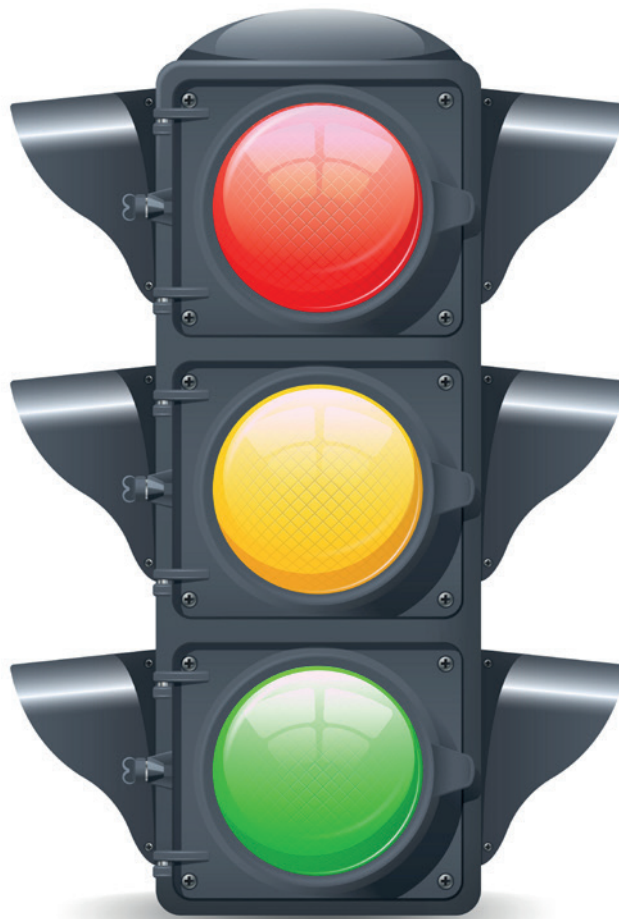


Frota 30 ANOS & Cia

ANO XXX | ED. 253 | DEZEMBRO/2023 | WWW.FROTACIA.COM.BR

Panorama 2023/2024
Transporte Rodoviário

Frota
& Cia



SINAIS INVERTIDOS

Enquanto a demanda de passageiros nos ônibus dá sinais de recuperação, o transporte de cargas vê com apreensão o desempenho no ano

SUMÁRIO

FROTA&CIA | ANO XXX | ED. 253 | DEZEMBRO/2023

10 - CAMINHÕES

Scania estende a linha Super para as versões fora-de-estrada, desenvolvidas especialmente para atender aos mercados de mineração e florestal e equipadas com trem-de-força capaz de tracionar até 210 toneladas

12 - PANORAMA DO TRANSPORTE DE CARGA 2023/2024

Levantamento de Frota&Cia referente ao balanço do ano, revela que 2024 mostrou resultados abaixo do esperado para parte das transportadoras consultadas. Uma tendência que pode se repetir no ano que vem

16 - ENTREVISTA

LAURO VALDÍVIA – NTC&LOGÍSTICA

18 - ENTREVISTA

FRANCISCO CARDOSO - ABTI

20 - ENTREVISTA

EDUARDO LEAL - ABTLP

22 - ENTREVISTA

URUBATAN HELOU - BRASPRESS

24 - ENTREVISTA

PAULO NOGUEIRÃO - JAMEF

26 - ENTREVISTA

RICARDO NAVARRO - ATIVA

28 - ENTREVISTA

BRUNO TORTORELLO - JADLOG

30 - ENTREVISTA

VALDIR FONTANELLA - FONTANELLA



NOSSA CAPA



35 ÔNIBUS

32 - ENTREVISTA

SERGIO PZICHOZ – SVD TRANSPORTES

38 - PANORAMA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS 2023/2024

O movimento de passageiros mostra sinais de recuperação no ano. Mas está longe de alcançar os níveis pré-pandemia, afirmam representantes de entidades de classe do transporte urbano e rodoviário

42 - ENTREVISTA

FRANCISCO CHRISTOVAM – NTU

44 - TRANSPORTE ESCOLAR

Licitação de 16,3 mil ônibus do Programa Caminho da Escola beneficia a Iveco, Volkswagen e Marcopolo. Mas deixa de fora a Mercedes-Benz que teme pelo impacto na sua participação de mercado no ano que vem

46 - EMPRESAS

No esforço de atender ao aumento da demanda por ônibus elétricos no país, Marcopolo anuncia investimentos na fábrica de São Mateus, para ampliar a produção do Attivi Integral além de Caxias do Sul

SEÇÕES

06

TRANSPORTE ONLINE

36

PONTO A PONTO

47

PANORAMA

CONSONÂNCIA COM A REALIDADE



José Augusto Ferraz
Diretor de Conteúdo

No encerrar das luzes de 2023, o transporte rodoviário de cargas e de passageiros mostraram reações contraditórias. Enquanto os operadores de ônibus, sejam urbanos ou rodoviários, comemoram a retomada ainda que lenta e gradual da demanda de passageiros, depois do colapso vivenciado pelo setor na pandemia, os transportadores de cargas consideram que o resultado no ano ficou muito abaixo do esperado. No caso do segundo, provocado em boa parte pelo fraco desempenho da economia e, também, pela brutal elevação dos custos e dos preços dos insumos, em especial dos novos veículos Euro 6.

É o que mostra esse número especial de **Frota&Cia**, que encerra o ciclo de edições do ano e traz o Panorama 2023/2024 do Transporte Rodoviário, produzido a partir de entrevistas com personalidades dos setores de cargas e passageiros. Com base em tais relatos é possível compreender, com mais exatidão, os fatos positivos e negativos do ano que chega ao fim. Bem como as projeções para 2024 na visão de tais especialistas, além de outras questões pertinentes a esses dois mercados.

Essa cobertura jornalística, com foco dirigido no setor de transportes, evidencia o esforço da publicação em estar sempre à frente de seu tempo. Ao sinalizar para leitores e internautas a temperatura e as novidades que irão balizar a atividade em um futuro próximo. E, com isso, servir de referência para boas práticas na gestão dos negócios, em estrita consonância com a realidade.

Não sem motivo, **Frota&Cia** irá enfatizar ainda mais essa prática em 2024, com base no planejamento editorial já realizado, que prevê uma cobertura ainda mais ampla da atividade do transporte nas mais diversas especialidades.

Por ora, resta apenas desejar os votos de Boas Festas e um próspero Ano Novo a todos que nos acompanharam ao longo de 2023, por meio de nossos múltiplos canais de comunicação. E agradecer por sua honrosa companhia.



**Frota
&Cia**

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

DIRETORIA - Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrían

REDAÇÃO

Diretor de Redação e
Jornalista Responsável
José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

FROTA&Cia On Line

Priscila Ferreira
priscila.ferreira@frotacia.com.br
Victor Fagarassi
victor.fagarassi@frotacia.com.br

ARTE - Editor

Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)
smantova@uol.com.br

COMERCIAL - Diretora

Solange Sebrían
solange@frotacia.com.br

MARKETING DIGITAL

Nicole Francis Nascimento Penafort
nicole.francis@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Capa: Image by rawpixel.com on Freepik

Distribuição

Enviada através de e-mail marketing para um mailing list de mais de 400 mil empresas de transporte de todo o Brasil, além da divulgação no portal e nas redes sociais.

Assinaturas e Alterações
de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante
Fone/Fax: (0**11) 2592-7000

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA: R\$ 150,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 15,00

**REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua Tagipuru, 234 – conj. 85
Barra Funda – 01156-900
São Paulo – Brasil

Fone: +55 11 2592-7000

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação da SF Comunicação e Eventos Eireli, de circulação nacional e periodicidade mensal, enviada a proprietários e executivos em cargos de direção, de empresas vinculadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros. Sua distribuição também abrange administradores de frotas de veículos comerciais, embarcadores de cargas ligados à indústria e ao comércio, além de executivos de empresas fornecedoras de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Circulação – Dezembro de 2023

Dispensada de emissão de documentos
fiscais conforme Regime Especial
Processo SF-04-908092/2002

Uma nova era de conforto e praticidade na estrada.

Ar-Condicionado Série 2

Mais conforto em todos os caminhos



4 Modos de Funcionamento:
Ventilador | ECO | Standard | MAX



Proteção da bateria ajustável através do App Resfri Ar Experience



Design com tampa aerodinâmica



2 Opções de Cor de Iluminação
(Branco e Vermelho)



Menor consumo da bateria e economia de combustível, podendo ser usado com o veículo desligado



Peso aprox.: 34 kg



Potência: 2600 watts - 8.800 btu/h
24V / 1.700 watts - 5.800 btu/h 12V



Dimensões (A X L X P):
150 mm x 858 mm x 970 mm

Placa Solar Resfri Ar

Mais energia para pegar a estrada



Controlador de 200W desenvolvido pela Resfri Ar (12 ou 24V)



Tecnologia MPPT, que garante 60% mais eficiência que os convencionais



Funcionamento via Bluetooth para acompanhamento da geração de energia via App Resfri Ar Experience



Desligamento Automático com partida do Veículo (Dispensa Disjuntor)



Contribui para a eficiência dos equipamentos sem utilizar a bateria



Dimensões (A X L X P):
1220 mm x 450 mm x 2 mm



Placa Preta: material flexível que oferece mais qualidade e resistência



Aponte sua câmera
e saiba mais



TRANSPORTE ONLINE

FROTA VERDE

A DHL Supply Chain anunciou que irá fazer a transição de cerca de 2 mil dos seus veículos de motores de combustão convencional em todo o mundo para alternativas mais ecológicas. Apenas na América Latina, a empresa já conta com uma frota de 160 veículos – 85 dos quais no Brasil - que utilizam fontes alternativas como eletricidade, gás ou com sistema híbrido. “Nosso objetivo é ter 30% de unidades e combustíveis sustentáveis na nossa frota própria até ao final de 2026, aproveitando o potencial das alternativas de combustíveis verdes”, promete Oscar de Bok, CEO da DHL Supply Chain.



REDE EM EXPANSÃO

A Rede Graal anunciou que irá investir cerca de R\$ 15 milhões em estações de recarga ultrarrápidas e semirrápidas para veículos elétricos. Os carregadores serão implementados em 37 das 50 unidades da bandeira ao longo do primeiro semestre de 2024, localizadas nas principais rodovias dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Ao todo, serão 74 equipamentos de recarga, capazes de abastecer os veículos elétricos em apenas 20 minutos, em média.

FIM DAS AETS

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran estabeleceu novos limites de pesos e dimensões para veículos de cargas e passageiros. Com a deliberação nº 270, fica alterada a resolução do conselho nº 882/2021, que determina, inclusive, a utilização de combinações com carretas de 4 eixos (58,5 toneladas). Com a alteração, veículos com comprimento de até 18,60m não necessitam de Autorização Especial de Trânsito (AET).



DECISÃO ACERTADA

A decisão da Ford de fechar as fábricas no Brasil, para focar na importação de veículos da marca começa a mostrar resultados. A empresa anunciou que as vendas no país acusaram uma expansão de 40% em relação ao ano anterior. Com destaques para o segmento de picapes e também o Ford Pro, divisão de veículos comerciais da marca. Somente a Ranger cresceu 38% em volume de janeiro a outubro. Enquanto a Ford Pro cresceu 25%, com 16.000 unidades comercializadas e aumento de 28% na participação de mercado.

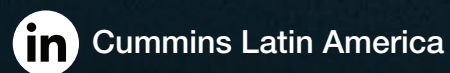
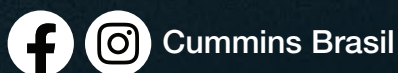
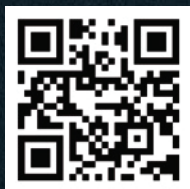


TRAZEMOS SEGURANÇA E ROBUSTEZ PARA VOCÊ CONDUZIR HISTÓRIAS.

Para a melhor performance da sua frota de ônibus,
escolha os motores e componentes Cummins.



**PARA UM
MUNDO QUE
NÃO PARA**



TRANSPORTE ONLINE

PAUSA PARA UM RELAX

A Klabin e a Viação Águia Branca lançaram um programa especial para reduzir o risco de sonolência e fadiga dos motoristas de caminhão atrelados à operação florestal. Para tanto, as empresas criaram um espaço especial e itinerante, montados em contêiner e ônibus posicionados em pontos estratégicos nas rodovias do Paraná. O espaço foi adaptado para permitir que os condutores realizem exercícios leves, em ambiente de luz controlada e recebam alimentação balanceada.



PREFERÊNCIA CHINESA

Como parte da sua estratégia de descarbonização até 2030, a Hydro Paragominas, mina de bauxita localizada no Pará, anunciou a aquisição de dois caminhões SANY SKT90E, 100% elétricos, cada um com capacidade de 60 toneladas. “Comparado com o modelo 8×4 utilizado, com capacidade para 36 toneladas, cada caminhão elétrico representa a redução de cerca de 190 toneladas de CO2 por ano e tem cerca de 12 horas de autonomia por carga”, explica Edil Pimentel, gerente da Operação de Mina da Hydro Paragominas.

VENDAS EM BAIXA

Um estudo da Sobratema, que avalia o Mercado Brasileiro de Equipamentos para construção, apontou que as vendas de máquinas da linha amarela em 2023 sofreram uma queda de 21% ante 2022, com 31 mil unidades comercializadas. Entre os motivos estão o desafio encontrado pelas empresas para obtenção de crédito, por conta dos juros altos, a redução das obras de infraestrutura, o menor orçamento público para investimentos no setor da construção e a paralisação de outros projetos.



RETENÇÃO DE FRETES

A retenção do pagamento de fretes argentinos para empresas brasileiras de transporte rodoviário de cargas já totaliza 10 bilhões de dólares, segundo a NTC&Logística. Segundo Danilo Guedes, vice-presidente de transporte internacional da entidade, as medidas do Banco Central da Argentina impactaram diretamente as transportadoras brasileiras, aumentando o prazo de pagamento de serviços de fretes para até 150 dias. Isso resultou em sérios prejuízos financeiros para as empresas, afetando negativamente o comércio entre Brasil e Argentina.

O QUE ERA BOM FICOU MELHOR

IVECO LANÇA NOVO DAILY HI-MATIC, O PRIMEIRO VEÍCULO CHASSI-CABINE OFERECIDO NO PAÍS COM TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA

Mais uma vez, a IVECO sai na frente no segmento de chassi-cabine, ao apresentar o novo Daily Hi-Matic 35-180, o primeiro do mercado equipado com transmissão automática e produzido no Brasil. Versão amplamente consagrada no mercado europeu, o modelo mantém todos os atributos da linha Daily – líder de mercado em sua versão manual –, que responde por 36% das vendas do segmento no país, no acumulado de janeiro a outubro deste ano.

A oferta de uma versão automática estabelece um novo padrão de conforto para quem dirige e muito mais rentabilidade para o proprietário do veículo. A caixa automática ZF

8HP de oito velocidades efetua trocas inteligentes de marchas em apenas dois milésimos de segundo, de forma suave e precisa, além de trabalhar em perfeita sintonia com o motor FPT F1C-MAX VGT de 180cv, que oferece até 10% de economia de combustível e nos custos de manutenção. O trem de força é capaz de subir rampas de até 35 graus com a máxima segurança e performance e atende a aplicações desde 3,5 até 7 toneladas.

OITO FUNÇÕES

Além de automático, o câmbio do novo Daily Hi-Matic possui oito funções que tornam a

rotina muito mais fácil, com destaque para o Eco Mode e o Power Mode, que entregam muito mais economia de combustível e muito mais potência, respectivamente. Sem contar a função Kickdown, que oferece mais segurança nas ultrapassagens.

Além disso, o novo Daily Hi-Matic 35-180 pode ser conduzido por motoristas com a Carteira B. E traz como opcional recursos em conectividade, por meio da plataforma Nexpro Connect, voltada para a gestão de frotas.

Até chegar à versão final, o modelo passou por dois anos de desenvolvimento e mais de 500 mil quilômetros rodados em ruas e estradas brasileiras.



Daily Hi-Matic: mais conforto ao dirigir com novo câmbio automático



LINHA SUPER GANHA VERSÃO OFF ROAD

SCANIA REFORÇA PORTFÓLIO COM OS NOVOS G 560 8X4 XT E G 560 6X4 XT HEAVY TIPPER SUPER, PARA USO FLORESTAL OU NA MINERAÇÃO, COM TRAÇÃO DE ATÉ 210 TONELADAS

POR ::::::::::::::::::::::

Depois de apresentar a linha Super de caminhões rodoviários em maio último, a Scania estende agora a novidade para o segmento fora-de-estrada. A montadora apresentou em nível mundial (ver quadro) a nova Linha XT Super, que contempla um novo trem-de-força com potências de 460 cv e 560 cavalos. Além de um torque de 2.500Nm e 2.800Nm, cerca de 10% superior à versão XT anterior, pela ordem. O conjunto

permite alcançar uma capacidade máxima de tração (CMT) de 210 toneladas e é especialmente recomendado para aplicações florestais e de mineração.

Destaque para a nova caixa de transmissão Scania Opticruise Heavy Planetary, que conta com uma sessão planetária reforçada, chamadas G25CH e G33CH, de 14 velocidades, combinada com uma super reduzida Crawler, que reduz o uso frequente dos freios, além do Overdrive.

No esforço de oferecer mais segurança na operação, os novos Scania Super XT vem equipados com dois freios,

o CRB (freio de liberação de compressão, que chegou com a gama Super em 2022), e o auxiliar hidráulico Scania Retarder – ambos de série. “Essa dupla vai impressionar os motoristas e os clientes, explica Marcelo Gallao, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Scania Operações Comerciais Brasil.” Somados são 850 Kw de potência, ou 1.153 cavalos de potência, o que representa a maior capacidade de frenagem do mercado”.

DOIS MODELOS

Para aplicações na mineração, a



Novos Scania Super alcançam torque de 2.800Nm e freios de 850 Kw de potência, os maiores do mercado

Scania oferece o modelo G 5608x4 XT Heavy TipperSuper, que oferece a maior capacidade técnica da categoria com peso bruto total (PBT) de 60 toneladas. “O modelo, sem dúvida, será nosso campeão de vendas no segmento”, aposta Gallao. “Nos testes pré-lançamento, surpreendemos os clientes com o tamanho da segurança a bordo nas mais severas condições na mineração”.

Já para o setor canavieiro, a empresa traz o modelo G 560 6X4 XT, de 560 cavalos, que substituiu o 540cv da geração Euro 5. Segundo a empresa, o veículo oferece maior capacidade de arranque em aclives e menor rotação em velocidade de cruzeiro. A CMT chega a 150 toneladas. Na cana, ele já atende o peso bruto total combinado (PBTC) para as

novas operações de 91 toneladas, nos circuitos rodoviário e fora de estrada.

Para dar suporte às operações, a Scania estendeu o intervalo de manutenção da versão XT para mineração de 500 para 750 horas, E de 15 mil para 20 mil km nas versões florestal e de cana, o que aumenta a disponibilidade do veículo. Acrescente a isso, a oferta dos Serviços Conectados Scania, com quatro opções de pacotes para o cliente. Além do Scania Zone, que estabelece cercas virtuais de velocidade e o Control Tower, que oferece suporte remoto para a frota, entre outros benefícios.

MERCADOS EM ALTA

Os lançamentos chegam em boa hora, tendo em vista o bom momento que vive os mercados florestal e de mineração no Brasil. “As projeções para 2024 indicam

que a cana terá uma ótima safra, com aumento da moagem, ao mesmo tempo que, na madeira, novas plantas produtivas vão aquecer o ano. Também haverá aumento da produção de minério e a construção deverá ter maior procura, com investimentos do PAC, prometidos pelo governo federal”, comenta Fabricio Vieira, gerente de vendas de Soluções Off-Road da Scania Operações Comerciais Brasil.

Prova da afirmação é o volume de encomendas da empresa para o próximo ano. “A Scania já tem 1 mil caminhões off-road em carteira para o primeiro semestre de 2024, um recorde para a marca. Dentre eles, 115 já são do novo 560 G 8x4 XT Heavy TipperSuper para a mineração. Desse volume total, 70% são da gama Super, levando em conta todos os segmentos fora de estrada, e das aplicações já lançadas em 2022”, completa Vieira **E**

Primeiro do mundo

A escolha do Brasil para lançamento em nível global da linha Super XT se explica por inúmeros fatores. Além do país ser o maior mercado da Scania no mundo, tanto de caminhões on road quanto off road, aqui é possível encontrar as mais diversas operações fora da estrada. “Somente no Brasil você tem cana, madeira e construção civil em larga escala. Sem contar a mineração de carvão no Sul, de ferro e fosfato no Sudeste, bauxita no Norte, de ouro, cobre e por aí fora” comenta Paulo Moraes, vice-presidente de vendas e marketing da Scania Latin América.

RETRATO SOMBRIO

TRANSPORTADORES AVALIAM QUE O ANO DE 2023 FICOU ABAIXO DO DESEJÁVEL, POR CONTA DOS AUMENTOS DE CUSTOS E OUTROS FATORES. QUE PODEM SE REPETIR NO ANO QUE VEM

POR GUSTAVO QUEIROZ

Um ano considerado instável. Assim, ficará marcado o ano de 2023 para parte dos transportadores que

atuam no mercado de fretes rodoviários. Como apontou o estudo feito por **Frota&Cia** junto a empresas e entidades do setor, para compor o Panorama 2023/2024 do Transporte Rodoviário de Cargas, que fecha o conjunto de edi-

ções do ano da publicação.

Prova da afirmação aparece nos números que ilustram o “Boletim de Conjuntura Econômica” da Confederação Nacional do Transporte (CNT), organizado a partir de dados do Instituto



*PIB do Transporte
acumula alta de 3,5%
de janeiro a setembro,
inferior à inflação que
foi de 3,75%*

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Depois de oito trimestres consecutivos de alta, o PIB do setor de transporte acusou queda de 0,9% nos 3º trimestre do ano. Com esse resultado, o acumulado de janeiro a setembro de 2023 acusou uma expansão de 3,5%, abaixo da inflação medida pelo IPCA no período, que foi de 3,75%.

“No início do ano, tivemos uma performance bastante robusta, em função da melhoria tarifária obtida junto aos nossos embarcadores. Porém, esse crescimento recuou no segundo semestre, como resultado de uma concorrência muito exacerbada em nosso mercado”, confirma Urubatan Helou, presidente do Grupo HP, controlador da Braspress.

Sérgio Pzichoz, diretor de Operações da SVD Transportes, relata que o mercado de fretes rodoviários enfrentou desafios substanciais em 2023, principalmente em função da combinação de fatores econômicos e políticos complexos. Como exemplos, ele cita a falta de investimentos no setor agrícola, apesar do recorde de safras. E ainda os conflitos mundiais como a guerra entre Rússia e Ucrânia e na faixa de Gaza, que impactam nos preços do petróleo.

A PROVA DOS NÚMEROS

A afirmação tem o aval do assessor técnico da NTC&Logística, Lauro Valdívia, com base em uma pesquisa realizada pela entidade junto aos associados. “Enquanto 28,2% dos entrevistados afirmaram que 2023 se mostrou melhor que o ano anterior, outros 18,5% disseram que os dois períodos tiveram comportamento parecido e nada me-

Depois de um primeiro semestre razoável, movimento de cargas acusou queda no segundo semestre

Fonte: Image Freepik



nos que 53,3% relataram que esse ano foi pior que 2022”.

“O segmento vem passando por fortes pressões em relação aos custos acumulados desde a pandemia (ver quadro na página 16), os quais não foram absorvidas pela indústria e afetam diretamente a saúde financeira dos negócios”, admite Ricardo Navarro, diretor comercial da Ativa Logística.

No esforço de compensar tais perdas, algumas empresas projetam encerrar o ano com saldo positivo, porém, graças às medidas internas ado-

tadas para ampliar receitas e reduzir os custos (ver entrevistas nas páginas seguintes). “Nossa expectativa é fechar o ano com um crescimento de 11% na receita e 9,4% na movimentação de volumes”, afirma Paulo Nogueirão, diretor Comercial e de Marketing de Jamef, em alusão aos investimentos realizados na Nova São Paulo, novo centro logístico inaugurado em Osasco (SP) e a abertura de novas bases operacionais.

LEI DO MOTORISTA

Além desses fatores, o segmento

PANORAMA DO TRANSPORTE DE CARGAS 2023/2024

do transporte de carga acusou outros reveses em 2023, que vem contribuindo para a redução de performance e da rentabilidade das empresas. É o caso da alteração na Lei do Motorista, aprovada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), que declarou diversos trechos como inconstitucionais e estabeleceu novas normas de conduta. Como a obrigatoriedade do descanso de 11 horas, a jornada limitada a 8 horas por dia, o repouso semanal a cada sete dias e a proibição de dividir a direção com outro motorista na boleia, entre outras exigências.

“Acreditamos que as pessoas preferem usufruir suas folgas em suas casas. Agora, porém, terão de descansar em locais distantes das suas famílias, para atender às novas exigências”, ressalta Valdir Fontanella, da Fontanella Transportes. “Todas essas alterações tem acarretado alterações significativas



Fonte: Image Freepik

na rotina das empresas, contribuindo para a elevação dos custos e a redução de nossa área de atuação”.

Para os que operam em linhas internacionais, a revisão na Lei do Motorista deve prejudicar a competitividade frente às empresas de outros países que prestam os mesmos serviços, mas


que possuem menores obrigações trabalhistas. Além de questões pontuais relacionadas à situação da Argentina (ver quadro na página ao lado.)

SEGUROS DE CARGA

De volta ao Brasil, os transportadores também reclamam das mudanças ocorridas na contratação de seguros, com base na Lei 14.599, de 19 de julho. A nova regra legal revogou a eficácia da Carta de Dispensa de Direito de Regresso (DDR), um acordo bilateral que anteriormente isentava ou compartilhava os riscos do transportador em relação a sinistros. “Agora o transportador assume plena responsabilidade em casos de roubo ou furto de carga”, alerta Sérgio Pzichoz, da SVD Transportes. “Essas mudanças representam um potencial aumento significativo nos custos para os transportadores, uma vez que, agora, estão

Custos em elevação

Estudos efetuados pelo Decope, vinculado à NTC&Logística, demonstram as variações de custos sofridas pelo TRC nos últimos doze meses. No caso do transporte de cargas fracionadas o aumento acumulado somou 3,13%, enquanto para o transporte de lotação ou cargas fechadas a variação foi de 2,97%. Ambos refletem a alteração para mais nos preços dos principais insumos do transporte. Puxado pelo cavalo mecânico que teve variação de 17,60%; semirreboque: 2,88%; seguros: 15,29%, entre outros. A única exceção foi o óleo diesel que, pela primeira vez, mostrou um recuo de 7,76% no preço de bomba em 12 meses.



**Cavalo mecânico
Euro 6: aumento de
17,60% no preço
produziu impacto nos
custos do transporte**

obrigados a contratar três modalidades distintas de seguros de responsabilidade civil para os prestadores de serviços no transporte rodoviário de carga”.


Na tentativa de cobrir esses novos custos, a NTC&Logística sugeriu a inclusão de mais um componente tarifário (TSO - Taxa de Seguro Obrigatório) na tabela de frete, observa o assessor da entidade, Lauro Valdívia.

RESSALVAS

Não sem motivo, os entrevistados vêm com ressalvas o ano que está por vir. A percepção geral é que as perspectivas para 2024 são inquietantes, devido à conjunção de fatores adversos, tanto interno quanto externamente. Na visão de Paulo Nogueirão, da Jamef, as expectativas para o mercado de cargas fracionadas serão bem desafiadoras no próximo ano. “Muitas projeções mostram um PIB de 1,5%, com a maior parte desse crescimento voltada ao agronegócio. Temos uma Selic que segue alta, o que pode ocasionar retração de consumo e de investimento”.

“O transporte rodoviário de carga

é uma atividade de meio e é altamente dependente do desempenho da economia”, rebate Lauro Valdívia de outro lado. Segundo ele, a depender do segmento, a variação do PIB do setor é de duas a três vezes a variação do PIB brasileiro (valendo para o positivo e

o negativo). “Dessa forma, temos perspectivas diferentes a depender do segmento. Mas, no geral, o transportador não está muito animado com o futuro: só 17% acreditam em uma melhora, já para 40% a economia deve piorar nos próximos anos” alerta. 

Calote argentino

Além das questões internas, as empresas dedicadas ao transporte internacional convivem com outros conflitos, em especial relacionados à situação econômica da Argentina. Tudo por causa das mudanças nas regras do Banco Central daquele país, que provocaram enormes atrasos nos pagamentos pelos serviços prestados por transportadores brasileiros. “As empresas filiadas à ABTI estão com mais de 2 bilhões de reais retidos na Argentina desde abril de 2023, período em que o Banco Central da República Argentina emitiu uma norma exigindo que as cobranças de fretes internacionais fossem realizadas após 90 dias da prestação do serviço. Contudo, grande parte destas transferências não foram feitas”, acusa Francisco Cardoso, presidente da entidade. Para piorar as coisas, a eleição do presidente Javier Milei trouxe mais preocupações e incertezas ao setor, já que o político prometeu romper relações diplomáticas e comerciais com o Brasil, que são os maiores parceiros do Mercosul. Para evitar ainda mais perdas, alguns operadores já estão reduzindo a oferta de serviços de transportes para o país vizinho, relata Cardoso.

CONFIANÇA ABALADA

AS EMPRESAS DE TRANSPORTES SE MOSTRAM PESSIMISTAS COM O DESEMPENHO DA ECONOMIA BRASILEIRA EM 2023, REVELA O ASSESSOR TÉCNICA DA ENTIDADE

Como assessor técnico da NTC&Logística, o engenheiro Antônio Lauro Valdívia Neto convive com a realidade econômica do Transporte Rodoviário de Cargas desde 2007. Aliado a essa função, o especialista promove cursos pelo país associados ao tema. Como o de “Controle e Gerenciamento de Frotas”, “Administração de Custos e Formação de Preços em Fretamento e Turismo”, “Gestão de Custos do Transporte de Passageiros” e “Cálculo de Custos e Fretes” na FAT (Fundação de Apoio à Tecnologia). Também atua como sócio e consultor em transportes da RLV Soluções Empresariais, além de ser Membro da Câmara Técnica de Engenharia de Tráfego, da Sinalização e da Via do DENATRAN. E, também, Membro da Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI) na ANTT. Como se não bastasse, Valdívia é professor dos cursos de Gestão em Jundiaí (SP), onde leciona sobre Princípios de Informática, Projetos de Sistemas, entre outras disciplinas. Por conta de tais predicados, o assessor

da NTC&Logística foi incumbido de atender ao pedido de **Frota&Cia**, para compor o Panorama 2023/2024 do Transporte Rodoviário de Cargas, cujo conteúdo reproduzimos abaixo.

Frota&Cia - Como a NTC&Logística avalia o desempenho econômico do TRC em 2023?

Lauro Valdívia - O ano de 2023 começou pior que 2022, para 53,3% das empresas consultadas pela NTC em uma pesquisa recente. Já para 18,5% dos transportadores o desempenho foi parecido com o ano anterior, enquanto 28,2% deles afirmaram que 2023 se mostrava melhor que 2022. O que se espera, mas sem nenhuma comprovação até o momento, é que tenhamos uma melhora da economia até o final do ano, em benefício da atividade.

Frota&Cia - Quais os fatos positivos e negativos no período, relativos à atividade?

Lauro Valdívia - Tivemos novas leis e decisões que mexeram bastante com o setor. Caso da Lei 14599, de 19 de


julho, que instituiu mais dois seguros obrigatórios a serem feitos pelo transportador. Em última análise, isso representa mais custos a serem repassados para o mercado. Fato que levou a NTC&Logística a sugerir a inclusão de mais um componente tarifário (TSO - Taxa de Seguro Obrigatório) na tabela de frete, que teria a função de cobrir estes novos custos. A outra mudança veio com a decisão do STF que declarou alguns pontos da Lei do Motorista inconstitucionais, por meio da ADI 5322, o que também acarretou aumentos significativos em boa parte das operações de transporte. O lado positivo vem do comportamento dos preços dos principais insumos, que ficaram mais estáveis este ano, apesar do combustível ter tido alguns reajustes significativos.

Frota&Cia - Quais as perspectivas para 2024 relacionadas ao transporte rodoviário de cargas?

Lauro Valdívia - O transporte rodoviário de carga é uma atividade meio e altamente dependente do de-



sempenho da economia. A depender do segmento, a variação do PIB do setor alcança de duas a três vezes a variação do PIB brasileiro (valendo para o positivo e o negativo). Desta forma, temos perspectivas diferen-

tes a depender do segmento, mas no geral o transportador não está muito animado com o futuro: só 17% acreditam em uma melhora, já para 40% a economia deve piorar nos próximos anos. 

“

O que se espera, sem nenhuma comprovação, é que tenhamos uma melhora da economia até o final do ano, em benefício da atividade

”

“

A Lei 14599 instituiu mais dois seguros obrigatórios para o transportador, que representa mais custos a serem repassados para o mercado

”

“

O lado positivo vem do comportamento dos preços dos principais insumos, que ficaram mais estáveis este ano, com exceção do combustível

”

FUTURO NEBULOSO

O IMPASSE COM OS REPASSES DE FRETES DA ARGENTINA IMPACTAM AS EMPRESAS DEDICADAS AO TRANSPORTE INTERNACIONAL E PÕEM EM RISCO O FUTURO DA ATIVIDADE

Integrante desde 2006 da diretoria da ABTI (Associação Brasileira do Transporte Internacional), Francisco Cardoso ocupa o 4º mandato como presidente da entidade. Além dos cargos de Conselheiro do SEST SENAT, Diretor Coordenador da Comissão de Transportes de Cargas da Câmara Internacional da Indústria de Transportes (CIT), Vice-Presidente Internacional da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) e Vice-Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul (FETRANSUL). Antes disso, também atuou como diretor executivo do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Rio Grande do Sul (SETCERGS) de 2005 a 2012 e como vice-presidente internacional de 2013 a 2014. Por conta dessa vasta experiência, **Frota&Cia** conversou com o dirigente classista sobre o momento atual do transporte internacional e o futuro do setor, cujo conteúdo o leitor poderá conferir nessa e na página ao lado.

Frota&Cia - Como a ABTI avalia o desem-

penho econômico das empresas vinculadas ao transporte internacional em 2023?

Francisco Cardoso - Transportadoras brasileiras de cargas internacionais estão com mais de 2 bilhões de reais retidos na Argentina desde abril de 2023, período em que o Banco Central da República Argentina emitiu uma norma exigindo que as cobranças de fretes internacionais fossem realizadas após 90 dias da prestação do serviço. Contudo, grande parte destas transferências não foram feitas. O setor, que estava em crescimento no primeiro trimestre de 2023, passou a despertar incertezas a partir do segundo trimestre e assim se manteve. Insegurança, redução de embarques e diminuição no quadro de funcionários são alguns dos principais relatos das empresas de transporte rodoviário internacional de cargas após quase oito meses desde a implementação das medidas pelo BCRA. Diante do atual contexto a Associação não têm expectativas positivas relacionadas ao balanço econômico das transportadoras brasileiras.

Frota&Cia - Quais os fatos positivos

e negativos no período, relativos à atividade?

Francisco Cardoso - Difícil falar em fatos positivos em um ano que testou a força do transporte rodoviário internacional de cargas. Quanto aos fatos negativos, podemos citar o aumento da carga tributária para o setor, que gera desigualdade entre as transportadoras que operam na linha internacional. Isso causa perda de competitividade, dada a diferença existente nos demais países que não possuem a mesma forma de tributação. Em junho, o Supremo Tribunal Federal (STF) finalizou o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322 e declarou inconstitucionais trechos da Lei 13.103/15 – conhecida como Lei do Motorista. Um dos principais impactos das mudanças no setor é o aumento dos custos operacionais da logística. Isso implica em um aumento na folha de pagamento, encargos trabalhistas e desvantagens para os próprios motoristas. Além da já relatada, crise econômica na Argentina.

Frota&Cia - Quais as perspectivas para 2024 relacionadas ao transporte internacional?



“
A Argentina é a maior parceira comercial do Brasil no Mercosul e passa pela terceira grande crise econômica dos últimos 40 anos
”

Este crescimento aparenta se manter para o próximo ano, o que é excelente, porém, como não ocorre de maneira uniforme, oscilações e incertezas ainda devem nos acompanhar, principalmente no setor de transporte.

Frota&Cia - Como a entidade avalia o avanço das práticas ESG nas empresas associadas?

Francisco Cardoso - Notamos um aumento maior do que esperado na adesão às práticas, além de um significativo crescimento no interesse pelo tema, com a busca de informações e aprofundamento nas pautas ESG. Eventos realizados pela ABTI, além de conteúdos divulgados referentes ao ESG, tiveram grande repercussão e participação dos associados. Observa-se principalmente maiores preocupações com a sustentabilidade ambiental e diversidade nas empresas. Visto que o rodoviário é um dos modais que mais emite gases nocivos ao ambiente, vemos como muito positiva essas tendências dentro do setor, pois atendem também à demanda do mercado por atualização nas práticas de governança ambiental, social e corporativa. **F**

Francisco Cardoso - Não existem projeções precisas com a atual configuração construída com base em diversas incertezas de decisões que podem ser reformuladas nos próximos meses. Ainda mais, considerando a recente eleição na Argentina, teremos de aguardar para ver o rumo que será tomado. Não há como falar de perspectivas para o transporte internacional em 2024 com a atual situação do país vizinho. A Argentina é a maior parceira comercial do Brasil no Mercosul, e passa pela terceira grande crise econômica dos últimos 40 anos. A inflação no país chegou a 142% ao ano, com a moe-

da local desvalorizada e o alto valor em dívidas externas. O cenário é fruto de uma série de fatos históricos impulsionados pela deterioração da cadeia de produção e a própria pandemia. O futuro da atividade para os próximos meses, é nebuloso.

Frota&Cia - O que esperar da economia brasileira em 2024?

Francisco Cardoso - De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o Brasil acumulou crescimento econômico de 3,7% no primeiro semestre e registrou um aumento de 0,9% no segundo trimestre.

FOCO NA SUSTENTABILIDADE

A ABTLP SE EMPENHA CADA VEZ MAIS EM INCENTIVAR PRÁTICAS QUE REDUZAM O IMPACTO AMBIENTAL ASSOCIADAS AO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS NO PAÍS

Formado em Negócios Internacionais e Comércio Exterior, pela Uninove, e com especialização em Economia e Meio Ambiente, pela Faculdade Oswaldo Cruz, Eduardo Leal fez carreira na Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), onde ingressou como assessor técnico, em 2010 e, atualmente, ocupa o cargo de Coordenador Executivo. A entidade de classe, que reúne também outras associações que representam a atividade econômica de logística no transporte desses produtos, opera na defesa dos transportadores de cargas e operadores logísticos que atuam no segmento de transporte de Produtos Perigosos (PP). Não sem motivo, a ABTLP possui grande proximidade com os Poderes Públicos para a orientação de estudos que embasem a normatização do segmento. Por tudo isso, Leal concordou em compartilhar dados e

expectativas da Associação para a produção do Panorama 2023/2024 do Transporte Rodoviário de Cargas, de **Frota&Cia**, que o leitor poderá conferir nessa e na página seguinte.

Frota&Cia - Como você resume o papel da ABTLP?

Eduardo Leal - A ABTLP é uma entidade focada, principalmente, em oferecer informações detalhadas e análises especializadas relacionadas à operação de transporte de produtos perigosos. Em vez de se concentrar, exclusivamente, em avaliações de desempenho econômico das transportadoras associadas, nosso objetivo principal é disponibilizar dados precisos e análises aprofundadas voltadas para as questões técnicas específicas envolvidas no transporte seguro e eficiente desses produtos. Acreditamos que, ao fornecer insights especializados nesse âmbito, contribuimos para aprimorar os padrões de segurança e

excelência operacional no transporte de produtos perigosos.

Frota&Cia - Quais foram os fatos positivos e negativos em 2023, relativos à atividade?

Eduardo Leal - Os fatores positivos foram a regulamentação voltada às práticas mais seguras durante o transporte, que está em vigor desde 01/06/2023; sistemas de monitoramento mais eficazes e métodos mais seguros; programas de treinamento em situações de risco; e o foco na sustentabilidade da operação pelos associados. Por outro lado, a infraestrutura inadequada de transporte é um ponto crítico, pois aumenta os riscos de acidentes e, também, acarreta em desgaste prematuro de equipamentos, o que torna as operações suscetíveis a deficiências e limitações. Essa situação não apenas representa um risco para a integridade dos produtos em trânsito, mas, tam-



**“
Acreditamos que,
ao fornecer insights
especializados,
contribuímos para
aprimorar os padrões de
segurança e excelência
operacional no
transporte de produtos
perigosos
”**

bém, coloca em xeque a segurança dos profissionais envolvidos e a proteção do meio ambiente. A insuficiência na infraestrutura de transporte de produtos perigosos requer um olhar atento e investimentos consistentes para garantir não apenas a segurança das operações, mas, sobretudo, a proteção dos recursos naturais e a salvaguarda das comunidades ao longo das rotas de transporte.

Frota&Cia - Quais as perspectivas para 2024 relacionadas ao transporte de produtos perigosos?

Eduardo Leal - A tendência atual aponta para um foco, cada vez maior, na sustentabilidade no transporte de produtos perigosos. Há uma crescente demanda

por práticas que reduzam, significativamente, o impacto ambiental associado a essas operações. Isso incluía redução das emissões de carbono e, também, a minimização dos riscos para os ecossistemas e comunidades.

Frota&Cia - O que esperar da economia brasileira em 2024?

Eduardo Leal - O Brasil continua a se posicionar como uma das principais economias globais. Apesar disso, o país enfrenta desafios internos, como a necessidade urgente de implementar reformas econômicas, por exemplo. O segmento de transporte de produtos perigosos vislumbra oportunidades estratégicas, especialmente relacionadas à crescente tendência de

diversificação das cadeias globais de suprimentos. Nesse contexto, a economia diversificada do país e sua força de trabalho qualificada se tornam ativos valiosos.

Frota&Cia - Como a entidade avalia o avanço das práticas ESG nas empresas associadas?

Eduardo Leal - As práticas ESG trazem inúmeros benefícios para as empresas associadas à ABTLP. Elas incluem a redução de riscos legais, ambientais e sociais, a capacidade de atrair e reter talentos, acesso facilitado a financiamento, melhoria na eficiência operacional e redução de custos, além do fortalecimento da reputação e da marca. Essas práticas também impulsionam a inovação e conferem vantagem competitiva, sendo essenciais para operações seguras e alinhadas com regulamentações no transporte de produtos perigosos. **E**

CRESCIMENTO CONTIDO

PARA O CEO DA EMPRESA, OS AVANÇOS NO ANO DE 2023 PODERIAM SER BEM MELHORES, NÃO FOSSE A CONCORRÊNCIA EXACERBADA QUE OCORREU NO SEGUNDO SEMESTRE

Em 1997, o empreendedor Urubatan Helou e seu sócio e amigo Milton Petri criaram a Braspress, com o objetivo de atender ao transporte de cargas por meio de um serviço diferenciado. Hoje, passados 46 anos, a empresa se tornou benchmark no transporte de encomendas, com uma vasta malha operacional atendida por 117 filiais próprias espalhadas pelo país. Além de contar com uma frota própria de mais de 3.000 veículos e mais de 14 mil colaboradores diretos e indiretos. Como líder empresarial e dirigente classista em diversas ocasiões, Urubatan Helou se orgulha de ter enfrentado e superado 11 planos econômicos e sete trocas de moeda nacional, graças a sua resiliência e espírito inovador. Não sem motivo, **Frota&Cia** convidou o empresário para traçar um panorama da atividade no ano que se encerra e as projeções para 2024, entre outros assuntos resumidos nessa e na página seguinte.

Frota&Cia – Como vem se comportando o mercado do transporte rodoviário no ano de 2023?

Urubatan Helou – Nós estávamos com uma perspectiva até extremamente otimista. Porém, às vezes você se engana e nos enganamos mais uma vez. Nós vínhamos tendo uma performance de crescimento muito robusta, bastante em função da melhoria tarifária obtida junto aos nossos embarcadores. Mas, essa atração de crescimento diminuiu no segundo semestre, como resultado de uma concorrência muito exacerbada em nosso mercado. Por conta disso, debruçamos toda a nossa expertise e recursos financeiros para que pudéssemos criar uma melhoria do nosso negócio, de forma que devemos ter um crescimento esse ano.

Frota&Cia – Quais segmentos acusaram melhor performance e quais ficaram abaixo do esperado?

Urubatan Helou – No nosso caso, tivemos uma pequena redução de volumes na área de varejo, que é o mercado de confecção onde somos muito fortes. Esse setor sofreu muito com a pandemia e os reflexos perduram até hoje. Por outro lado, assistimos ao forte crescimento do setor farmacêutico, como resultado da

adoção das RDCs criadas pela Anvisa, que nos obrigaram a fazer pesados investimentos na empresa. Somente no ano passado investimos 63 milhões de reais em equipamentos para poder atender essas exigências, que vai nos proporcionar mais rastreabilidade das cargas, incluindo o controle de temperatura. Hoje, nossos veículos da divisão Farma contam com equipamento de refrigeração para atender essa demanda. Da mesma forma que também adequamos nossas instalações voltadas para esse mercado, com o objetivo de reduzir o volume de indenizações por avaria, entre outros.

Frota&Cia - Quais foram os fatos positivos no ano para a Braspress?

Urubatan Helou – Tivemos muitos fatos positivos no ano. A começar pela criação de novos produtos, a melhoria da nossa sede, a melhoria das nossas filiais, a adequação, renovação e ampliação da frota e a adequação da empresa às normas RDC da Anvisa. Também agregamos melhorias no nosso Parque Tecnológico, com a ampliação do nosso data center, uma vez que hoje somos Nuvem de nós mes-



“
Debruçamos nossa expertise e recursos financeiros para criar uma melhoria do nosso negócio, de forma que devemos ter um crescimento esse ano
”

não tem jeito de fazer o certo de forma errada. Você só faz o certo agindo de forma certa e de forma correta.

Frota&Cia - Como que você vê o avanço das práticas ESG no setor de transportes?

Urubatan Helou – Nosso setor é visto como poluidor, porque emitimos toneladas de partículas de CO2 todos os dias na atmosfera, seja nos perímetros urbanos ou nas rodovias. Por isso, considero essas práticas como excepcionais. Porém, temos de ser pragmáticos com nosso negócio, no sentido de tornar lucrativa essa prática. Foi assim na década de 90, quando começamos a fazer a captação de água de chuva dos nossos telhados no Brasil inteiro. E, hoje, utilizamos parte dessa água para irrigar nossos jardins e outra parte para a lavagem da frota. Então, o que é bom para o equilíbrio ecológico tem de ser bom para o equilíbrio financeiro. Foi assim também quando decidimos bancar a eletrificação de parte de nossa Frota. Sabíamos que o investimento inicial era mais alto. Por isso, estamos buscando baixar o custo da operação, como forma de compensação. **F**

mos. O que significa que estamos prontos para poder hospedar outros data centers dentro do nosso negócio, como parte do processo de verticalização que tem se mostrado um modelo exitoso e que tem nos trazido muitos bons resultados.

Frota&Cia – Qual o crescimento projetado para o ano.?

Urubatan Helou - No ano fechado alcançamos um faturamento de R\$2,4 bi e, para esse ano, projetamos chegar a R\$ 2,6 bi. E, o que o que é melhor, com um EBITDA em torno de 12%, ligeiramente superior aos 10,97% do ano passado. Então, embora tenha ocorrido uma certa agressividade no mercado, com a concorrência se mostrando bastante exacerbada, por outro lado, nossa criatividade fez com pudéssemos criar

outros modelos de negócios que acabaram superando as perdas em certos mercados.

Frota&Cia – Como você enxerga essa questão tão atual que é a banalização do frete rodoviário, bastante estimulada pelo e-commerce, cujo objetivo final é entregar no menor prazo e remunerar o mínimo possível?

Urubatan Helou – A vítima, nesse caso, é o próprio transportador que atraído por um grande fluxo de transportes oferecido por algumas plataformas digitais oferece um frete bem barato. Com ticket médio absurdamente baixo, que efetivamente não remunera a operação, a empresa se vê obrigada a adotar certas ações, muitas delas inconfessáveis. Isso me faz lembrar de meu pai que costumava dizer o seguinte:

DESAFIOS NO HORIZONTE

AS PROJEÇÕES DE AUMENTO DO PIB ALIADAS A UMA SELIC ELEVADA SUGEREM UM CENÁRIO DESAFIADOR PARA O SETOR DE TRANSPORTES EM 2024, COM TENDÊNCIA

Formado pela Fundação Getúlio Vargas nos cursos de CEO e MBA em Gestão Empresarial, o atual diretor Comercial e de Marketing da Jamef, Paulo Nogueirão, reúne 17 anos de experiência na função, em empresas de grande porte nacionais e multinacionais, com foco nos mercados B2B e B2C. De volta à empresa desde junho desse ano, Nogueirão retoma o trabalho de 14 anos interrompido em outubro de 2021, quando passou a atuar como consultor privado. Entre outras virtudes, o profissional se destaca pela implantação das áreas de Pricing, Inteligência de Mercado, Serviços Especiais e o CRM da Sales Force. Assim como pela realização de estudos sobre o potencial de mercados alvo, para direcionamento das equipes na potencialização do crescimento da receita e das margens de lucro. Com base nessa expertise, o diretor da Jamef aceitou participar

dessa edição especial de **Frota&Cia**, que trata do Panorama do Transporte Rodoviário no biênio 2023/2024. Na entrevista que segue, Nogueirão comenta o desafio de competir em um ambiente cada vez mais disruptivo, que traz inúmeras dificuldades para o setor mas, também, muitas oportunidades de crescimento.

Frota&Cia - Como você avalia o mercado de fretes rodoviários em 2023?

Paulo Nogueirão – O mercado de fretes tem se mantido dinâmico e cada vez mais desafiador, com muitas chances e oportunidades para o setor de transportes. Competir em um ambiente cada vez mais disruptivo exige investimento constante em inovação tecnológica, infraestrutura e treinamento a fim de respaldar as demandas de mercado, que vêm crescendo e se modificando nos últimos anos. É nesse sentido que a Jamef tem canalizado esforços.

Frota&Cia - Quais segmentos vem se destacando melhor? E quais mostram retração?

Paulo Nogueirão – Os segmentos que mais vêm se destacando atualmente são autopeças, cosméticos, confecção, eletroeletrônicos e suplementos alimentares. Por terem uma demanda recorrente são setores que se consolidam facilmente. Quanto aos de maior retração, temos percebido os voltados à tecnologia, principalmente informática.

Frota&Cia - Quais as maiores dificuldades enfrentadas pelo transporte rodoviário de cargas nos dias atuais?

Paulo Nogueirão – Diversos fatores influenciam o negócio. Alguns deles, como o cenário macroeconômico, juros, combustível, entre outros, exigem alternativas mais eficientes para minimizar os custos, ampliando a capacidade de atendimento e investimento em inovação e tecnologia.



**“
O mercado de fretes
tem se mantido
dinâmico e cada vez
mais desafiador, com
muitas chances e
oportunidades para o
setor de transportes
”**

Mas, o maior desafio segue sendo a infraestrutura viária do país, que influencia diretamente os custos para manter a frota em perfeitas condições, garantindo a segurança de todos. Nos últimos anos, temos driblado novos agravantes, representados pelas mudanças climáticas. Neste ano, por exemplo, as chuvas torrenciais, principalmente no Sul do país, provocaram mais dano à malha viária e incontáveis prejuízos logísticos.

Frota&Cia - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2024 relativas a esse mercado?

Paulo Nogueirão – As expectativas para o mercado de cargas fracionadas serão bem desafiadoras. Muitas projeções mostram um PIB de 1,5%, com a maior parte desse crescimento voltada ao agronegócio. Temos uma Selic que segue alta, o que pode ocasionar retração de consumo e de investimento.

Frota&Cia - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2023, em números ou percentuais?

Paulo Nogueirão – A nossa expectativa é fechar o ano com um crescimento de 11% na receita e de 9,4% na movimentação de volumes. Com os investimentos realizados em nosso centro logístico recém-inaugurado em Osasco (SP), o Nova São Paulo, assim como pela a abertura de novas bases operacionais e em tecnologia de última geração, estamos otimistas para enfrentar os novos desafios que estão por vir.

Frota&Cia - Quais os planos e projeções de sua empresa para 2024?

Paulo Nogueirão – A Nova São Paulo, que começou a operar em 16 de outubro de 2023, representa um aumento significativo em capacidade para a Jamef. São mais de 33 mil m² que proporcionam uma capacidade para movimentar até oito mil volumes por hora. O novo Sorter, instalado no

armazém, conta com tecnologia. São cerca de dois quilômetros de esteiras com 60 saídas e seis induções nas extremidades. Também merece destaque a nossa Central de Tráfego, que permite acompanhar as viagens realizadas pelos motoristas em tempo real.

Frota&Cia - Como você avalia o avanço das práticas ESG no setor de transportes?

Paulo Nogueirão – Essa é uma área que ganha cada vez mais relevância e que é estratégica para o nosso negócio. Em 2022, realizamos o primeiro Inventário de Emissões de Gases do Efeito Estufa, seguindo as especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol, bem como lançamos o nosso primeiro Relatório de Sustentabilidade. Temos acompanhado com muita atenção a eletrificação dos veículos, que é uma tendência do setor, principalmente se pensarmos na “última milha”. É preciso avançar na infraestrutura necessária à operação desses veículos para que suas performances ganhem escala e eles se tornem cada vez mais viáveis. **■**

AVANÇO SOB ATAQUE

PARA O DIRETOR COMERCIAL DA ATIVA LOGÍSTICA, O MERCADO DE FRETES DEVE ENCERRAR O ANO COM UMA BOA EVOLUÇÃO, EM QUE PESE A FORTE PRESSÃO DOS CUSTOS DO TRANSPORTE

Especializado em gestão da Cadeia de Suprimentos, operações logísticas e relacionamento com os clientes, Ricardo Navarro retornou à Ativa Logística em março desse ano, depois de uma curta ausência de um ano, quando assumiu a Diretoria Geral do Bomi Group. Com 26 anos de experiência acumulada no setor, como parceiro estratégico nas operações de dezenas de empresas multinacionais e nacionais de diversos segmentos, Ricardo hoje responde pela diretoria Comercial e de Marketing da operadora logística, que conta com ampla presença nos mercados de saúde, beleza e bem-estar. Com base nessa experiência, Navarro aceitou o convite para compor o Panorama do Transporte Rodoviário 2023/2024, de **Frota&Cia**, onde faz um balanço do ano que está terminando e as projeções para o período seguinte relativas à atividade. Na visão do executivo, o setor vem sofrendo com a forte pressão dos custos acumulados desde a pandemia. Mas, com perspectivas bastante otimistas de crescimento para 2024, por conta

das mudanças estruturais que vem sendo realizadas em sua empresa. Como também pelo bom desempenho esperado dos mercados onde atua, em especial o setor farma. Confirmam, nessa e na página seguinte.

Frota&Cia - Como você avalia o mercado de fretes rodoviários em 2023?

Ricardo Navarro - O segmento vem passando por fortes pressões em relação aos custos, acumulados desde a pandemia, os quais não são absorvidos pela indústria. Mesmo assim, o setor deve encerrar 2023 com um volume de negócios bastante superior em relação ao ano anterior.

Frota&Cia - Quais segmentos vem se destacando melhor?

Ricardo Navarro – Os setores de saúde, beleza e bem-estar continuam se destacando.

Frota&Cia - Quais as maiores dificuldades enfrentadas pelo transporte rodoviário de cargas nos dias atuais?

Ricardo Navarro - A principal preocu-

pação se refere ao aumento constante de custo, como diesel, embalagens e peças de manutenção. Isso porque, tais elevações não são absorvidas pelo mercado na mesma proporção, o que afeta, diretamente, a saúde financeira dos negócios.

Frota&Cia - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2024, relativas ao TRC?

Ricardo Navarro - A nossa expectativa é de manutenção do crescimento em torno de 35%, frente aos investimentos feitos em novas unidades desde 2022, incluindo Itajaí (SC), Goiânia e Porto Alegre. Também realizamos ampliações para atender a demanda da indústria farmacêutica, que mostra cada vez mais a necessidade de contar com serviços de logística especializada, como o controle preciso de temperatura no transporte e na armazenagem de medicamentos, conforme determinação da Anvisa.

Frota&Cia - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2023, em números ou percentuais?




Ricardo Navarro - Para 2023, a empresa atingirá um faturamento 30% superior ao registrado em 2022.

Frota&Cia - Quais os planos para e projeções de sua empresa para 2024?

Ricardo Navarro - Para 2024, a Ativa Logística prevê um crescimento de 35% em relação a 2023. Este crescimento será suportado pelas novas unidades inauguradas ao longo de 2023, bem como por novas unidades e tecnologias já planejadas para o início de 2024.

Frota&Cia - Como você avalia o avanço das práticas ESG no setor de transportes?

Ricardo Navarro - Nos últimos quatro anos, a Ativa Logística investiu 14% de seu faturamento, anualmente, para a criação e ampliação de unidades e

climatização de armazéns, em conformidade com as regras da ANVISA. Também investimos na capacitação de mão-de-obra, sistemas integrados, automação de processos de distribuição, aplicação de novas tecnologias para frotas, rastreamento de cargas, ações de ESG, entre outros. Temos o projeto Sustentabilidade Ativa Logística, que desenvolve diversas iniciativas ambientais, sociais e melhorias para os nossos processos internos. Estruturamos um departamento com foco em ESG, que tem como missão mapear as necessidades existentes, organizar os dados coletados e desenvolver novos projetos em conjunto com as áreas de negócio. Acreditamos que o segmento de logística de produtos para saúde e beleza tem grande potencial para o desenvolvimento de muitas iniciativas com foco em ESG. 

“

O segmento vem passando por fortes pressões em relação aos custos, acumulados desde a pandemia, os quais não são absorvidos pela indústria

”

“

A principal preocupação se refere ao aumento constante de custo, como diesel, embalagens e peças de manutenção, pois não são absorvidos pelo mercado na mesma proporção

”

“

Realizamos ampliações para atender a demanda da indústria farmacêutica, que mostra cada vez mais a necessidade de contar com serviços de logística especializada

”

URGÊNCIA VIRA REGRA DE MERCADO

O COMÉRCIO ELETRÔNICO IMPÕE UM NOVO RITMO NAS ENTREGAS, QUE OBRIGA TRANSPORTADORAS A INVESTIR EM ESTRUTURAS DE DISTRIBUIÇÃO E COLETA, MAIS PRÓXIMAS DOS CONSUMIDORES

Após passagens por grandes empresas como Total Express, Treelog S/A Logística e Distribuição, Dinap e Grupo Abril, Bruno Tortorello assumiu como CEO da Jadlog em janeiro de 2018 com a missão de alavancar o crescimento da empresa por meio das operações do e-commerce e do fortalecimento do negócio B2B de pequenas encomendas. Cinco anos depois, passou a acumular a função de Membro do Board da DPD Argentina, empresa controladora da Jadlog oriunda da aliança entre a TASA Logística e a Geopost. Graduado em Engenharia Civil pela Escola Politécnica da USP, além de especialização em Administração pela FGV e MBA em Gestão Internacional pela FIA, Tortorello aceitou o convite de **Frota&Cia** para compor o Panorama do Transporte Rodoviário de Cargas 2023/2024. Na entrevista que segue, o executivo comenta a situação atual do mercado de fretes rodoviários e as projeções para 2024, além de outras questões relativas ao setor.

Frota&Cia - Como você avalia o mercado de fretes rodoviários em 2023?

Bruno Tortorello - O transporte de cargas, em geral, vem se destacando no desempenho positivo do setor de serviços no Brasil, segundo dados do IBGE. Para as transportadoras que atuam com cargas fracionadas e, especialmente, com as movimentações de encomendas do e-commerce, o ano foi favorável. Apesar de um cenário econômico de inflação, juros altos e alta no preço de insumos como combustíveis, o saldo é positivo.

Frota&Cia - Que segmentos vem mostrando melhor desempenho esse ano?

Bruno Tortorello - O segmento do e-commerce continua sendo o grande alavancador das cargas fracionadas, por conta do aumento de marketplaces no mercado, pelo maior número de varejistas de todos os tamanhos operando no comércio eletrônico, e pela mudança de hábi-

to do consumidor, que compra cada vez mais pela internet.

Frota&Cia - Quais as maiores dificuldades enfrentadas pelo transporte rodoviário de cargas nos dias atuais?

Bruno Tortorello - As principais dificuldades no nosso mercado estão relacionadas aos anseios dos consumidores, que querem prazos cada vez mais curtos para receberem suas encomendas, várias opções de entregas e, ao mesmo tempo, fretes competitivos. Outra dificuldade é em relação à logística reversa, pois também, para a experiência positiva de compra dos consumidores, é fundamental oferecer uma estrutura para trocas e devoluções de produtos adquiridos no e-commerce. Adicionalmente, temos a questão do desafio de reduzir a circulação de veículos de entregas nos grandes centros urbanos.

Frota&Cia - Que medidas a Ja-



dlog vem adotando para enfrentar esse cenário?

Bruno Tortorello - Consolidamos a maior rede de locais de retirada e postagens de encomendas da região metropolitana de São Paulo, que contempla mais de 900 pontos comerciais parceiros de bairro em operação. Nesses locais, os compradores do varejo online e os vendedores de marketplaces conseguem retirar e postar produtos adquiridos ou vendidos pela internet. Esse modelo agrega flexibilidade e conveniência às entregas, beneficiando vendedores e compradores do e-commerce, pois os custos logísticos são até 20% menores, quando comparados com as entregas porta a porta. A rede de pontos (4.000 unidades no Brasil) também oferece uma boa política de devoluções e trocas de produtos (logística reversa) por meio da funcionalidade

de postagem “drop off”, em que um QR Code é enviado ao usuário para a postagem da mercadoria. A Jadlog atua com o Predict, que informa o destinatário, via SMS e e-mail, sobre o horário de entrega no dia em que será realizada. Caso não consiga receber no local e horário originalmente agendados, o consumidor pode responder à mensagem do Predict reagendando a entrega, inclusive, para outro endereço ou para pontos Pickup.

Frota&Cia - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2023, em números ou percentuais?

Bruno Tortorello - Em 2023, esperamos crescer cerca de 20% em faturamento na comparação com 2022. É, mais ou menos, a mesma porcentagem de crescimento de volume de carga transportada.

“

Consumidores querem prazos cada vez mais curtos para receberem suas encomendas, várias opções de entregas e, ao mesmo tempo, fretes competitivos

”

Frota&Cia - Quais os planos para e projeções de sua empresa para 2024?

Bruno Tortorello - Em 2024 esperamos manter o patamar de crescimento de 2023.

Frota&Cia - Como você avalia o avanço das práticas ESG no setor de transportes?

Bruno Tortorello - As práticas ESG vêm evoluindo no setor de transportes, especialmente na vertical de responsabilidade ambiental. Investimos na instalação de GNV em frota pesada, sendo que quatro caminhões “Truck” são bicompostíveis (diesel e GNV), e na frota leve. Em 2018, eram 33 veículos leves movidos a GNV e, atualmente, são 130. A Jadlog possui dois VUCs elétricos e instalou um posto de carregamento na sede. Também adquirimos motos elétricas para as entregas de último quilômetro ou porta a porta. Essa frota sustentável representa a redução 300 toneladas por ano de CO2 na atmosfera. **F**

OPORTUNIDADE PARA OS GRANDES

COM MAIOR DISPONIBILIDADE DE CRÉDITO, TRANSPORTADORES MAIORES PODEM INVESTIR EM FROTA E ABOCANHAR O MERCADO DE PEQUENAS EMPRESAS, AFIRMA EMPRESÁRIO

Com formação técnica em Contabilidade, o empresário Valdir Fontanella abriu uma madeireira com familiares em 1978. Nove anos depois, em 1987, o empreendedor investiu na sua primeira carreta, que ele próprio passou a conduzir. Em agosto de 1991, fundou a Fontanella Transportes em sociedade com parentes, no município catarinense de Lauro Müller, que se tornou a maior transportadora de cerâmica do Brasil. Dona de uma frota com cerca de 900 caminhões e empregando 1600 trabalhadores, sendo 900 motoristas, a empresa anunciou recentemente investimentos da ordem de R\$ 270 milhões para a compra de 200 novos caminhões das marcas Scania e Volvo. A companhia opera com uma estrutura de 20 filiais distribuídas pelos Estados do CE, RN, PB, PE, AL, SE, BA, ES, MG, DF, SP, MS, SC e RS. Neste contexto de expansão comercial, o diretor Valdir Fontanella aceitou compartilhar suas

impressões e expectativas, bem com os resultados de sua empresa com os leitores de **Frota&Cia**.

Frota&Cia - Como você avalia o mercado de fretes rodoviários em 2023?

Valdir Fontanella - Em 2023, os fretes têm demonstrado bastante oscilação. Por exemplo, no início do ano tivemos um aumento significativo nos preços do óleo diesel e, depois, observamos uma queda nos valores praticados pelas distribuidoras. Contudo, de maneira geral, podemos dizer que está razoável até o momento.

Frota&Cia - Quais segmentos vêm se destacando melhor? E quais mostram retração?

Valdir Fontanella - Em nossas operações, tivemos retração no setor cerâmico, que, inclusive, é nossa atividade principal. Além das empresas estarem com o estoque cheio, algumas delas estão com sua produtividade reduzida

em 50%, sendo um dos segmentos que mais sofre com a redução das vendas. Os demais, como aço, papel, celulose e outras áreas afins, mantiveram os mesmos números.


Frota&Cia - Quais as maiores dificuldades enfrentadas pelo transporte rodoviário de cargas atualmente?

Valdir Fontanella - Um dos problemas que estamos enfrentando se refere às mudanças radicais, como no caso da Lei do Motorista. Já estávamos nos adequando à nova lei, quando nos deparamos com nova alteração. Acreditamos que as pessoas preferiram tirar suas folgas em suas residências. Mas, agora, precisarão descansar, muitas vezes, em locais distantes de suas famílias. Nos adequamos para seguir a legislação, mas ela tem trazido alterações significativas, que encarecem o transporte, dificultando um pouco nossa área de atuação. Além disso, estamos vivendo um mercado em que a economia oscila e não se estabele-



“
Um dos problemas que estamos enfrentando diz respeito às mudanças radicais, como no caso da Lei do Motorista
”

avanço das práticas ESG no setor de transportes?

Valdir Fontanella - Estamos empenhados em contribuir para a mitigação das emissões de CO2 no meio ambiente por meio da expansão de uma frota mais sustentável. Iniciamos o processo de aquisição de caminhões movidos a gás, os quais possuem um impacto ambiental, praticamente, nulo. Além disso, optamos por investir em veículos mais modernos, uma vez que estes emitem de 30% a 40% menos CO2 na atmosfera. No âmbito social, temos dedicado esforços significativos para apoiar causas importantes, como as campanhas de conscientização “Outubro Rosa” e “Novembro Azul”. Além disso, oferecemos subsídios para plano de saúde aos nossos motoristas. No que se refere à governança, temos compromisso com a estabilidade e a transparência em nossas práticas empresariais. Temos focado em aprimorar nossos processos de governança e alcançado um alto grau de satisfação em relação à nossa estrutura corporativa. Por fim, estamos explorando novos mercados com o objetivo de expandir nossa receita e, conseqüentemente, ampliar nossa capacidade de aquisições. 

ce, fazendo com que não tenhamos uma linha exata do que precisamos. De maneira geral, este é um período complicado para as transportadoras.

Frota&Cia - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2024, relativas a esse mercado?

Valdir Fontanella - Para o próximo ano, o mercado tende a trazer algumas dificuldades para as empresas de pequeno porte. Na nossa visão, 2024 será complexo, pois enquanto os grandes negócios terão facilidade maior para aumentar a frota por meio de linhas de crédito para a compra desse produto, os menores enfrentarão alguns obstáculos.

Frota&Cia - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2023, em números ou percentuais?

Valdir Fontanella - Tivemos um ano instá-

vel, mas estamos trabalhando arduamente. Prospecto que devemos crescer um pouco mais que 10%, um aumento razoável, tendo em mente este momento difícil da economia que estamos enfrentando.

Frota&Cia - Quais os planos para e projeções de sua empresa para 2024?

Valdir Fontanella - Para o próximo ano, planejamos renovar uma parte da nossa frota. Já efetuamos o pedido de 140 cavalos mecânicos Scania. Acreditamos em uma movimentação maior de cargas para 2024, justamente em função da dificuldade que as pequenas transportadoras enfrentarão para ampliar e renovar suas frotas. Assim, o frete se voltará às grandes empresas, que, como nós, estão investindo e acreditando neste momento.

Frota&Cia - Como você avalia o

TEMPO DE REPENSAR E OUSAR

A EXISTÊNCIA DE CENÁRIOS ADVERSOS, TANTO INTERNOS QUANTO EXTERNOS, CONTRIBUI PARA UM AMBIENTE DESAFIADOR EM 2024, NA VISÃO DO DIRETOR DE OPERAÇÕES DA EMPRESA

Depois de acumular passagens por grandes multinacionais, incluindo a Bosch, FedEx Express, Makita e DAF Caminhões, o administrador de empresas Sergio Pzichoz, assumiu em 2021 a diretoria de Operações da SVD Transportes. À frente do cargo, o executivo lidera os processos de transporte de caminhões e máquinas agrícolas para todo o território brasileiro, além de responder pelas operações de cruze rodoviário nas fronteiras de São Borja e Uruguaiana, saindo do Brasil com destino aos países da América do Sul. A vivência na função reafirmou o conhecimento do diretor nas áreas de Comércio Exterior e Transporte, como atesta a entrevista abaixo, concedida para **Frota&Cia**, onde Pzichoz comenta o momento atual do transporte rodoviário de cargas e de sua empresa, junto com as projeções para 2024. Confirmam.

Frota&Cia - Como você avalia o mer-

cado de fretes rodoviários em 2023?

Sergio Pzichoz - O mercado de fretes rodoviários em 2023 foi caracterizado por um desempenho instável ao longo do ano, apresentando um primeiro semestre relativamente melhor, seguido por uma retração no segundo semestre, em comparação com os mesmos períodos de 2022. A falta de investimentos no setor agrícola, apesar do recorde de safras, desencadeou uma redução no volume de produção de tratores e implementos agrícolas, afetando diretamente o transporte desses bens. Em paralelo, os conflitos geopolíticos internacionais, como a guerra entre a Ucrânia e a Rússia, que já impactavam os preços do petróleo e de algumas commodities, contribuíram para a volatilidade no cenário global. A adição do conflito na faixa de Gaza intensificou as preocupações e os riscos no cenário econômico mundial. Portanto, o mercado de fretes rodoviários em 2023 enfrentou desafios

substanciais, principalmente devido à combinação de fatores econômicos e geopolíticos complexos. Mesmo com a queda na taxa interna de juros, as perspectivas para o final do ano não demonstram sinais de melhora.

Frota&Cia - Quais as maiores dificuldades enfrentadas pelo transporte rodoviário de cargas nos dias atuais?

Sergio Pzichoz - O desafio do custo Brasil persiste como uma questão premente. Enfrentamos consideráveis obstáculos devido à deficiência ou precariedade das estradas estaduais e federais. Contudo, atualmente, as maiores dificuldades no setor de transporte rodoviário são originadas por decisões governamentais, especialmente alterações legislativas que impactam diretamente esse segmento. Uma dessas mudanças se refere à revisão na Lei dos Motoristas, na qual o Supremo Tribunal Federal (STF) declarou a inconstitucionalidade de



“

A falta de investimentos no setor agrícola desencadeou uma redução no volume de produção de tratores e implementos agrícolas, afetando o transporte desses bens

”

um papel fundamental na resolução de crises e na interpretação das mudanças na legislação. Além disso, a perspectiva de uma reforma tributária pode oferecer melhorias no ambiente de negócios no médio e longo prazo.


diversos pontos relacionados à categoria. Outro ponto crítico é a alteração no formato de contratação do seguro de carga. A nova legislação revoga a eficácia da Carta de Dispensa de Direito de Regresso (DDR), um acordo bilateral que anteriormente isentava ou compartilhava os riscos do transportador em relação a sinistros. Agora o transportador assume plena responsabilidade em casos de roubo ou furto de carga. Essas mudanças representam um potencial aumento significativo nos custos para os transportadores.

Frota&Cia - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2024, relativas a esse mercado?

Sergio Pzichoz - De maneira geral, nos deparamos com perspectivas inquietantes para o ano de 2024 devido a uma conjunção de fatores adversos, tanto a

nível internacional como local. No cenário internacional, eventos como a guerra entre Rússia e Ucrânia, o conflito no Oriente Médio, o aumento nos preços do petróleo e a instabilidade política e econômica nos Estados Unidos, além do ambiente de quase recessão e incerteza política na Argentina, contribuem para um ambiente desafiador em 2024. No âmbito nacional, elementos como alterações na legislação do motorista e na contratação do seguro de carga, conforme citado acima, influenciam diretamente as operações logísticas. Entretanto, há alguns pontos positivos a serem considerados no contexto brasileiro, como a baixa na taxa de juros, a resiliência do empresariado nacional e o papel crucial de entidades de classe, exemplificado pela atuação da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais), que desempenha

Frota&Cia - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2023?

Sergio Pzichoz - Para nossa empresa, que vinha experimentando um crescimento anual consistente de mais de 30% ao ano nos últimos sete anos, o ano de 2023 se revelou desafiador em todos os aspectos. Fomos compelidos a reavaliar, meticulosamente, nossos processos, embora tenhamos mantido nossos investimentos, especialmente na expansão de nossa frota de equipamentos, que foi impulsionada por novos negócios. No entanto, o cenário que enfrentamos limitou o ímpeto de crescimento que caracterizou anos anteriores. Ainda assim, estamos caminhando para encerrar 2023 com resultados positivos, porém “repensar e ousar” emergiram como palavras-chave nesse novo contexto. 



GARANTA DESDE JÁ A MAIS COMPLETA COBERTURA DA FENATRAN 2024.

E APROVEITE OS DESCONTOS DE NOSSOS PACOTES PROMOCIONAIS

O mais completo e preparado time de **Frota&Cia** já entrou em campo, para garantir a mais abrangente cobertura jornalística da **FENATRAN 2024**.

Além da revista digital, que irá antecipar as novidades do Salão, vamos produzir conteúdos exclusivos nos cinco dias da feira, para veiculação através das múltiplas plataformas de comunicação de **Frota&Cia**, além das redes sociais:

- **500** notícias no portal
- **50** podcasts exclusivos
- **100** posts em redes sociais
- **18** newsletters
- **50** vídeos exclusivos
- **12** disparos de e-mail marketing

Confira os pacotes promocionais que preparamos para sua empresa ganhar ainda mais destaque na feira, em condições super especiais de preço e prazos de pagamento. E aproveite os mega descontos, para reservas até 31 de janeiro de 2024.

Entre em contato com nosso Depto Comercial



11 2592.7000 / 99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:



Ônibus

CADERNO

ANO XXIII | ED. 208 | DEZEMBRO DE 2023

Panorama 2023/2024
Transporte Rodoviário

Frota
& Cia



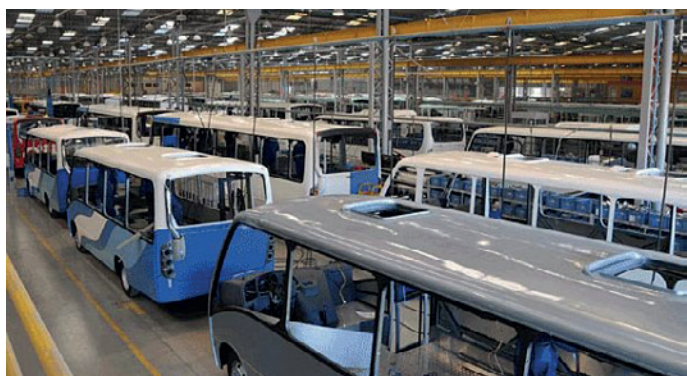
À ESPERA DA LUZ

O movimento de passageiros nos ônibus mostra sinais de recuperação em 2023. Mas está longe de alcançar e superar os níveis pré-pandemia

PONTO A PONTO

SAUDAÇÃO À NATUREZA

A **Viação Águia Branca** decidiu prestar uma homenagem à natureza. A empresa apresentou um ônibus adesivado, inspirado na fauna e flora da Mata Atlântica. O projeto é uma parceria da empresa com outra afiliada, a Reserva Ambiental Águia Branca, criada em 2017 para contribuir com o desenvolvimento sustentável da região das Montanhas Capixabas. Para tanto, o veículo que irá circular em rotas da região, mostra espécies originais da floresta, como os pássaros saíra apunhalada e estrelinha-ametista, a jaguatirica, o ouriço-preto, a palmeira juçara e o tucano do bico verde.



AVANÇO CONSISTENTE

Fabricantes de carrocerias para ônibus projetam que a produção no ano, incluindo as exportações, deverá mostrar uma evolução de 3,6% em relação a 2022, totalizando 19.839 unidades. Somente no mercado interno, a produção de ônibus urbanos deve avançar 13% e 5% no caso das versões rodoviárias, segundo o **Simefre**, sindicato que representa a indústria de materiais e equipamentos ferroviários e rodoviários.

COBERTURA AMPLIADA

A **FlixBus Brasil** anunciou uma parceria com a empresa de transporte **Viação Esmeralda**, para ampliar a presença da startup nos estados de São Paulo e Paraná. Além da ampliação das rotas, a parceria com a Esmeralda apresenta uma linha inédita para a FlixBus no Brasil: Guarulhos (SP) e Maringá (PR), passando por Assis (SP), Londrina (PR) e Arapongas (PR), até chegar ao destino final. As passagens para os novos destinos têm preços promocionais a partir de R\$ 24,99.



PRESENTE DE NATAL

Os usuários do transporte coletivo por ônibus em São Paulo vão ganhar um belo presente de Natal esse ano. No período de 17 de dezembro até 25 de janeiro, data de aniversário da cidade, os passageiros poderão usufruir da tarifa zero aos domingos. O benefício irá incluir as 1.175 linhas de ônibus do município e servirá como teste para um futuro modelo de gratuidade permanente. A medida deverá beneficiar cerca de 2,2 milhões de passageiros que utilizam o transporte público aos domingos, ao custo de R\$ 283 milhões que seriam arrecadados pela Prefeitura no período.

DO PARÁ
AO ESPÍRITO SANTO
FIM DE ANO É O
NOSSO ENCONTRO
DE MARCOPOLO,
EU JÁ TÔ PRONTÓ!



Para onde quer
que você vá,
Embarque com
a Marcopolo.
**Líder nacional e
uma das maiores
fabricantes de
ônibus do mundo.**



Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.



onibus.marcopolo.com.br

[@onibusmarcopolo](#)

TENDÊNCIA DE ALTA

OPERADORES URBANOS E RODOVIÁRIOS COMEMORAM A RETOMADA DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS NOS ÔNIBUS, MAS LAMENTAM AS PERDAS SOFRIDAS NA PANDEMIA

POR JOSÉ AUGUSTO FERRAZ

Mesmo sem números finais consolidados, o transporte público por ônibus no Brasil deve encerrar o ano de 2023 com tendência de alta no volume de passageiros transportados, segundo da NTU, que reúne os operadores urbanos e a Abrati, que representa as empresas do transporte de passageiros por rodovias. É o que revela o levantamento realizado junto às duas principais entidades representativas do setor, com o objetivo de produzir esse tradicional panorama setorial do transporte de passageiros por ônibus no Brasil, relativo ao biênio 2023/2024 e que ilustra as páginas do **Caderno ÔNIBUS**, de **Frota&Cia**.

Na visão de Francisco Chistovam, diretor-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), 2023 foi um ano de recuperação lenta e gradual da demanda, depois do forte impacto sofrido pelo setor, por ocasião da pandemia



da Covid-19. O dirigente lembra que, em decorrência das medidas de contenção epidemiológica no período de 2019 a 2021, o setor dos transportes públicos sofreu a maior crise de sua história, cujos efeitos perduram até hoje. Por conta da queda de 80% da demanda de passageiros transportados no período, que provocou um prejuízo financeiro estimado da ordem de R\$ 40 bilhões aproximadamente. Mesmo com a volta à normalidade, o movimento de passageiros continua abaixo dos níveis pré-pandemia (ver quadro página 43).



Movimento de passageiros reage, mas está longe de alcançar o nível pré-pandemia

MODELO ULTRAPASSADO

“São perdas irreparáveis para o setor, demonstrando, de forma inequívoca, que o atual modelo de contratação e financiamento do serviço de transporte público por ônibus urbano não funciona mais e precisa ser revisto”, ressalta Chistovam (ver entrevista completa na pág. 44).

O lado positivo, segundo o diretor-executivo da NTU, é a mudança de postura por parte dos gestores públicos, no sentido de trabalhar em conjunto com o setor privado para garantir o acesso da população ao transporte coletivo. “Também é possível perceber uma boa abertura ao diálogo com o governo federal, o que possibilita maior envolvimento da União nas questões relativas à mobilidade urbana no país. Um sinal positivo foi a inclusão, no Novo PAC, do componente de mobilidade, e de uma linha específica para a renovação de frota”.

Em que pese tais avanços, Chistovam lamenta a baixa evolução dos projetos de infraestrutura adequada ao transporte coletivo no ano. Caso dos

corredores e faixas exclusivas, pontos de parada e terminais de passageiros, que colaboram para o aumento da capacidade operacional do serviço e, por extensão, em mais qualidade e rapidez nos deslocamentos.

Para 2024, as previsões são mais animadoras, por se tratar de um ano de eleições municipais, que abre oportunidade para o debate de pautas ligadas à mobilidade urbana e a qualidade de vida nas cidades.

“Esse é o período em que o tema ‘transporte público’ aparece em destaque nos noticiários e campanhas políticas. Para o setor, é sempre um ponto de atenção, já que são momentos propícios a promessas tecnicamente inviáveis feitas por candidatos que, posteriormente, podem virar políticas públicas ineficazes e até prejudiciais à população, que precisa deste meio de deslocamento diário”.

Para evitar tais riscos, a NTU seguirá produzindo e disponibilizando dados e informações que possam embasar as boas políticas públicas. Além de sugerir soluções testadas e com-

provadas, aqui e em outros países, ressalta Chistovam.

MARCO LEGAL DO TRANSPORTE

Em paralelo a esses fatos, os operadores urbanos reunidos em torno da NTU também torcem pela aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo, em tramitação no Congresso Nacional. Bem como, por um segundo projeto de lei elaborado pelo Ministério das Cidades, que deve ser enviado ao Congresso.

“Assim como aconteceu no Marco Legal do Saneamento, a modernização da norma aplicada ao transporte público tem o potencial de consolidar as políticas para o setor, dividir de forma mais equitativa as responsabilidades entre as três esferas de governo – municipal, estadual e federal –, aperfeiçoar a segurança jurídica de contratos e licitações, e dar mais transparência e qualidade para os passageiros”.

O mesmo ocorre com a Reforma Tributária; um outro tema que merece atenção do setor. Segundo Chris-

PANORAMA DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS 2023/2024



Leticia Pineschi: ótima relação custo-benefício favorece as viagens de ônibus

tovam, se não houver um tratamento tributário diferenciado para a atividade, que é um serviço essencial e um direito social, eventuais aumentos dos tributos incidentes sobre o serviço poderão impactar no bolso dos passageiros, por conta de reajustes tarifários.

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Depois de alcançar a marca de 39,9 milhões de usuários em 2019, o transporte rodoviário de passageiros, por outro lado, vivenciou dias difíceis nos anos seguintes, diante da queda da demanda em consequência da pandemia da Covid-19. Em 2020, o movimento alcançou seu pior nível histórico, ao totalizar pouco mais de 15 milhões de passageiros transportados. Um número que subiu para 28,8 milhões no ano seguinte, com a retomada das viagens rodoviárias,

até alcançar 29,2 milhões de usuários em 2022, evidenciando uma queda de 26,8% frente a 2019. O prejuízo financeiro, por sua vez, superou a marca de R\$ 3 bilhões, nas contas da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (ABRATI),

Para o ano em curso que se en-

cerca, o cenário é mais animador, diante do aumento de 20% no número de viagens rodoviárias registrada entre janeiro e setembro, na comparação com igual período do ano passado. O levantamento da entidade, com números ainda defasados, aponta ainda uma alta de 37% nos horários disponíveis pelas linhas regulares, para atender a demanda no período de abril a julho.

“Observa-se que mais de um milhão de viagens já foram realizadas em 2023, o que evidencia o bom momento do setor. Aos poucos, as empresas regulares estão recuperando a demanda de pré-pandemia e atingindo um grande volume de passageiros embarcados”, comenta Leticia Pineschi, Conselheira da Abrati.

TURISMO DE PROXIMIDADE

Segunda a porta-voz, quando as viagens de avião foram suspensas em 2020, o brasileiro descobriu que é possível realizar passeios incríveis sem sair do próprio país ou estado. “O turismo



Número de viagens rodoviária acusou aumento de 20% de janeiro a setembro



Passageiros estão deixando os carros na garagem e optando pelo ônibus

de proximidade abrange diversas possibilidades para o lazer de praia, ecoturismo, aventura ou mesmo gastronomia em uma distância bem mais curta”,

Outro cenário que vem contribuindo para o crescimento das viagens de ônibus foi o estabelecimento do home office. “Muitas pessoas podem viajar ainda que estejam trabalhando. Ou seja, não é mais necessário esperar pelas férias para poder curtir alguma viagem”. A conselheira da Abrati também destaca que muitos usuários estão deixando o carro na garagem e optando pelos ônibus. Fato que permite descansar e aproveitar a viagem com mais tranquilidade.

O aumento da procura também está atrelado à ótima relação custo-benefício oferecida pelas empresas rodoviárias regulares. “Muitas delas ampliaram seus serviços exclusivos e seus programas de fidelidade aos passageiros. O inúmeros benefícios oferecidos vão desde pontos para obtenção de passagens até a troca de pontuação por produtos de grandes redes varejistas. Sem contar os pacotes de hospedagem, as parcerias com restaurantes, as experiências locais de turismo, e os descontos nas passagens adquiridas

antecipadamente, mesmo em período de alta estação”, relata Leticia.

Para 2024, a Abrati espera que o novo Marco Regulatório reforce a importância da segurança no setor, e promova condições ideais de segurança jurídica para que as empresas possam realizar investimentos e planejamento a longo prazo.

PRÁTICAS ESG

A preocupação com as práticas ESG, é outro ponto que deve movimentar cada mais as empresas dedicadas ao

transporte de passageiros por ônibus nos próximos anos. E orientar o debate, tanto para as questões ambientais, quanto de governa e responsabilidade social.

“O setor tem sinergia direta com a agenda ESG, pois oferta um transporte público que, para muitas comunidades, é o único meio de transporte entre as regiões adjacentes. Sendo assim, as empresas criam vínculos com essa população fazendo com que haja o apoio de projetos tanto ambientais quanto sociais”, ressalta a representante da Abrati.

O diretor-executivo da NTU faz coro com sua parceira setorial, ao comentar que a entidade tem sugerido a discussão sobre a inclusão de pessoas que vivem na extrema pobreza nas políticas públicas de mobilidade urbana. “Essa é um dos eixos da proposta que encaminhamos ao Ministério das Cidades. Se houver uma ampliação do Bolsa Família com esse viés, seria possível dar acesso ao transporte público a cerca de 15 milhões de pessoas entre 18 e 64 anos que estão atualmente excluídas desse serviço”, afirma Christovam. **FE**

A crise urbana, em números

A crise no transporte público brasileiro persiste e, como já se sabia, foi potencializada com a pandemia de covid-19. Entre 2019 e 2022, o sistema de ônibus urbano registrou queda de 24,4% na demanda de passageiros. Ou seja, isso significa dizer que deixaram de ser realizados quase 8 milhões de deslocamentos de pessoas por dia, em média, no período.

Enquanto antes da pandemia, em 2019, eram realizadas 33 milhões de viagens por passageiros pagantes por dia em todo o Brasil, em 2022 caiu para 25 milhões de viagens. Mesmo com um aumento de 12,1% na demanda de passageiros transportados e de 10,3% na produtividade (calculada pelo número de passageiros transportados por quilômetro rodado) em 2022, na comparação com 2021, o segmento não recuperou os patamares pré-pandemia.

ANO DE OPORTUNIDADES

O DIRETOR EXECUTIVO DA ENTIDADE PROJETA UM ANO PROMISSOR PARA 2024, POR CONTA DAS ELEIÇÕES MUNICIPAIS E AS CHANCES DE APROVAÇÃO DE PAUTAS IMPORTANTES PARA O SETOR

Considerado um dos maiores especialistas do país, quando o assunto é o transporte de passageiros, Francisco Christovam reúne uma vasta experiência profissional, iniciada nos idos de 1983, quando assumiu a diretoria de Operações da antiga CMTC, em São Paulo. Depois disso, o engenheiro civil e Master em Transportes acumulou passagens pelo governo paulista, onde foi Secretário Adjunto de Transportes e, mais tarde, Secretário da Habitação. Em 1993 retornou à Companhia Municipal de Transportes Coletivos, dessa vez como presidente. Posteriormente presidiu a SPTrans e foi presidente da SPUrbanuss, até ser convidado para assumir em março de 2022 a diretoria Executiva da NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, onde permanece até hoje. Fonte permanente de **Frota&Cia**, Francisco Christovam aceitou mais uma vez o convite da Redação para balizar o Panorama do Transporte Rodoviário de Passageiros, que integra o **Caderno ÔNIBUS** da publicação. Na entrevista reproduzida abaixo, o diretor comenta as pautas que agitam o setor nos dias atuais e faz um balanço do ano.

Frota&Cia - Como a NTU avalia o desempenho econômico do transporte urbano de passageiros por ônibus em 2023?

Francisco Christovam - Foi um ano de recuperação, lenta e gradual, da demanda, que foi fortemente impactada durante a pandemia da Covid-19, quando o setor de transportes públicos urbanos enfrentou a maior crise da história, com a queda de 80% do movimento de passageiros e prejuízo financeiro na ordem de R\$ 40 bilhões aproximadamente. Mesmo assim, ainda não conseguimos retomar o patamar de antes, uma vez que o número de passageiros transportados segue 16,6% abaixo do nível pré-pandemia (dados de outubro/23). São perdas irreparáveis para o setor, demonstrando, de forma inequívoca, que o atual modelo de contratação e financiamento do serviço de transporte público por ônibus urbano não funciona mais e precisa ser revisto.

Frota&Cia - Quais os fatos positivos e negativos no período, relativos à atividade?

Francisco Christovam - De maneira geral, as empresas operadoras do transporte público urbano têm observado uma clare-

za de entendimento dos gestores públicos em trabalhar em conjunto com o setor privado para garantir o acesso da população ao transporte coletivo. Isso é visível com o crescimento dos subsídios totais e parciais nos municípios. Também foi possível perceber uma boa abertura ao diálogo com o governo federal. Por outro lado, as médias e grandes cidades exigem planejamento e celeridade em projetos de infraestrutura adequada ao transporte coletivo, de modo a aumentar a capacidade operacional do serviço, o que se reflete em mais qualidade e rapidez nos deslocamentos. Nesse aspecto, o país pouco avançou em 2023 e termina sem a aprovação de um marco legal, que poderia impulsionar avanços nessa área.

Frota&Cia - Quais as perspectivas para 2024 relacionadas ao transporte urbano de passageiros?

Francisco Christovam - O próximo ano, certamente, trará grandes oportunidades para debatermos as pautas ligadas à mobilidade urbana e à qualidade de vida nas cidades, já que será ano de eleições municipais. Por isso, vamos seguir produzindo e disponibilizando dados e informações e



**“
Ainda não conseguimos
retomar o patamar de antes,
uma vez que o número de
passageiros transportados
segue 16,6% abaixo do
nível pré-pandemia
”**

urbana; essa é um dos eixos da proposta que encaminhamos ao Ministério das Cidades. Se houver uma ampliação do Bolsa Família com esse viés, seria possível dar acesso ao transporte público a cerca de 15 milhões de pessoas entre 18 e 64 anos que estão atualmente excluídas desse serviço.

Frota&Cia - Qual o posicionamento da NTU em relação à eletrificação no transporte urbano?

Francisco Christovam - A NTU é a favor de políticas de descarbonização no sistema de transporte público urbano. A eletrificação é apenas uma das alternativas existentes. São várias possibilidades para esta transição energética, como, por exemplo, uso de biocombustíveis, gás biometano ou hidrogênio. Mas as discussões, embora mais presentes no país, ainda são tímidas. No caso da eletrificação, além do custo mais alto do ônibus elétrico, há também a necessidade de se investir numa pesada infraestrutura para alimentar as garagens de energia e recarregar os veículos, entre outros desafios. Por isso, o setor espera uma discussão mais ampla, de base mais técnica e menos política, que possa dar as respostas que precisamos para viabilizar as novidades tecnológicas que estão surgindo. **■**

sugerindo soluções testadas e comprovadas, aqui e em outros países, que possam embasar as boas políticas públicas que precisamos. A expectativa maior é pela aprovação do Marco Legal do Transporte Público Coletivo no Congresso Nacional, que tem o potencial de consolidar as políticas para o setor, dividir de forma mais equitativa as responsabilidades entre as três esferas de governo, aperfeiçoar a segurança jurídica de contratos e licitações, e dar mais transparência e qualidade para os passageiros. Vale lembrar que a Reforma Tributária é outro tema que merece atenção; se não houver um tratamento tributário diferenciado para o setor, eventuais aumentos dos tributos que incidem sobre o serviço irão, infelizmente, impactar no bolso dos passageiros, por conta de reajustes tarifários.

Frota&Cia - O que esperar da economia brasileira em 2024?

Francisco Christovam - A expectativa é de contínua recuperação e maior crescimento, para compensar as perdas dos últimos anos. Mas o cenário é muito incerto, com a persistência das crises internacionais, que poderão eventualmente

impactar em insumos básicos, como o preço do diesel. Além disso, temos o processo eleitoral (eleições municipais), que pode atrapalhar a aprovação de reformas econômicas no campo doméstico. Precisamos manter a responsabilidade fiscal, manter a inflação sob controle e aprovar a reforma tributária, preferencialmente reduzindo a carga tributária do setor produtivo, para que o Brasil cresça de modo sustentável e continue gerando empregos.

Frota&Cia - Como a entidade avalia o avanço das práticas ESG nas empresas associadas?

Francisco Christovam - As empresas do setor estimulam práticas de governança, questões voltadas ao meio ambiente e de cunho social antes mesmo da popularização do termo ESG. Nos últimos anos, ampliamos a discussão sobre o processo de descarbonização da frota de ônibus, que ganhou força em razão da necessidade de renovação dos veículos que estão chegando ao fim de sua vida útil. No ponto de vista social, temos sugerido a discussão sobre a inclusão de pessoas que vivem na extrema pobreza nas políticas públicas de mobilidade

FIEL DA BALANÇA

A LICITAÇÃO DE 16,3 MIL ÔNIBUS ATRAVÉS DO PROGRAMA CAMINHO DA ESCOLA, VENCIDA POR TRÊS FABRICANTES, DEVE IMPACTAR A PARTICIPAÇÃO DAS MARCAS NO PRÓXIMO ANO

Considerado como “fiel da balança” do mercado brasileiro de ônibus, o Programa Caminho da Escola revelou grandes surpresas na edição 2023. Com o anúncio dos ganhadores da licitação para fornecimento de 16,3 mil ônibus escolares, através do Fundo Nacional de

Desenvolvimento Escolar (FNDE), a um custo estimado de R\$1,5 bilhão.

Mais uma vez, a Iveco Bus abocanha o maior lote do programa, ao ser habilitar para o fornecimento de nada menos que 7.100 ônibus, sendo 3,5 mil do modelo ORE3 com capacidade para 59 passageiros e 3,6 mil unidades

do modelo ORE2, para 44 estudantes. “O marco reforça a importância do Caminho da Escola para a Iveco Bus, presente no programa há mais de uma década, auxiliando estados e municípios a reduzirem a evasão”, destaca Danilo Fetzner, diretor da Iveco Bus para a América Latina.



**VW 8.160 ORE 1:
4 mil unidades licitadas**



Danilo Fetzner e os ônibus escolares da Iveco: maior lote do Programa Caminho da Escola



15 ANOS DE PARTICIPAÇÃO

Em segundo lugar aparece a Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO), que será responsável por fornecer 5.600 veículos nas versões ORE1 (4 mil unidades) e Onurea (1.600), para até 29 estudantes. Em 2023, a VWCO celebra 15 anos de participação no Programa Caminho da Escola, com mais de 27 mil unidades entregues para mais de cinco mil municípios do país. “Somos líderes no fornecimento de ônibus escolares. E a conquista dessa licitação é um negócio de grande relevância, especialmente por cumprir nosso propósito de oferecer soluções de transporte sustentável para todos”, afirma Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

O Programa Caminho da Escola beneficiou ainda a Marcopolo, que foi

habilitada para fornecer 2.120 microônibus da marca Volare. Desse total, 1.100 unidades serão do modelo ORE1 4X4, 100 do Volare Acess (Onurea2) e 180 Attack 8(ORE1), os dois últimos equipados com transmissão automática. Ricardo Portolan, diretor de Operações Comerciais Mercado Interno e Marketing da Marcopolo, explica que a conquista demonstra a expertise da empresa no desenvolvimento de produtos que atendam às necessidades e diferentes características das cidades brasileiras, com veículos de diversos tamanhos e capacidades.

Outra novidade da licitação foi a inclusão de veículos com transmissão automática e ar-condicionado, “uma medida sem nenhuma justificativa, que só contribuiu para aumentar o preço dos veículos”, na visão de um especialista que quis se identificar



Estrela apagada

A grande surpresa da licitação 2023 do Caminho da Escola foi a ausência da Mercedes-Benz dessa concorrida disputa. “Em alguns casos, a diferença de preços para a concorrência foi superior a R\$ 100 mil, o que tomou inviável a participação da marca”, lamenta Walter Barbosa, recém promovido a vice-presidente da Vendas e Marketing Ônibus da Mercedes-Benz. O executivo admite que a perda irá impactar o marketshare da marca da estrela de três pontas no mercado de ônibus no ano que vem.

EM SINTONIA COM A DEMANDA

MARCOPOLO ANUNCIA INVESTIMENTOS DA FÁBRICA DE SÃO MATEUS PARA PRODUÇÃO DO ATTIVI INTEGRAL, COMO PARTE DA ESTRATÉGIA PARA ATENDER AO AVANÇO DA ELETRIFICAÇÃO

De olho no avanço da eletrificação no mercado de ônibus no país e no exterior, a Marcopolo decidiu expandir sua capacidade de produção do Attivi Integral, primeiro veículo da marca com carroceria e chassi próprios 100% elétrico. Em cerimônia realizada no dia 6 de dezembro na sede do governo do Espírito Santo, a encarroçadora gaúcha anunciou que pretende investir R\$ 50 milhões na fábrica de São Mateus para essa finalidade. A planta capixaba irá reforçar a oferta do Attivi Integral que já é produzido na planta de Caxias do Sul (RS), para atender principalmente a cidade de São Paulo, que promete colocar 2,6 mil ônibus elétricos em circulação até o final de 2024, apesar dos riscos (ver quadro).

“O Attivi Integral é um veículo desenvolvido totalmente no Brasil e que faz frente ao desafio global em prol da descarbonização dos sistemas de transporte de passageiros”, explica o CEO da Marcopolo, André Armaganijan. “A fabricação do veículo



Representantes do governo do Espírito Santo e da Marcopolo, durante anúncio de expansão da fábrica de São Mateus

no Espírito Santo nos permite atender à crescente demanda do mercado nacional por veículos elétricos. Decidimos expandir a nossa produção no Estado por ser uma fábrica em uma localização estratégica, que nos permite atender empresas de todo o país e companhias internacionais”.

PRODUÇÃO EM ALTA

Segundo a empresa, até o final do ano a produção do Attivi Integral deve

alcançar a marca de 130 unidades, com veículos em demonstração em diversas cidades brasileiras.

Atualmente, a planta de São Mateus produz uma média de 16 veículos por dia, entre urbanos e escolares, número que deve saltar para 26 unidades/dia com a produção do Attivi. A fábrica emprega cerca de 2 mil colaboradores e deve contratar outros 400 trabalhadores, para atender ao processo de expansão. **E**

INAUGURAÇÕES

- A **Volkswagen Caminhões e Ônibus** conta com uma nova concessionária no oeste baiano, na cidade de Barreiras. A revenda está localizada na avenida Alberto Amorim, nº 4340, Fazenda Copacabana – Gleba 2 e faz parte do Grupo Bravo.



- A **Jamef** inaugurou sua nova filial de Natal (RN), localizada no Distrito Industrial do Parque de Exposições, em Parnamirim. A unidade dispõe de 2,7 mil m² de área construída, sendo mais de 2 mil m² dedicados ao armazém.



VAI E VEM

Mudanças na Mercedes-Benz



- Depois de 10 anos de atuação como vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços Caminhões, **Roberto Leoncini** (foto) se afasta do cargo, para se tornar Conselheiro de Negócios da empresa;



- No lugar de Leoncini, assume o posto o ex diretor de Vendas e Marketing Caminhões, **Jefferson Ferrarez** (foto);



- **Walter Barbosa** (foto), por sua vez, passa a comandar a vice-presidência de Vendas, Marketing e Peças & Serviços da divisão Ônibus;

- **Simone Frizzo** é a nova vice-presidente da área de Recursos Humanos América Latina.

CINQUENTÁRIO

A fábrica da **Goodyear**, em Americana (SP), comemorou 50 anos de operação no dia 7 de dezembro. Em 2001, seu Campo de Provas foi considerada uma das pistas mais tecnológicas da marca em nível mundial.



NOVO ARMAZÉM

Em comemoração aos 25 anos no Brasil, a **Penske Logistics** inaugurou um novo armazém multiclientes em Cajamar (SP), fruto de R\$ 3 milhões de investimento.



FATURAMENTO EM ALTA

Ao completar 30 anos de atuação, a **Total Express** projeta um faturamento de R\$ 2,1 bi para 2023. Desde 2019 o crescimento já bateu os 40%.



DESCUBRA UM CAMINHO NOVO
PARA CHEGAR AO MERCADO
DE TRANSPORTES

PRODUÇÃO DE CONTEÚDO MULTIMÍDIA,
COM A ASSINATURA E CREDIBILIDADE DE **Frota & Cia**
MOVIDOS PELA NOTÍCIA

BANNER
TEASER
VÍDEO
PODCAST
REVISTA DIGITAL



Ligue já e informe-se:
11 2592.7000/99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:

