identificação de impureza no

ARLA 32, com a chancela da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A ABNT NBR 17169 - Veículos rodoviários — ARLA 32 — Teor de aldeído — Método de ensaio - é o resultado de quatro anos de pesquisa da Usiquímica, produtora de hidróxido de amônio, que culminou

no desenvolvimento de um teste de qualidade já adotado pelo IBAMA (Instituto Brasileiro de Meio Ambiente), Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia) e pela Polícia Rodoviária Federal como referência para fiscalizações do ARLA 32 de fabricantes e distribuidores no país.

Solução à base de ureia a 32,5% com água desmineralizada, o ARLA 32, quando injetado no sistema de exaustão do veículo, reduz 60% da emissão de óxidos de nitrogênio (NOx), convertendo-os em moléculas de nitrogênio e água, diminuindo a poluição. Contudo, quando produzido a partir de ureia agrícola, o ARLA 32 perde eficácia no controle de emissões de gases poluentes, agravando a poluição do ar.

Além de prejudicial ao meio ambiente, a utilização de ureia agrícola no ARLA 32 configura crime fiscal passível de multa. Para se ter uma ideia do

**R\$10
MILHÕES**

É O VALOR DAS MULTAS DECORRENTES DE USO DE ARLA 32 ADULTERADO EM UMA ÚNICA OPERAÇÃO DE FISCALIZAÇÃO REALIZADA EM 2024

impacto das fiscalizações, uma operação do IBAMA, em parceria com a Polícia Rodoviária Federal e o Inmetro, realizada em setembro deste ano no Mato Grosso do Sul, resultou em multas que somaram

mais de R\$ 10 milhões, na apreensão de 48.460 litros de ARLA 32 adulterado e na suspensão das atividades de diversas empresas sem licença ambiental, que utilizavam ureia agrícola na produção do reagente.

MAIS QUALIDADE

“O ARLA 32 tem como principal objetivo reduzir as emissões de poluentes na atmosfera, mas tem sido mal disponibilizado no mercado por algumas empresas. Queremos trazer mais qualidade ao ARLA 32, garantindo sua eficácia e, assim, contribuindo para a luta contra a poluição”, explica Éverton Minatti, gerente de Operações da Usiquímica.

O executivo destaca que a oferta de ureia no país é predominantemente de ureia agrícola, importada da Rússia e de outros países, como Bolívia.

A demanda é majoritariamente pela versão agrícola da ureia. Do total importado de ureia no Brasil — que até setembro de 2024 somou 5,35 milhões de toneladas, segundo a consultoria ReportLinker, apenas 5% destinam-se ao setor automotivo, enquanto 80% vão para fertilizantes, e o restante, para aplicações nos setores têxtil, farmacêutico, entre outros. O que diferencia as versões é a aditivação.

“Parte do mercado se aproveita do fato de a importação de ureia agrícola ser subsidiada para adaptar essa versão ao mercado automotivo, com preços até 20% mais baixos”, explica Minatti, que acrescenta:

“Um grande desafio foi a decisão da Petrobras de fechar suas três plantas de produção de ureia automotiva no Brasil. Isso resultou em uma escassez de ureia grau no mercado, levando algumas empresas a utilizarem ureia de fertilizante, que contém formaldeído, um aditivo inadequado para o ARLA 32”

Éverton Minatti,
gerente de Operações
da Usiquímica

“Não tem muito segredo: ARLA 32 é um produto com margem de lucro entre 7% e 8%. Se alguém já começa com uma versão 20% mais barata, não há como competir. Hoje, posso dizer que qualquer ARLA abaixo de R\$ 80 é suspeito”.

Segundo ele, a Usiquímica realizou testes em diversas regiões do país e

constatou que cerca de 30% dos caminhões utilizam ARLA de qualidade duvidosa. “Na época, 80% do mercado na Rodovia Dutra e 60% na Régis Bittencourt apresentavam irregularidades”, revela.

Minatti ressalta que o formaldeído no ARLA 32 é prejudicial porque contamina tanques, tubulações, bombas e até postos de combustíveis. O teste desenvolvido pela Usiquímica usa uma solução química que evapora o formaldeído

da ureia, permitindo sua detecção por uma mudança de cor em uma tabela de referência.

O teste regulamentado pela ABNT é uma inovação que já está sendo estudada para ser disponibilizada em kits para clientes. “Fazemos testes nos caminhões que vêm abastecer em nossas unidades, como a de Guarulhos, onde produzimos entre 5 e 6 milhões de litros por mês. Muitas vezes identificamos contaminação por formaldeído. Só carregamos o caminhão com ARLA 32 após uma higienização intensa”, afirma o executivo.

Na Usiquímica, o ARLA 32 representa 25% do faturamento, mas, em volume, corresponde a 50% da produção.

PADRONIZAÇÃO DOS PARÂMETROS

Uma das vantagens da norma



de qualidade do ARLA 32 aprovada pela ABNT é a padronização dos parâmetros de qualidade que o produto deve atender, assegurando que sua aplicação nos veículos seja adequada e cumpra as exigências ambientais

e técnicas. “Entre os principais pontos dessa padronização estão a pureza da solução, com critérios rigorosos para a concentração de ureia e a ausência de impurezas que poderiam comprometer o funcionamento do sistema SCR dos veículos, trazendo mais segurança para o consumidor e diminuindo o risco de falhas no sistema de redução catalítica, além de reduzir os poluentes”, informa Minatti.

Para que o processo de padronização ganhasse corpo, foi criada há mais de três anos a Associação Brasileira dos Produtores de Arla 32 (ABRAPA32) para reunir empresas do setor, encabeçar essas iniciativas e construir, com



DEMANDA DE UREIA NO BRASIL

80%

DA UREIA IMPORTADA
É DESTINADA
A FERTILIZANTES, ENQUANTO
APENAS

5%

VAI PARA
O SETOR AUTOMOTIVO.

PROBLEMAS COM ARLA 32

CERCA DE

30%

DOS CAMINHÕES USAM
ARLA 32 DE QUALIDADE
DUVIDOSA, AFETANDO
A COMPETITIVIDADE
E O MERCADO.

IMPACTOS DO FORMALDEÍDO

O FORMALDEÍDO NO ARLA 32
CONTAMINA EQUIPAMENTOS
E POSTOS DE COMBUSTÍVEL,
SENDO DETECTADO POR UM
NOVO TESTE DA USIQUÍMICA.

os órgãos intervenientes, uma relação de colaboração e transparência. “Entendemos que não seria produtiva uma ação solo, da Usiquímica porque o mercado precisava compreender a importância de saber que tipo de ARLA estava sendo utilizado. Da mesma forma, a Polícia Federal, o Ibama e o Inmetro, que fazem as fiscalizações, precisavam de uma ferramenta ágil e eficiente para realizar as inspeções em campo”, complementa.

Uma das sugestões é que o ARLA 32 seja testado no momento do abastecimento nos postos de combustíveis. Combustível e solução podem ser testados simultaneamente. Se o carregamento estiver contaminado, o estabelecimento não recebe.

Outra solução defendida pela ABRAPA32 é mudar a classificação do produto para a importação de ureia. “A ureia fertilizante não pode ter o mesmo ICMS da ureia automotiva. Essa diferenciação inibiria muitas das irregularidades que vemos hoje no mercado. Além disso, o agricultor que importa ureia deveria só poder revender o excedente não utilizado para outra empresa do setor agrícola. Ao governo federal, interessa muito porque está deixando de arrecadar com impostos de importação sobre a ureia automotiva. Uma estimativa indica que são utilizadas entre 6 e 7 milhões de toneladas de ureia fertilizante no mercado brasileiro. Uma tonelada de ureia custa em torno de



“Os danos são acumulativos e, daqui a dois ou quatro anos, o veículo pode não atender mais às exigências. No caso do frotista, o problema é que ele terá veículos que não performam da mesma maneira, consomem mais e arriscam ter que substituir o catalisador, o bico injetor, entre outras peças”

Paulo Jorge Santo Antonio,
diretor de pesados, emissões
e consumo da AEA

US\$ 800; imagine quanto o governo está deixando de arrecadar”, explica Minatti.

Uma dificuldade na fiscalização aponta por Minatti é que a maioria dos fabricantes hoje possui o selo do Inmetro, que atesta as instalações produtoras, mas não a qualidade do ARLA 32. “O que estamos buscando é que essa informação seja mais bem disseminada entre os frotistas, caminhoneiros e postos de combustíveis, porque todos estão envolvidos nesse processo e têm muito a perder utilizando ARLA de qualidade duvidosa. É uma discussão que ainda está centralizada no produtor e no grande frotista, mas toda a cadeia está envolvida”, ressalta.

CULTURA A SER INCORPORADA

O diretor de Pesados, Emissões e Consumo na Associação Brasileira de Engenharia Automotiva - AEA, Paulo Jorge Santo Antonio, aplaude a iniciativa. “É uma cultura que precisa ser incorporada ao longo de toda a cadeia. Na AEA, fomos contatados em maio pela Polícia Federal, porque percebeu-se que o ARLA 32 estava bastante adulterado, muito mais do que o usual. Isso preocupou a todos, em particular os fabricantes de veículos, porque, com o Proconve P8, o ARLA é essencial para atender às exigências de conversão, e a cada dois anos temos que

provar para o Ibama que o veículo continua atendendo às exigências. Essa constatação aconteceu em duas frentes: a própria fiscalização da PRF e os testes de desenvolvimento e controle de produção realizados pelos fabricantes”, relata.

Na visão de Jorge Antonio, o desafio é que, nas primeiras vezes em que o motorista ou o frotista utiliza ARLA de baixa qualidade, nada é identificado.

Segundo ele, não se trata de desconhecimento. “É mais uma tentativa do mercado de encontrar uma solução mais atrativa economicamente. O que estamos pensando, como AEA, é que o Inmetro poderia repensar a certificação de conformidade. Ao invés de fazer a cada dois anos a certificação, o instituto poderia encurtar esses prazos e implementar um controle mais frequente de produção. Além disso, seriam necessárias campanhas massivas de conscientização e fiscalização. O desafio é grande”, conclui.

CTMAcervo
Digital

1963

**transporte**
Todos os modais MODERNO

2024

**Tenha as melhores publicações
do setor de transporte e logística do país
na palma da mão**

acervodigitalotm.com.br



A MELHOR NO RANKING
CATEGORIA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



COMPARTILHAMOS ESTE PRÊMIO COM NOSSOS CLIENTES, FORNECEDORES E FUNCIONÁRIOS

FACCHINI

Ford Pro mostra sua força no mercado de veículos comerciais

A unidade especializada em veículos comerciais da marca norte-americana tem se destacado de forma significativa na América do Sul, especialmente no Brasil, oferecendo soluções inovadoras que atendem às mais diversas necessidades do cliente, seja empreendedor ou grande frotista



Desde que a Ford Pro iniciou suas operações de veículos comerciais na América do Sul, em 2021, tem se destacado pelo crescimento constante e significativo. Com um aumento de 42% nas vendas nesse período, a divisão de veículos comerciais hoje representa 22% do mercado na região, refletindo a confiança dos clientes e a força da marca.

Em apenas três anos, a Ford Pro lançou seis novos modelos, consolidando sua presença e oferecendo soluções inovadoras para diferentes tipos de negócios. Com 19 mil unidades vendidas incluindo a linha Transit e as versões de trabalho da Ranger, a Ford Pro ampliou sua participação no mercado sul-americano em impressionantes 46%, elevando sua fatia de participação de 5,9% para

8,6%. Um desempenho que reforça a liderança e o compromisso da Ford Pro em transformar a mobilidade comercial na região, sempre com foco em inovação, eficiência e resultados para seus clientes.

No Brasil, somente entre janeiro e setembro de 2024, a companhia vendeu 4.500 unidades, o que representa um crescimento de 15% em relação ao ano anterior. Segundo o diretor de veículos comerciais da Ford América do Sul, Guillermo Lastra, o país representa 31% das vendas da Ford na região

FENATRAN: VITRINE DE INOVAÇÕES

Na Fenatran 2024, o maior evento de transporte rodoviário de carga da América Latina, realizado em São Paulo no último mês de novembro, a Ford Pro teve a oportunidade de compartilhar com o público as inovações que vêm impulsionando seu crescimento na região. No evento, a montadora apresentou um portfólio de soluções eficientes e adaptáveis para o frotista brasileiro, mostrando como a marca está cada vez mais alinhada às necessidades do mercado.

Entre as grandes novidades, destacou-se a linha Transit 2025, que passou por modificações importantes

feitas pela engenharia da Ford. Com versões como chassi-cabine, furgão, minibus e a E-Transit, a nova linha traz melhorias no interior, com tecnologias avançadas e mais equipamentos de série. O novo painel de instrumentos, mais moderno e ergonômico, facilita a operação e contribui para um aumento significativo na produtividade dos negócios.

A Ford também exibiu a nova picape Ranger Cabine Simples, que se destaca pela versatilidade, com capacidade de carga de 1.250 quilos e 1.876 litros. A Ranger é equipada com tração 4x4, diferencial traseiro blocante, suspensão com amortecedores externos, e outros atributos de robustez, desempenho e economia que redefinem o padrão da categoria, tornando-a uma escolha ideal para os profissionais mais exigentes.

Além disso, a marca trouxe ao evento uma série de veículos especiais, como uma Transit Vidrada com 19 lugares, uma E-Transit Executiva de 15 lugares, uma Transit Chassi adaptada para os bombeiros e uma Ranger Cabine Dupla preparada para mineração. A versatilidade da linha foi ainda mais evidenciada pela E-Transit modificada para ser um coffee truck, oferecendo aos visitantes do estande uma experiência Nespresso exclusiva.

PIONEIRA EM SERVIÇO MÓVEL

A Ford Pro surpreendeu com o lançamento do Serviço Móvel, uma solução inovadora para proprietários de veículos comerciais. Com uma Transit equipada como oficina móvel,

a montadora leva manutenção diretamente ao cliente, eliminando o deslocamento até a concessionária. O serviço inclui troca de óleo, filtros, fluidos, lâmpadas, limpadores, intervenções em freios, baterias, rodízio de pneus, escaneamento, diagnóstico, atualização de software e instalação de acessórios. A Ford é a primeira montadora no Brasil a oferecer isso para veículos comerciais leves. O serviço estará disponível no primeiro trimestre de 2025, podendo ser agendado pelo app FordPass, site Agenda Ford ou nas concessionárias, atendendo até 30 km. Para distâncias maiores, o agendamento é feito diretamente com a revenda.

FORD GO FROTAS EM EXPANSÃO

O plano de assinatura Ford Go Frotas, hoje responsável por 10% das vendas, é mais um exemplo das soluções oferecidas pela marca, para a montagem de frotas sem desembolso de capital.

No serviço de assinatura Ford Go Frotas, o cliente paga um valor fixo mensal e não precisa arcar com impostos, documentação, emplacamento, revisões e seguro. Segundo a Ford, isso gera previsibilidade de custos e mais capacidade para o cliente investir na sua atividade fim.



FORD PRO EM NÚMEROS

CRESCIMENTO DE

42%

NAS VENDAS NA AMÉRICA DO SUL DESDE 2021.

LANÇAMENTO DE

6

NOVOS MODELOS E SOLUÇÕES INOVADORAS PARA NEGÓCIOS EM TRÊS ANOS

AUMENTO DE

46%

NA PARTICIPAÇÃO DE MERCADO DA FORD PRO NA REGIÃO.

4.500

UNIDADES VENDIDAS NO BRASIL, COM CRESCIMENTO DE **15%**.



Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2024 premia a excelência no setor

A 37ª edição da premiação reuniu em São Paulo aproximadamente 550 convidados para celebrar as empresas que se destacaram no setor de transporte de cargas e passageiros, além de logística, reforçando o papel fundamental dessas companhias no fortalecimento da economia brasileira

Por VALERIA BURSZTEIN

A OTM Editora promoveu, no hotel Unique, em São Paulo, a tradicional premiação Maiores do Transporte & Melhores do Transporte. Em sua 37ª edição, a

cerimônia reuniu aproximadamente 550 convidados para celebrar as empresas que se destacaram no setor de transporte de cargas e passageiros, além



"Diferentemente de outras iniciativas que se baseiam em cases ou votações, nós analisamos números e balanços de forma objetiva, sempre com uma visão empresarial. E é por isso que o prêmio tem tanto prestígio no setor."

Marcelo Fontana,
Diretor da OTM Editora

de logística, reforçando o papel fundamental dessas companhias no fortalecimento da economia brasileira. Promovido pelas revistas Transporte Moderno e Technibus, o prêmio analisou 1.261 balanços financeiros.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, comentou sobre a importância da premiação: "A 37ª edição das Maiores do Transporte & Melhores do Transporte é um evento de altíssima representatividade. Este ano, recebemos executivos de todos os modais de transporte e da cadeia produtiva, como a indústria e os prestadores de serviços, com a maioria dos presentes sendo presidentes, diretores e acionistas." Ele também ressaltou a seriedade do prêmio: "Diferentemente de outras iniciativas que se baseiam em cases ou votações, nós analisamos números e balanços de forma objetiva, sempre com uma visão empresarial. E é por isso que o prêmio tem tanto prestígio no setor."

Fontana também revelou novas iniciativas para a premiação: "Nós estamos cada vez mais atentos ao conceito de ESG (Environmental, Social, and Governance), que entrou nesta edição com sua primeira fase. Vamos continuar a incorporar e desenvolver esse trabalho, pois acreditamos que a agenda ESG faz parte do dia a dia das empresas", disse. Ele concluiu: "Estamos saindo na frente, mantendo o foco no transporte, com um trabalho 100% focado no setor, como é o nosso DNA."

As empresas premiadas foram consideradas as melhores em cada setor de serviços,



Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress



Carlos Chieppe Netto, diretor geral da VIX Logística



Caroline Benato, coordenadora sênior de controladoria LATAM



Christian Lachmann, diretor da Norsul

indústria e operadores de transporte. Na ocasião também foram homenageadas as empresas Marcopolo e RandoCorp, além da Confederação Nacional do Transporte (CNT) por seus 70 anos de existência.

A personalidade do Transporte homenageada foi Constantino Oliveira, o seu Nenê, fundador

do Grupo Comporte, que conta com mais de 7 mil ônibus, presença em 13 estados brasileiros, com mais de 17 mil funcionários.

A cerimônia também contemplou o anúncio das empresas vencedoras do 55º concurso de comunicação visual e pintura de frotas. Na categoria rodoviário de



Anderson Abreu, gerente geral de relações institucionais e Angelo Stradioto, gerente geral de inteligência comercial da Ferrovia Norte-Sul (VLI)



Jocel Voitovicz de Franca, contador da Sideral Linhas Aéreas



Roni Barbosa, chefe de gabinete da presidência da Transpetro



Rodrigo dos Santos Hallack, gerente executivo de comunicação externa da Rumo S.A.

passageiros, a primeira colocada foi a Viação Cometa, seguida da Aguiar Locação, e da Viação Rápido D'Oeste. No metropolitano de passageiros, a vencedora foi a Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), de Porto Alegre, com o E-Bus POA. No rodoviário de cargas,

o destaque foi a Smart Logística.

MELHORES OPERADORES

Em aéreo de passageiros a LATAM foi a vencedora; em aéreo de cargas a Sideral Linhas Aéreas. No setor ferroviário de carga destaque para



Ramon Alcaraz, CEO da JSL



Sergio França, diretor comercial da Prosegur



Renato Aparecido Rosa, diretor regional dos Correios



Eduardo Scolari, CEO da Greenbrier Maxion

a Ferrovia Norte-Sul. Já no de passageiros, a Via Quatro. Em fretamento e turismo, a vencedora foi a Univale. E em marítimo e fluvial a Norsul.

Ainda na categoria Melhores Operadores, a Next Mobilidade foi a vencedora em metropolitano de passageiros; em rodoviário de passageiros a Expresso

Guanabara e de carga a Braspress. O operador logístico e armazenagem premiado foi a Vix Logística.

MELHORES DA INDÚSTRIA

Na categoria de implementos rodoviários, a vencedora foi a Facchini, destaque pela



Conrado Comolatti Ruivo, presidente do Grupo Comolatti



Marina Simões, diretora de estratégia e gestão da Locar Guindastes



Tiago Chagas Faienstein, diretor comercial da Infraero



Tatyana Polettinni, especialista de comunicação da CCR Autoban

qualidade e inovação em seus produtos. Já em carrocerias para ônibus, a Marcopolo se manteve como a principal referência no mercado.

No setor aeronáutico, a Embraer se consolidou como líder, reconhecida mundialmente pela sua excelência. No segmento ferroviário, a

Greenbrier se destacou na fabricação de equipamentos ferroviários, oferecendo soluções de alta performance.

No setor de montadoras de veículos, a Renault foi a grande vencedora, consolidando sua posição no mercado automotivo. Para peças de caminhões e ônibus, a Fras-Le



Patrício Santelices, CEO da TBForte



Fernando Araújo Guimarães, presidente da WLM



Rodrigo Piquet, vice-presidente comercial da Autotrak



Augusto Bezerra, diretor comercial e de vendas da Localiza Rent a Car

foi a líder, com seus produtos de qualidade superior.

No segmento de matérias-primas e insumos, a Gerdau se destacou pela sua atuação robusta. Já no setor naval, o Estaleiro Rio Maguari foi o destaque. E, por fim, no segmento de recauchutagem de pneus e insumos,

a Vipal foi a vencedora.

MELHORES EM SERVIÇOS

Na categoria distribuidores de autopeças, o destaque foi a BRAutoParts pela sua ampla rede de distribuição e eficiência no atendimento. No setor de equipamentos de

A **CNT** SE MOVE, O BRASIL **AVANÇA**

A Confederação Nacional do Transporte celebra 70 anos de história e futuro



A **Confederação Nacional do Transporte**, a **Entidade de representação máxima do transporte no Brasil**, completa 70 anos de uma história de representatividade e compromisso com a multimodalidade e o desenvolvimento da atividade transportadora no país

Por terra, trilhos, água ou ar, a CNT se move para fazer o Brasil prosperar, conectando passado, presente e futuro em uma história de desafios e superação.

CNT 70
ANOS

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte



Gustavo Couto, CEO da Vamos



Otávio Meneguette, diretor da Latam Cargo Brasil



Bruno da Costa Favilla Ebecken, gerente geral de transporte terrestre e armazenamento da Petrobras



Paulo Cesar Ciasca, superintendente do Bradesco

movimentação interna, a Locar foi a líder, reconhecida pela qualidade e inovação de seus produtos.

Em infraestrutura e gestão, a Infraero continuou a ser referência na administração de aeroportos e terminais. Já nas concessionárias de rodovias, a CCR AutoBan foi a vencedora,

destacando-se pelo serviço e excelência na gestão de rodovias.

Em transporte de carga e serviços, a TB Forte foi premiada pela sua eficiência e robustez na operação. No segmento de concessionárias de veículos, a WLM se destacou pela qualidade no atendimento e variedade de opções para os consumidores. Nos



Gunnar Murillo, CEO do Banco Stellantis



Bruno Zanotto Vigna, gerente do departamento de relacionamento com o governo do BNDES



Gilson Ademir Piovesan, diretor comercial da Weg



José Carlos Vidoti, diretor da Facchini

operadores de sistemas, a Auto-pass foi a vencedora, se consolidando como líder na gestão de sistemas de transporte.

Em sistemas de bilheta-gem, a Prodata Mobility Brasil foi premiada pela sua tecnologia e inovação no setor. No segmento de monitoramento e rastreamento, a Autotrak foi

a grande vencedora, sendo referência em soluções de rastreamento para frotas.

No setor de automação e informática, a TOTVS se destacou pela excelência em soluções tecnológicas. Em meios de pagamento, a Sodexo (Pluxee) foi premiada pela inovação e qualidade em seus serviços de pagamento.



Sérgio de Carvalho, presidente da Fras-le Mobility



Patricia Furlan MC Knight, gerente de relações com investidores da Embraer



Ivanir Canevese, diretor comercial da Vipal



Fábio Vasconcellos, diretor comercial do Estaleiro Rio Maguari

No setor de locação de veículos, a Localiza foi a vencedora, consolidando-se como líder no mercado de aluguel de carros. Em locação de ativos pesados, a Vamos foi reconhecida por sua excelência em soluções para locação de equipamentos pesados.

No segmento de petróleo e

derivados, a Petrobras continuou a ser referência nacional e internacional em qualidade e sustentabilidade. Já nas distribuidoras de combustível, a Vibra Energia se destacou pela excelência na distribuição de combustíveis. No setor de banco de montadora, o Banco Stellantis foi premiado pela sua atuação voltada para o



Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Estaleiro Rio Maguari: cinco vezes eleito o melhor do Brasil

Construindo embarcações com excelência para apoio portuário, marítimo e navegação interior.

Nosso futuro é guiado por inovação, desenvolvimento da nossa equipe e compromisso com a sustentabilidade para todos.



+55 91 3214-7800

Rodovia Maracacuera, km 6 - Icoaraci
Belém, Pará, Brasil. Cep: 66.815-140

www.riomaguari.com.br
contato@riomaguari.com.br





Alexandre Rabito, gerente de multimodalidade da Gerdau



Constantino de Oliveira, o seu Nenê, fundador do Grupo Comporte



Sergio Carvalho, CEO da Randoncorp

setor automotivo.

Em banco comercial e de fomento, o BNDES (Banco de Desenvolvimento Econômico e Social) foi a grande vencedora, consolidando-se como um importante financiador do desenvolvimento nacional. No segmento de seguradoras, a Bradesco Seguros ganhou destaque, assim como a Grande



Vander Costa, presidente da CNT

Corretora de Seguros. A Weg foi premiada como holding do setor de transportes.

AS MAIORES DO TRANSPORTE

Na categoria de transporte rodoviário, a JSL se destacou com sua posição de liderança, consolidando-se como uma das

Lounges
dos patrocinadores
da 37ª edição
de Maiores do Transporte
& Melhores do Transporte



Armando Villela, diretor da Villela Design (esq.) e Carlos Monteiro, diretor da Smart Logística (dir.)

qualidade e segurança.

No setor aéreo, a Latam Cargo (ABSA) se consolidou como uma das maiores operadoras de transporte de carga, destacando-se pela eficiência e inovação. Os Correios se mantiveram no topo, com seu forte sistema de distribuição e logística, atendendo a milhões de clientes.

A Prosegur, com sua atuação no transporte de valores, também esteve entre as líderes, oferecendo serviços com alto padrão de segurança. Por fim, a Transpetro, do setor de transporte de petróleo e derivados, foi um dos grandes destaques, garantindo a logística eficiente de recursos essenciais para o país.

CTM

maiores do setor. No segmento ferroviário, a Rumo manteve sua força, sendo reconhecida pela excelência em logística e transporte ferroviário.

A Piracicabana, com sua frota robusta, também se destacou como uma das maiores do transporte, garantindo soluções de mobilidade em diversas regiões. Já a Viação Metrôpole se posicionou entre as principais empresas de transporte público, sendo referência em



**ANOS
A CAMINHO
DO AMANHÃ**

**DA FERROVIA
À SUA JORNADA
DE SUCESSO**

Estamos celebrando 81 anos de presença ativa na rotina de milhões de pessoas, do combustível que enche o tanque aos grãos que enchem os pratos.

Com a sua confiança, o modal ferroviário – o mais seguro e sustentável – está trilhando o caminho do progresso, e nós seguimos à frente desse percurso:

- Mais de 30 modelos de vagões
- Automação de produtos e processos
- Eficiência na carga e descarga
- E outras toneladas de inovações

Tudo isso reduz as distâncias entre a maior indústria ferroviária da América do Sul, a sociedade e o país, que se beneficia do setor.

Esse é apenas o começo de uma jornada de sucesso. Seguimos juntos!



Mercedes-Benz lança a Sprinter elétrica no mercado brasileiro



Os veículos, na versão truck, furgão e furgão vidrado para o transporte de passageiro, serão comercializados em 14 pontos de venda nas principais cidades do estado do Paraná, São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com preço a partir de R\$ 482.900, chegando a R\$ 540 mil a versão topo de linha

Por SONIA MORAES

A Mercedes-Benz Car e Vans está trazendo para o mercado brasileiro a Sprinter elétrica. O veículo, que é produzido fábricas de Düsseldorf e Ludwigsfelde na Alemanha, começa a ser comercializado neste

mês de dezembro.

“Vamos atuar em três segmentos, chassi, furgão e passageiro, que é o furgão vidrado para o transporte de passageiro e escolar”, afirmou Fábio Silva, gerente de vendas



"Acreditamos que o Brasil tem grande potencial para absorver os modelos elétricos neste segmento de large vans."

Fábio Silva,

gerente de vendas de vans
da Mercedes-Benz

de vans da Mercedes-Benz.

Alguns modelos da eSprinter, com PBT de 3,5 a 4,25 toneladas, já chegaram ao Brasil pelo Porto de Vitória e serão comercializados em 14 pontos de venda localizados nas principais cidades do estado do Paraná, São Paulo, Espírito Santo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. "Já tem um lote de veículos programados, mas a percepção inicial é que a demanda maior da eSprinter será do furgão Street", comentou Silva. "Como é um veículo para operação em áreas urbanas estamos trazendo este modelo com uma bateria menor", revelou Silva.

Além da versão Street para chassi de quatro toneladas, que custará R\$ 482.900, a Mercedes-Benz vai trazer também o furgão para uso na distribuição de compras do e-commerce ou transformado em ambulância, e o furgão vidrado para o transporte de passageiros. A versão topo de linha custará R\$ 540 mil, segundo informou Silva.

Para facilitar o carregamento dos veículos, a Mercedes-Benz fechou parceria com a WEG, empresa multinacional brasileira fabricante de equipamentos elétricos e eletrônicos, que disponibilizará quatro opções de aparelho de carregamento. "Decidimos não vender o veículo com carregador porque os grandes frotistas já têm o equipamento em sua operação. Então o cliente poderá escolher o modelo que deseja na rede de



"Todas as fábricas no mundo estão operando com produtos naturais e a ambição mundial é ter uma operação utilizando 100% de energia renovável"

Ronald Koning,
presidente e CEO
da Mercedes-Benz
Cars & Vans Brasil

concessionários", esclareceu Silva. A autonomia da eSprinter é de até 478 quilômetros, com base na metodologia de testes europeia WLTP (*Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure* ou Procedimento de Teste Harmonizado Mundial para Veículos Leves) que avalia e certifica a eficiência energética e as emissões de gases de escape de veículos para o continente.

A versão elétrica chega ao Brasil com a estratégia de fazer parte de uma tendência natural do mercado que tem investido na descarbonização. "A Mercedes-Benz, com o seu plano de eletrificação, entende que a Sprinter elétrica se adapta bem nas capitais brasileiras e em cada segmento que atua", disse Silva. "Acreditamos que o Brasil tem grande potencial para absorver os modelos elétricos neste segmento de large vans."

Segundo Ronald Koning, presidente e CEO da Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil, a eSprinter está em sua segunda geração, com o conceito amplamente testado desde 2019. "Todas as fábricas no mundo estão operando com produtos naturais, e a ambição mundial é ter uma operação utilizando 100% de energia renovável", ressaltou o presidente.

A meta da Mercedes-Benz, segundo Koning, é ter 20% de participação nas vendas de veículos comerciais elétricos no mundo na categoria que compete a Sprinter, chegando a 50% em 2030. "Vamos criar um



CENTERBUS
Centro Especializado em Ônibus

FLEETBUS

Paz no trânsito começa por você.



Conheça as vantagens que o e0500U da Mercedes-Benz oferece:

- 100% Elétrico com zero emissão local de CO2
- Maior PBT e maior capacidade de passageiros
- Modularidade dos pacotes de bateria
- Maior capacidade de armazenamento de energia
- Ar-condicionado integrado
- FleetBus: telemetria para transporte de passageiros



Essas vantagens fazem do e0500U uma escolha atrativa para empresas de transporte público e operadores de frotas que buscam modernizar suas operações e atender às demandas por soluções de transporte mais limpas e eficientes.

Informações gerais: O e0500U da Mercedes-Benz é um veículo urbano totalmente elétrico que se destaca pela robustez, modularidade e eficiência. Ele incorpora tecnologias avançadas, como gestão térmica inteligente, e mantém aspectos comprovados do modelo 0500U convencional. Sua estrutura modular de baterias de íons de lítio e recursos como regulação de aceleração para economia de energia e carregamento seguro tornam o e0500U preparado para atender às necessidades das cidades do futuro.

A equipe de representantes da Divena está pronta para atendê-los e ajudar a avaliar qual modelo é o melhor para o seu negócio. Não deixe de visitar a concessionária para descobrir todas as funcionalidades e benefícios que o **e0500U** pode oferecer.

divenacomercial divenacomercial

www.divenacomercial.com.br | WhatsApp: (11) 97208-2114 | Telefone: (11) 4070-9933

Divena

Divena Diadema
Av. Fábio E. Ramos Esquivel, 2279,
Centro, Diadema - SP, Tel: (11) 4070-9933

Divena Litoral
Av. Marginal da V. Anchieta, 2521, São Manoel,
Santos - SP, Tel: (13) 3295-9933



ecossistema eficiente para cargas”, disse o executivo.

MERCADO PROMISSOR

Hoje o mercado de vans com motor a combustão é de 30 mil unidades e a Mercedes-Benz tem 30% de participação. Este ano deve fechar com 33 mil unidades, 17% a mais do que no ano passado, segundo o gerente da Mercedes-Benz. Desse total, 5%, que corresponde a 1.500 unidades, serão de vans elétricas. “É um mercado que a Mercedes-Benz está entrando agora, mas acredito que pode começar com este volume”, disse Silva.

O gerente comentou que havia uma aposta grande neste mercado, mas não crescia por alguns fatores da economia, e em 2022 e 2023 se manteve no patamar em torno de 27 mil unidades. “Em 2024 está muito forte devido à demanda reprimida dos últimos dois anos, o crédito melhorou e teve campanhas agressivas realizadas pelas marcas. As vendas ao

governo ajudaram no crescimento”, afirmou Silva.

Para 2025, por conta do grande crescimento deste ano, a expectativa é que o mercado acima de três toneladas, destacado pela marca como large vans, se mantenha no mesmo nível de vendas deste ano e a Mercedes-Benz espera manter os 30% de participação. “Ao longo dos próximos anos vai haver uma migração da Sprinter a combustão pelos modelos elétricos. No início serão as grandes locadoras, os frotistas e as empresas que têm foco em sustentabilidade que vão comprar este veículo. Não será um volume grande no começo, mas a tendência é crescer bastante no futuro, disse Silva.

O gerente comentou que nas atividades em aeroportos no Brasil a Sprinter tem uma fatia grande de mercado e há uma demanda dos clientes para o veículo elétrico por avaliar que o modelo é bom para este tipo de operação.

A empresa aposta também no mercado de fretamento que

deverá migrar para vans elétricas. “É um segmento que a gente acredita bastante. Tem ainda um programa grande em São Paulo de descarbonização do transporte coletivo e o interesse de incluir nas operações veículos elétricos”, comentou Silva.

DUAS OPÇÕES DE BATERIA

A bateria que equipa a Sprinter tem em sua composição lítio-ferro fosfato (LFP), que elimina o uso de cobalto ou níquel e tem maior durabilidade em comparação com outras tecnologias, segundo Aline Rapassi, gerente de produto da Mercedes-Benz Car e Vans. São duas opções de bateria, de 81kWh e 113kWh.

A nova eSprinter é capaz de carregar tanto com corrente alternada (AC) quanto com corrente contínua (DC). O carregador a bordo, que converte a corrente no veículo quando a recarga é feita com corrente alternada, como em uma wall-box, tem uma potência máxima de 11 kW. Para minimizar o tempo de recarga, o veículo

pode ser carregado com até 50 kW em estações de carregamento rápido. A recarga rápida de 10% a 80% da capacidade leva cerca de 93 minutos para a bateria de 113 kWh.

A eSprinter tem três módulos de condução - *Comfort*, que oferece toda a potência e torque disponíveis; *Economic*, que limita a potência do motor para maior eficiência, e o modo *Maximum Range*, que reduz ainda mais a potência do motor, limitando o uso de funcionalidades como o controle de clima para otimizar ao máximo a autonomia. A frenagem regenerativa, que converte a energia cinética em energia elétrica, também contribui para maximizar a autonomia.

Além das fábricas alemãs, a eSprinter é produzida em North Charleston, Carolina do Sul, nos Estados Unidos. De 2021 a 2024, a Mercedes-Benz Vans está investindo cerca de 350 milhões de euros neste veículo. Desse total, cerca de 150 milhões de euros são destinados ao ajuste da produção nas três fábricas. **CTM**



QUEM TEM VIPAL, TEM A MELHOR.

E QUEM TEM A MELHOR, TEM TUDO.

Mais uma vez, a Vipal é reconhecida como líder em Recauchutagem de Pneus e Insumos na premiação **Maiores e Melhores do Transporte**. Este prêmio reafirma que quem tem Vipal, tem segurança, qualidade e inovação. É o reflexo do trabalho dedicado de nossos colaboradores, da nossa rede de reformadores autorizados e da confiança que os transportadores depositam na Vipal.

Agradecemos a todos que fazem parte dessa trajetória de sucesso, que agora completa todo o ciclo do pneu com o Vipal Full Cycle: Pneu novo, Reforma e Reparos.



QUEM
TEM VIPAL,
TEM TUDO.

Cinquentenário de inovação: a transformação da Valeo no setor automotivo



À frente dos principais avanços tecnológicos na indústria automotiva, a Valeo comemora 50 anos no Brasil com lançamento de produtos e serviços

Por VALERIA BURSZTEIN

A despeito das revisões da projeção de vendas da matriz para o mercado francês e do enxugamento no quadro de funcionários no país europeu, no Brasil, a Valeo experimenta um momento de crescimento acima do mercado. “Como somos uma companhia de capital aberto, não podemos falar em projeções, mas 2024 foi um ano extremamente positivo para a empresa, com crescimento acima do mercado e contratação

de pessoal. Vamos seguir investindo para atender às demandas locais”, diz, Rafael Galperin, diretor de desenvolvimento de novos negócios da Valeo.

Presente no Brasil desde 1973, a Valeo comemora 50 anos com o lançamento de inovações que revolucionaram o mercado automotivo. A empresa é uma das maiores detentoras de patentes na França, tendo registrado, em 2023, 1.666 pedidos de patentes prioritárias.

“Hoje, queremos contar como faremos para construir o futuro. Por isso investimos em inovação. Somos referência na aceleração da eletrificação, na automação dos veículos, o ADAS, e em sistemas de iluminação e refrigeração. Outro foco da Valeo atualmente é a redução das emissões de CO₂ na produção, nos produtos, nos materiais utilizados e em nossos fornecedores”, afirmou. A previsão é que a Valeo alcance a neutralidade de carbono até 2050.

Galperin destaca que a Valeo está no epicentro da mobilidade automotiva do futuro. “Costumamos sintetizar o que entendemos por revolução automotiva em três grandes eixos: os veículos serão eletrificados, mas não necessariamente elétricos; terão níveis mais avançados de automação e serão essencialmente um *software*. Um fato interessante é que, hoje, 40% do nosso time de engenharia trabalha exclusivamente em software. Isso representa uma mudança conceitual para a empresa, que nasceu como



uma companhia de engenharia mecânica e hoje tem forte atuação no desenvolvimento de *softwares*”, explicou. A Valeo investe globalmente mais de 10% do faturamento em pesquisa e desenvolvimento.

O executivo argumenta que, no que se refere à automação, o foco principal é reduzir ao mínimo possível os acidentes de trânsito, considerando que mais de 95% desses acidentes decorrem de falha humana. “Vai demorar para termos um carro autônomo, mas, hoje, podemos dizer que estamos no estágio três de produção de veículos autônomos, aqueles que ainda exigem atenção parcial do motorista, com protótipos já em teste”, comentou.



OS DESTAQUES DA VALEO NO BRASIL E NO MUNDO

A VALEO VIVE CRESCIMENTO NO BRASIL, **COM AUMENTO ACIMA DO MERCADO** E NOVOS INVESTIMENTOS EM 2024.

A EMPRESA CELEBRA 50 ANOS NO BRASIL COM INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS E **FOCO EM ELETRIFICAÇÃO E AUTOMAÇÃO DE VEÍCULOS.**

A VALEO ESTÁ COMPROMETIDA COM A **NEUTRALIDADE DE CARBONO ATÉ 2050**, COM INICIATIVAS EM REDUÇÃO DE EMISSÕES DE CO₂.

COM 40% DO TIME DE ENGENHARIA DEDICADO A SOFTWARE, A VALEO LIDERA A REVOLUÇÃO AUTOMOTIVA COM FOCO EM **AUTOMAÇÃO E INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL.**

A PARCERIA COM A BMW **NO DESENVOLVIMENTO DE CARROS AUTÔNOMOS** E O CONCEITO DE SOFTWARE *DEFINED VEHICLE* TRAZ NOVAS POSSIBILIDADES DE PERSONALIZAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DOS VEÍCULOS.

Ele acrescenta que a Valeo é a única indústria que fabrica todos os tipos de sensores. “Em 1998, lançamos os sensores para estacionamento. Depois, passamos a desenvolver radares e câmeras que viabilizam o monitoramento de até 200 metros de campo de visão, com capacidade de análise de imagens para frenagens de emergência. Esses produtos incorporam várias tecnologias. No entanto, os sensores são os ouvidos e os olhos do veículo, por assim dizer. O que realmente dirige o veículo é o *software*. Por isso, queremos chamar a atenção para a importância do *software*.”

Galperin comparou os veículos aos smartphones, afirmando que também serão essencialmente um software, com customizações, aplicativos e atualizações. Ele citou um projeto em parceria com a BMW que desenvolve um veículo com inteligência da Valeo, permitindo que o motorista saia do carro e ele, sozinho, identifique uma vaga disponível e estacione. “E, quando você quiser o carro, ele voltará sozinho ao ponto definido. O interessante dessa parceria é que fornecemos tanto a parte de hardware, que são os sensores, quanto o software e o controle principal”, explicou.

O executivo complementa: “O carro ser um *software* será uma das grandes revoluções. Com o SDV – *Software Defined Vehicle*, será possível adicionar aplicativos,



PENSOU PEÇAS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS, **PENSOU FRAS-LE.**

1º lugar no prêmio Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2024.

A Fras-le, líder mundial em materiais de fricção, acaba de conquistar o prêmio Maiores do Transporte & Melhores do Transporte 2024, na categoria peças para caminhões e ônibus.

Uma conquista que só reforça a nossa trajetória de 70 anos, sempre focada na inovação e na busca constante da excelência de nossos produtos.

Agradecemos o reconhecimento e podem ter certeza de que vamos continuar trabalhando para entregar o nosso melhor aos clientes e parceiros de todo o Brasil.



HÁ 70 ANOS, PENSOU FRAS-LE, PENSOU INOVAÇÃO.





Sistema iBSG recupera energia elétrica durante os momentos de desaceleração e frenagem do veículo, armazenando-a em baterias

funcionalidades e programações. O mais importante é que o veículo poderá ser atualizado, implicando novas oportunidades de negócios para toda a cadeia. Esse veículo será atualizado ao longo do tempo, como um celular. A partir do SDV, será possível ter sistemas de iluminação diferentes para diversas aplicações, além de sistemas de suspensão e motorização. Por meio do software, os carros poderão ser amplamente customizados. Isso representará um ecossistema de mudanças no qual todos teremos que trabalhar juntos. Trata-se de uma transformação no modelo de negócios para toda a cadeia, que será regida pelos conceitos de *co-development* e *open innovation*.”

Essa tecnologia será adaptável para todos os tipos de veículos, ou seja, híbridos e elétricos, com baixas e altas voltagens, desde os extremamente leves até ônibus e caminhões. “Em teoria, a inovação apresentada é aplicável tanto a carros quanto a veículos pesados, mas dependerá do nível de utilização. Por exemplo, nos ônibus urbanos, a eletrificação já é uma realidade, mas no transporte rodoviário é diferente”, esclareceu.

Os desafios, na visão do executivo, incluem a gestão elétrica, a conversão entre diferentes voltagens, os inversores e a gestão térmica



Marco de Luca,
diretor-geral da
Valeo Service
América do Sul

HISTÓRIA DA VALEO NO BRASIL

1974 •

A VALEO CHEGOU AO MERCADO NACIONAL COM A AQUISIÇÃO DA SOFICA, UMA FÁBRICA DE RADIADORES EM ITATIBA (SP).

ADQUIRIU MUNDIALMENTE A CIBIÉ, DO SEGMENTO DE ILUMINAÇÃO AUTOMOTIVA, QUE POSSUÍA UMA UNIDADE NA CAPITAL PAULISTA. AS OPERAÇÕES MANTIVERAM OS NOMES ORIGINAIS ATÉ A UNIFICAÇÃO GLOBAL DA MARCA, EM 1980.

das baterias. “A planta da Valeo em Itatiba está pronta para desenvolver sistemas de refrigeração para veículos elétricos”, antecipou.

O índice de nacionalização na Valeo depende da eletrônica dos produtos. Em 2023, a Valeo adquiriu os 50% da Siemens em uma empresa localizada na França, dedicada ao desenvolvimento de todos os componentes eletrônicos dos sistemas produzidos pela companhia.

LANÇAMENTOS

A empresa aproveita a comemoração do centenário para reforçar seu legado e visão futura com o lançamento do iBSG, o primeiro sistema *Belt Starter Generator* 12V/48V adaptado para motores flex fuel fabricado no país, que constitui a base tecnológica dos veículos MHEV (*Mild Hybrid Electric Vehicle*). Adequado à motorização flex fuel, o sistema iBSG atende à demanda das montadoras locais por eletrificação, seja em 12V, 48V ou alta voltagem.

Na prática, o sistema iBSG recupera energia elétrica durante os momentos de desaceleração e frenagem do veículo, armazenando-a em baterias. Essa energia acumulada é convertida novamente em mecânica por meio do iBSG, auxiliando o motor a combustão durante as acelerações e possibilitando seu desligamento quando o carro está

1980

A PARTIR DESSE ANO, COM O NOME VALEO CONSOLIDADO, A EMPRESA SE DESTACOU PELA EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA E PELO COMPROMISSO COM O DESENVOLVIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL EM DIVERSOS ASPECTOS: PROCESSOS FABRIS MAIS LIMPOS, MATÉRIAS-PRIMAS QUE PREZAM PELA PRESERVAÇÃO AMBIENTAL, PRODUTOS QUE PROPORCIONAM MAIOR EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E MENOR CONSUMO DE COMBUSTÍVEL, ALÉM DE UMA GESTÃO DE PESSOAS FOCADA NA DIVERSIDADE, INCLUSÃO, DESENVOLVIMENTO PROFISSIONAL E AUTONOMIA.

ATUALMENTE, A EMPRESA POSSUI TRÊS UNIDADES FABRIS NO BRASIL. CONSTRUÍDA EM 1999, **A PLANTA DE CAMPINAS (SP) - DIVISÃO POWER DRIVE E LIMPADORES** - FOI PROJETADA PARA SER UMA DAS MAIS AVANÇADAS DO PAÍS, ABRIGANDO AS LINHAS DE PRODUÇÃO DE SISTEMAS DE EMBREAGENS, LIMPADORES DE PARA-BRISA, ALTERNADORES, MOTORES DE PARTIDA E, AGORA, O SISTEMA IBSG. A EMPRESA CONTA COM 2.200 COLABORADORES.

parado no trânsito, circulando a baixas velocidades ou em velocidade constante.

Além dos benefícios no consumo de combustível, outras tecnologias desenvolvidas pela Valeo também proporcionam mais conforto na direção. Com o sistema iBSG, a partida do motor ocorre de forma imediata, silenciosa e sem vibrações, quando comparada a outros sistemas de partida padrão. Esse benefício é possível devido à ligação do sistema ao virabrequim do motor a combustão, feita via correia.

Outra novidade que chegará ao Brasil em breve é o limpador de para-brisas AquaBlade™, que oferece limpeza precisa ao integrar a distribuição uniforme de água ou fluido de lavagem ao longo de toda a lâmina. Entre os benefícios, a inovação melhora a visibilidade e reduz o consumo de água em aproximadamente 50% por veículo, atendendo às exigências ambientais e de segurança.

SERVIÇOS EXPANDIDOS

A Valeo Service, divisão criada em 2.000 e dedicada ao mercado de reposição, possui uma estrutura logística estrategicamente localizada no Brasil. Situada em São Bernardo do Campo, na região metropolitana de São Paulo, a Valeo Service atua como uma base inteligente que permite um atendimento ágil a todo o mercado de

A PLANTA DE ITATIBA (SP) - DIVISÃO POWER THERMAL - É RESPONSÁVEL PELA FABRICAÇÃO DE RADIADORES, SISTEMAS DE AR-CONDICIONADO, ELETROVENTILADORES, INTERCOOLERS, TROCADORES DE CALOR, CONDENSADORES E MÓDULOS TÉRMICOS. JÁ **EM GRAVATAÍ (RS)**, SÃO PRODUZIDOS SISTEMAS DE AR-CONDICIONADO.

“NOSSO CRESCIMENTO NO BRASIL É REFLEXO DA ESTRATÉGIA DA VALEO DE SER UMA INDÚSTRIA GLOBAL COM ADAPTAÇÃO LOCAL, CONSIDERANDO AS CARACTERÍSTICAS E PARTICULARIDADES DE CADA MERCADO ONDE ATUA. CHEGAMOS AO PAÍS NOS ANOS 1970, POR MEIO DE AQUISIÇÕES E ENXERGANDO O POTENCIAL DO BRASIL E DA REGIÃO. CINCO DÉCADAS DEPOIS, SOMOS UMA DAS MAIORES EMPRESAS DE TECNOLOGIA AUTOMOTIVA DO PAÍS. FORNECEMOS PARA A MAIORIA DAS MONTADORAS E PARA O AFTERMARKET, E SEGUIMOS ACREDITANDO E INVESTINDO NO MERCADO NACIONAL”, AFIRMOU MAURO DIAS, PRESIDENTE DA VALEO AMÉRICA DO SUL.

Aftermarket na América do Sul.

Com uma estratégia intitulada STEPS (Smart, Trusted, Sustainable e Premium Service ou Inteligente, Confiável, Sustentável e Serviço Premium), a Valeo Service oferece suporte 24 x 7, incluindo uma plataforma online de assistência técnica, treinamentos e atualizações, além de um catálogo online com mais de 10 mil part numbers (números de peças), contendo descrições técnicas e vídeos com dicas.

A divisão de reposição de autopeças representa 11% do faturamento da Valeo no mundo.



No próximo ano, a Valeo lançará no Brasil um programa já em funcionamento em outros países: o programa de reparação de autopeças. Inicialmente, o foco será na linha de transmissão e embreagem, seguido pelos sistemas elétricos.

“Somos uma operação especializada que vai além da distribuição. Nossa estrutura integra equipes dedicadas de vendas, marketing, logística, finanças, recursos humanos e qualidade, todas alinhadas para garantir um atendimento personalizado e de alto nível”, afirma Marco de Luca, diretor-geral da Valeo Service América do Sul.

CTM

FENATRAN

25º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA



midiatrae.com.br

Sua jornada



AOS MELHORES NEGÓCIOS.

Intralógica

Serviços

Implementos

LastMile



Faça parte
da **maior**
comunidade

de transporte de cargas e
logística da América Latina.

NOVEMBRO
09 a 13 | 2026
SÃO PAULO EXPO

Fale com nossa equipe:
comercial.fenatran@rxglobal.com

/fenatran_oficial /fenatran

www.fenatran.com.br

Iniciativa:

Anfavea
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES

NTC
Logística

Apoio Institucional:

Anfir
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Organização:

RX



AÉREO 

Transporte aéreo de cargas avança no Brasil

O transporte aéreo de cargas no Brasil registrou crescimento de 10,2% até outubro de 2024, somando 1,2 milhão de toneladas, segundo a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear). O mercado doméstico movimentou 405,3 mil toneladas, alta de 12,5%, enquanto o internacional, com 843,3 mil toneladas, cresceu 9,1%. Em relação a 2019, o mercado doméstico avançou 9% e o internacional, 20%. A ABEAR ressaltou a recuperação do setor, com forte impulso das ex-



portações e grandes perspectivas de expansão, especialmente no mercado interno.

Azul chega a 47 destinos internacionais



A Azul Cargo Express, unidade de logística da Azul Linhas Aéreas, ampliou sua atuação para 47 destinos internacionais, graças a par-

cerias estratégicas no setor global de transporte. A empresa oferece serviços eficientes de exportação e importação para o Brasil e outros mercados. Destaca-se a exportação de lichia para Amsterdã, com transporte refrigerado de Campinas a Paris e, de lá, à Holanda em até 72 horas. Além disso, realiza a importação de produtos como peças automotivas e equipamentos industriais de países como Alemanha, Espanha e Dinamarca



AÉREO



Permissão para voar

A Levu Air Cargo, nova companhia aérea focada no transporte de cargas, recebeu o certificado de operador aéreo da ANAC, avançando para o início de suas operações no Brasil, embora ainda sem data definida para os voos regulares. A frota da empresa inclui uma aeronave Airbus A321 P2F (PS-LVU), chegada em maio de 2024, e planos de operar mo-



delos A330F. As rotas previstas incluem voos domésticos, como Campinas-Manaus, e internacionais, como Campinas-Miami.

AQUAVIÁRIO



Crescimento em todos os segmentos

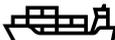
A Maersk apresentou um sólido desempenho no terceiro trimestre de 2024, com crescimento em todos os seus



segmentos. Os resultados financeiros superaram as expectativas, impulsionados principalmente pelo setor de transporte marítimo, que, juntamente com logística, serviços e terminais, contribuiu

para a melhoria nos lucros. A previsão de EBIT subjacente foi revista para US\$ 5,2 bilhões a US\$ 5,7 bilhões. O CEO

Vincent Clerc destacou avanços em logística e a aquisição de novos clientes, além de um aumento de 41% na receita do transporte marítimo, apesar dos desafios operacionais.

AQUAVIÁRIO 

Descarbonização nos portos



A Antaq divulgou o estudo “Diagnóstico de Descarbonização, Infraestrutura e Aplicações do Hidrogênio nos Portos”, em parceria com o MPor e a GIZ. O

estudo, parte do projeto H2U-ppp, analisa a transição energética nos portos brasileiros. Inclui uma revisão de práticas internacionais, um diagnóstico sobre a descarbonização nos portos e um estudo de caso em cinco portos estratégicos: Açu (RJ), Itaqui (MA), Paranaguá (PR), Pecém (CE) e Santos (SP). O projeto visa promover soluções sustentáveis e inovadoras no setor.

Avanço na movimentação de cargas

O Porto de Suape, localizado no estado de Pernambuco, registrou um aumento de 5,2% na movimentação de carga entre janeiro e outubro deste ano, em comparação com o mesmo período de 2023. O total de carga movimentada alcançou 20.985.821 toneladas, com destaque para o mês de agosto, quando foram contabilizadas 2.670.132 toneladas. O número de atracções também apresentou crescimento significativo, com alta de 10%, totalizando



1.381 embarcações de diferentes tipos e tamanhos.

Esses resultados consolidam o Porto de Suape como o sexto mais movimentado porto público do Brasil, reforçando sua relevância no cenário nacional.



FERROVIÁRIO

A estratégia é diversificar



A MRS Logística divulgou os resultados financeiros do terceiro trimestre de 2024, com crescimento de 7,5% na receita líquida, totalizando R\$ 1,9 mi-

lhão. O volume transportado foi de 55 milhões de toneladas, um aumento de 2,9%. O segmento de carga geral cresceu 2,7%, representando 38,1% do total transportado. As cargas próprias, como minério de ferro e celulose, cresceram 7,5%, impulsionadas pela demanda dos setores siderúrgico e de papel e celulose, consolidando a estratégia de diversificação.

Estrada de ferro JK

A ANTT autorizou, em 4 de dezembro de 2024, a desapropriação de imóveis para a construção da Estrada de Ferro JK (EF-030), que ligará Barra de São Francisco (ES) a Brasília. Com a decisão, a Petrocity Ferrovias pode iniciar a implantação dos 1.188 km da ferrovia, que visa melhorar o transporte de cargas e passageiros. A obra é estratégica para integrar o



Sudeste ao Centro-Oeste, impulsionando a logística e o desenvolvimento econômico nas regiões afetadas.



FERROVIÁRIO



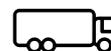
Parceria para elevar a eficiência



A ArcelorMittal firmou parceria com a Multitex Logística, que completa 40 anos de atuação, para criar a joint venture Titam Intermodais, com sede

em Arcos, Minas Gerais. A Titam permitirá acesso ao transporte ferroviário para indústrias e produtores da região, e garantirá à ArcelorMittal o embarque de cal e calcário para suas plantas no Espírito Santo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. A parceria visa reduzir custos, aumentar a competitividade, diminuir a dependência do modal rodoviário e reduzir emissões de CO₂

RODOVIÁRIO



Mais empregos no transporte

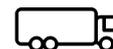
O setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil experimentou um crescimento significativo no primeiro semestre de 2024, com um aumento de 12,4% na criação de postos de trabalho em comparação com o mesmo período do ano passado. Esse avanço é impulsionado principalmente pela alta demanda por motoristas qualificados, um dos perfis profissionais mais requisitados dentro do setor.



Dados do painel de cargas e salários do Instituto Paulista de Transporte de Cargas (IPTC) apontam que mais de 200 mil motoristas foram contratados nos primeiros seis meses de 2024.



RODOVIÁRIO



Desperdício de diesel



A 27ª edição da pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) revelou que, em 2024, as condições precárias de pavimentação das rodovias nacionais causaram um desperdício de

1,184 bilhão de litros de diesel, resultando em um custo adicional de R\$ 6,81 bilhões ao setor de transporte. O consumo excessivo também gerou a emissão de 3,13 milhões de toneladas de gases de efeito estufa. A CNT sugere que esses recursos poderiam ser melhor aplicados em melhorias na infraestrutura e alternativas sustentáveis, como veículos mais eficientes e biocombustíveis.

Investimentos em rodovias

Entre janeiro de 2023 e outubro de 2024, o Ministério dos Transportes destinou mais de R\$ 26 bilhões para a manutenção, conservação e construção de rodovias. O impacto dessa alocação de recursos está na melhoria da qualidade das estradas e na obtenção de recordes históricos no Índice de Condição da Manutenção (ICM), ferramenta usada para avaliar o estado das vias no Brasil.

Em outubro deste ano, o Brasil alcançou o maior nível de quali-



dade das rodovias da série histórica do Ministério dos Transportes, com 75,1% dos cerca de 60 mil quilômetros de estradas públicas classificadas como “boas”. O avanço é um reflexo direto das ações de modernização e recuperação da malha viária, que se intensificaram no último ano.

LINHA ACTROS EVOLUTION

Os Actros com as respostas para tudo o que o seu negócio precisa.

Paz no trânsito começa por você.



**CABINE SPACE
OU TOP SPACE**

**FARÓIS
EM LED**

**BATERIA
230 AH
DE ALTA
CICLAGEM**

**FREIO MOTOR
DE 580 CV**

**SUSPENSÃO METÁLICA
AGORA TAMBÉM NAS
VERSÕES 4X2 E 6X2**

**MOTOR
MB OM 471
DE 530 CV**

Evolução que entrega mais economia e confiabilidade. Inteligente é nunca parar de evoluir.

A Mercedes-Benz ouviu as estradas e apresenta a linha Actros Evolution com as respostas para os desafios do seu dia a dia.



**Conheça
todas as
evoluções**

MercedesBenzCaminhoes mercedesbenz_caminhoes MercedesBenzBrasil

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

Mercedes-Benz

