

Frota & Cia

ANO XXXII | ED. 275 | DEZEMBRO/2025 | WWW.FROTACIA.COM.BR

ESPECIAL TRANSPORTE SUSTENTÁVEL



O FUTURO EM DISCUSSÃO

Conferência do Clima debate os caminhos para acelerar a descarbonização do transporte no Brasil e no mundo

SUMÁRIO

FROTA&CIA – ANO XXXII – ED. 275 – DEZEMBRO 2025

8 EMPRESAS I

A Sany, a maior fabricante de caminhões elétricos da China anuncia sua entrada no mercado brasileiro

10 CAMINHÕES

Sany mostra portfólio que vai de leves urbanos a extrapesados rodoviários, em versões a bateria ou diesel

12 SERVIÇO

No esforço de atender aos futuros clientes, Sany investe no desenvolvimento de uma rede de concessionários

14 EMPRESAS II

JAC Caminhões aporta no Brasil com um robusto plano de investimentos, fábrica em estudo e pós-venda reforçado

18 CAPA – COP30

Mesmo com poucos avanços, Conferência do Clima reafirma a meta brasileira de zerar emissões até 2040

24 CAPA – COP30

A eletromobilidade assume uma importância estratégica, como instrumento para a descarbonização do transporte

26 ELETROMOBILIDADE I

Estudo revela que ônibus elétricos é bom não apenas para o meio ambiente, mas também para passageiros e frotistas

28 ELETROMOBILIDADE II

Carta de Belém proposta pela Eletra ressalta necessidade da América Latina liderar a transição energética

30 FINANCIAMENTO

Aliança cria fundo de 80 milhões de euros para montagem de infraestrutura e a compra de 1.700 ônibus elétricos

32 EMPRESAS

Na tentativa de reduzir emissões, Marcopolo apresenta protótipo de ônibus urbano híbrido elétrico/etanol

33 TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

34 GOVERNANÇA – TASSI TRANSPORTES

Empresa aposta no reconhecimento aos trabalhadores como chave para inovar e ampliar a eficiência



NOSSA CAPA



21 ÔNIBUS

36 GOVERNANÇA – PATRUS TRANSPORTES

Transportadora aposta na essência da sua cultura corporativa e nos valores da família

38 GOVERNANÇA – JWM TRANSPORTES

Crescimento aliado à governança gera economia e atrai talentos e investidores com mais transparência

40 RESPONSABILIDADE AMBIENTAL – ATIVA LOGÍSTICA

Oficina de restauro devolve 80 mil paletes à operação em 2024, gerando uma economia de R\$ 2 milhões

42 RESPONSABILIDADE AMBIENTAL – GH LOGÍSTICA

Empresa unifica seus projetos de ESG por meio do programa GH ECO e cobra mais foco dos embarcadores

44 RESPONSABILIDADE AMBIENTAL – JOMED

Empresa implementa posto interno de abastecimento com biometano, que já reduziu 717,8 toneladas de CO²

46 RESPONSABILIDADE SOCIAL – CARGOLIF

Projeto educacional patrocinado pela empresa ganha o reconhecimento das premiações do Setcepar e Setcesp

48 RESPONSABILIDADE SOCIAL – CESLOG

Intervenção urbanística em Cubatão impacta mais de 2 mil pessoas e transforma informais em microempresários

50 SEGURANÇA VIÁRIA – TASSI TRANSPORTES

Através de campanhas de prevenção de acidentes e saúde mental, empresa transforma a segurança dos motoristas

52 SEGURANÇA VIÁRIA – ATIVA LOGÍSTICA

Projeto que substituiu checklists em papel por dados em tempo real reduz custos em R\$ 206 mil anuais

54 BOAS PRÁTICAS – TRANSPORTES PAULISTA

Transportadora mostra que investir em ações sociais e ambientais não é um privilégio das grandes empresas

SEÇÕES

04
TRANSPORTE
ONLINE

22
PONTO A
PONTO

56
PANORAMA

PELO BEM DO PLANETA



José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

A realização da 30ª Conferência das Nações Unidas para as Mudanças Climáticas (COP30), ocorrida em Belém (PA), em novembro, não foi palco apenas para discussões relacionadas ao aquecimento global, o desmatamento ou a limitação ao uso de combustíveis fósseis, entre outros temas de grande importância. Por conta de sua importância estratégica e a forte participação do setor na emissão de poluentes que contribuem para o efeito estufa na atmosfera, o transporte rodoviário, seja de cargas ou de passageiros, igualmente foi centro das atenções.

Em decorrência do fato, o evento serviu para discutir caminhos em nível global, relacionados à atividade, que pudessem contribuir para a diminuição da temperatura do planeta. Como a substituição do diesel por fontes alternativas de energia, caso dos biocombustíveis como o biodiesel e o etanol, ou então a eletricidade, entre outras opções. A eletromobidade, em particular, ganhou ainda mais destaque, por conta do avanço dos veículos elétricos em todo o mundo. E, também, da necessidade de criar mecanismos de financiamento para bancar os altos custos para a compra de veículos comerciais, bem como da infraestrutura de suporte, para alimentar as baterias de uma frota em expansão.

A discussão é mais que oportuna, diante dos eventos climáticos extremos que vem causando danos em todo o mundo, na forma de incêndios, inundações, e calor acentuado. E, o que é pior: com a triste omissão de inúmeros governos, sobretudo de países mais ricos, com apoio de parcelas da população que se recusa em aceitar a causa desses fenômenos.

Felizmente, não faltam bons exemplos contrários a esse pensamento negacionista. Como os leitores poderão conferir nessa edição especial de **Frota&Cia**, toda ela dedicada ao Transporte Sustentável. Além de matérias que tratam de temas que foram destaques na COP30, a publicação dedicou um espaço próprio para as empresas reconhecidas por suas boas práticas com o Prêmio Setcesp de Sustentabilidade e o Prêmio ESG Setcepar. Que exemplos como esse se multipliquem e contribuam para a melhoria de vida de todos que habitam esse planeta.



**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 Online

Gustavo Queiroz
gustavo.queiroz@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

Cauã Oliveira
caua.oliveira@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Capa: Divulgação

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 Leitor
Fone/Fax: (0**11) 2592-7000

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

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 2025

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

TRANSPORTE ONLINE

MAIOR DO BRASIL

A Volvo Construction Equipment (Volvo CE) apresentou a nova geração do modelo A60, o maior caminhão articulado da marca no Brasil, para operações fora de estrada. O veículo é equipado com o motor Volvo D16J, de seis cilindros, que entrega 470 kW (630 hp) de potência (@ 1.800 rpm) e um torque de 2.960 Nm (@ 980 rpm), que proporcionam alta capacidade de resposta e tração em condições severas de operação. A capacidade de carga líquida é de 55 toneladas métricas e sua caçamba pode transportar até 33,6 m³ de material solto.



ECOSSISTEMA INTEGRADO

A Rodobens deu início a uma operação estratégica, voltada para o mercado de veículos comerciais seminovos, na forma de um programa de consignação que será implementado de forma escalonada em suas 25 concessionárias. A iniciativa objetiva criar um ecossistema integrado que facilite a renovação de frota pelos clientes, impulsionando, em última instância, as vendas de veículos zero quilômetro. O programa foi concebido para oferecer uma estrutura especializada aos proprietários de caminhões e vans que desejam comercializar seus usados.

CULPA DOS JUROS

Durante coletiva de Imprensa realizada no mês de novembro, o presidente da Anfavea, Igor Calvet, não hesitou em culpar os altos juros dos financiamentos, como causa principal da redução das vendas de caminhões no ano. “Os juros asfixiam, os juros param o mercado, os juros impedem que as vendas de caminhões sigam adiante”, alertou o dirigente, que listou uma série de medidas consideradas urgentes para destravar o segmento: “Nós somos duplamente penalizados com o IOF, nós precisamos de um programa de renovação de frota, nós precisamos ter linhas de crédito atrativas para o consumidor final”, afirma categórico.



PARCERIA FORD E RENAULT

A Ford e a Renault firmaram uma aliança estratégica para o desenvolvimento de dois modelos de veículos elétricos de entrada, com foco inicial no mercado europeu. O acordo prevê, ainda, a fabricação de veículos comerciais leves das duas marcas em uma segunda etapa. “Vamos mesclar a capacidade industrial e os recursos em veículos elétricos do Grupo Renault com o design emblemático e a experiência de condução da Ford para criar veículos atrativos, competentes e com a essência característica da Ford”, afirmou Jim Farley, presidente e CEO da Ford Motor Company.

IVECO. A PARCEIRA IDEAL PARA CAMINHOS MAIS SUSTENTÁVEIS.

Com uma linha de caminhões completa em caminhões movidos a combustíveis alternativos, oferecemos soluções integradas que combinam produtos e serviços alinhados a um futuro mais sustentável e eficiente.



Acesse e
saiba mais:



IVECO

TRANSPORTE ONLINE

ROBUSTEZ DE SOBRA

A Mitsubishi Motors apresentou a sua picape mais robusta fabricada no país: a Triton Savana. O modelo vem equipado com o motor biturbo 4N16 Super High Power, de 2.4 litros, 205 cv de potência e torque de 47,9 kgf.m, associado a uma transmissão automática de seis velocidades INVECS-II. O sistema de tração é a alma da besta. O Super Select 4WD-II oferece quatro modos de operação, da economia em tração traseira (2H) à força bruta da reduzida (4LLc). A evolução mais significativa reside no Off-Road Mode, que agora apresenta sete programas específicos (Normal, Eco, Gravel, Snow, Mud, Sand e Rock). Serão ofertadas apenas 80 unidades, ao preço de R\$ 349.990.



OPERAÇÕES UNIFICADAS

A Ares Management Corporation formalizou a consolidação de suas operações mundiais de real estate logístico sob uma única marca unificada: a Marq Logistics (Marq). A nova plataforma verticalmente integrada passará a administrar um portfólio combinado superior a 55 milhões de metros quadrados de área logística, com ativos distribuídos pelas regiões das Américas, Europa e Ásia-Pacífico. A decisão abrange a GLP Brasil, cujos empreendimentos passam a ser geridos sob a nova marca. Um exemplo é o GLP Guarulhos II, considerado o maior complexo logístico do país, com 500 mil m².

MENOS EMISSÕES

O sistema TraXon 2 Hybrid, fabricado pela ZF, demonstrou, em condições reais de tráfego, sua capacidade significativa de reduzir as emissões de CO₂ e o Custo Total de Propriedade (TCO), sem comprometer a autonomia dos caminhões ou a necessidade de adaptação da infraestrutura de abastecimento existente. A validação foi feita por meio de testes de campo com frotas europeias. Os resultados iniciais atestam que a tecnologia híbrida oferece uma solução pragmaticamente viável para o setor de transporte, equilibrando as demandas por sustentabilidade e eficiência econômica.



AUMENTO DO PORTFÓLIO

A Gripmaster, empresa do segmento off-road e integrante da Cantu Inc., expandiu seu portfólio com a estreia das linhas G-Pro S e G-Pro D. Os novos pneus, desenvolvidos para alta rodagem e aplicações de longo percurso, trazem avanços tecnológicos que elevam o rendimento, prolongam a vida útil e reforçam a segurança dos veículos de carga.





DUPLA COMEMORAÇÃO

A fábrica da Volvo em Curitiba (PR) está comemorando dois marcos importantes. O primeiro é o aniversário de 45 anos da planta industrial. E o segundo, a marca de 500 mil veículos fabricados no país. “Esta é a única fábrica da marca que concentra, em um mesmo local, a produção de motores, transmissões, cabines e as linhas de montagem final. Isso otimiza os processos e beneficia os clientes”, afirma Egon Clausen, vice-presidente de Operações Industriais da Volvo no Brasil.

ENERGIA PARA BOMBAS

Em uma iniciativa pioneira no setor de distribuição de gás, a Supergasbras, em parceria com a EGSA do Brasil, está conduzindo um projeto-piloto para operar caminhões de abastecimento de GLP (Gás Liquefeito de Petróleo) com bombas movidas a energia solar. O sistema evita o uso do motor do veículo para acionar as bombas. O protótipo já está em fase de testes nas estradas do estado de São Paulo, representando um avanço significativo na busca por maior sustentabilidade e eficiência energética nas operações logísticas da companhia.



COLEÇÃO DE MARCOS

O ano de 2026 será marcado por uma série de efemérides significativas para a Mercedes-Benz. A extensa lista inclui os 140 anos do surgimento do automóvel, o centenário da fusão que originou a marca, os 130 anos dos primeiros veículos de carga, os 50 anos da clássica Série 123 e 20 anos do Museu Mercedes-Benz, em Stuttgart, na Alemanha, entre muitos outros marcos.

NOVIDADE NAS BOMBAS

O Shell V-Power Diesel chega ao país, com a intenção de extinguir sua predecessora, a linha Evolux. E, ainda, redefinir o padrão de performance e proteção para motores de veículos a diesel. Apesar do custo de formulação mais elevado, devido à tripla dose de aditivos avançados incorporados ao produto, esse ônus não será repassado integralmente ao consumidor final na bomba. “Nossa estratégia não é repassar esse aumento de custo”, afirma Ricardo Berni, diretor de Marketing da Raízen. “Queremos oferecer o melhor produto e ganhar na escala, na captura de volume”. O alvo é claro: a iminente descontinuidade do diesel S500 e a migração massiva para o S10, criando uma janela para consolidar o V-Power Diesel como o aditivado premium de referência.



CHEGADA TRIUNFAL

MAIOR FABRICANTE DE CAMINHÕES ELÉTRICOS DA CHINA ANUNCIA SUA ENTRADA NO MERCADO BRASILEIRO, COM MODELOS DE 6 A 56 T, INCLUINDO VERSÕES A DIESEL

POR GUSTAVO QUEIROZ

Presente no Brasil há mais de 15 anos nos setores de construção, mineração e energia, com fábrica em São José dos Campos (SP) onde produz escavadeiras e guindastes em regime de CKD, além da oferta de carregadeiras e turbinas eólicas, a Sany oficializou sua entrada no mercado nacional de caminhões. Em um grandioso evento realizada no final de novembro no Jockey Club de São Paulo, a multinacional chinesa não se limitou a apresentar uma linha de veículos, mas sim um ecossistema integrado

de transporte sustentável, incluindo infraestrutura de carregamento rápido, geração de energia fotovoltaica e sistemas de gestão. Além de um banco próprio, para dar suporte às operações.

“O que estamos trazendo não é apenas tecnologia; é uma mudança de paradigma. É a entrada definitiva de uma nova força no transporte pesado”, declara Dieter Lommer, diretor de Vendas e Marketing da Sany Brasil. “Trabalhamos de ponta a ponta para a operação, desde a infraestrutura, painéis fotovoltaicos, sistemas BEES e estações de carregamento rápido, garantindo que o cliente tenha tudo funcionando do início

ao fim”, complementa.

Segundo o executivo, este modelo de negócio visa eliminar um dos principais obstáculos para a adoção em massa de veículos elétricos pesados, que é a falta de infraestrutura de suporte. A oferta de um pacote completo assegura ao operador logístico que a frota elétrica terá a energia necessária para funcionar de forma contínua e eficiente.

ALTA AUTONOMIA

A base da operação repousa sobre veículos elétricos que, dependendo da operação, carga e topografia, alcançam uma autonomia média entre 350 e 500





Dieter Lammer: promessa de nova força no transporte pesado

km na linha pesada. “A Sany está em primeiro lugar no mercado de veículos elétricos na China. Trouxemos um produto que ainda não se encontra no Brasil, que são veículos elétricos de alta autonomia”, afirma Alexandre Magno, gerente de Vendas e Marketing da marca no Brasil. O portfólio inicial inclui modelos de 6 até 56 toneladas, incluindo versões a diesel (ver matéria na pág. 12), com preços que variam de R\$ 450 mil para veículos leves, podendo alcançar R\$ 1,9 milhão para os pesados.

A implantação e desenvolvimento da rede de concessionárias para a comercialização de caminhões elétricos e a diesel no país já está em curso e será conduzida pelo próprio Magno. Segundo ele, a primeira revenda Sany na cidade de São Paulo será anunciada em 2026, enquanto a marca seleciona investidores para fechar o cerco ao mercado (ver matéria na pág. 14).

De olho no futuro, a montadora projeta a introdução de tecnologias ainda mais avançadas. “A Sany bateu o recorde com o veículo elétrico



chegando a 800 km de autonomia na China. E a ideia é que possamos ter alguma coisa similar já no próximo ano”, revela Magno, condicionando a chegada ao mercado brasileiro a processos de homologação. A marca confirmou presença na próxima edição da Fenatran, em 2026, onde deve apresentar novidades sobre sua linha elétrica, incluindo caminhões voltados para a coleta de resíduos, outro produto em fase de planejamento para o país.

No esforço de demonstrar que a marca veio para ficar, o Chairman para a América Latina, Cao Te, antecipa que o projeto da nova fábrica da Sany no Brasil “está em um estágio avançado”, à espera apenas do cumprimento das etapas finais de licenciamento ambiental. O anúncio do início das obras ocorrerá em 2026, possivelmente no Sul de Minas Gerais ou no interior paulista. **F**

Capacidade industrial

Um vídeo corporativo exibido durante o evento detalhou a capacidade industrial do Grupo Sany, posicionando-a como uma força global em inovação. Com mais de 40 parques industriais na China, a empresa é líder de inúmeros segmento de mercado, incluindo o de caminhões pesados elétricos por quatro anos consecutivos (2021-2024). A fabricante também ostenta vários marcos tecnológicos, como o recorde mundial de 817 km percorridos com uma única carga pelo modelo mais avançado de sua linha. Junto com o desenvolvimento de soluções próprias para baterias (tecnologia MTB – Module to Body), estações de troca de baterias não tripuladas e um ecossistema integrado de produção e reabastecimento de hidrogênio. A empresa também se destaca por oferecer uma vasta linha de equipamentos pesados, incluindo guindastes de 4 mil toneladas para içamento de turbinas eólicas, entre outros produtos.



Sany560 6x4 e Sany490 6x2R, em versão diesel

DE ELÉTRICOS A DIESEL

SANY MOSTRA PORTFÓLIO QUE VAI DE LEVES URBANOS A EXTRAPESADOS RODOVIÁRIOS, EM VERSÕES A BATERIA OU À COMBUSTÃO INTERNA E MUITA TECNOLOGIA EMBARCADA

POR GUSTAVO QUEIROZ

A entrada da Sany no mercado brasileiro de caminhões se concretiza com um portfólio tecnicamente estratificado, abrangendo desde veículos de distribuição urbana até modelos pesados para o mercado rodoviário, com forte ênfase na eletrificação. A marca inicia suas operações com sete modelos, sendo cinco elétricos e dois a diesel de grande port. E já projeta a expansão da linha leve para

2026, com versões de 3,5 e 11 toneladas, além do 636 4x2 para longas distâncias rodoviárias, com a possibilidade ainda do lançamento deste modelo com um eixo a mais.

No segmento de pesados elétricos, a Sany apresenta duas variantes robustas na configuração 6x4. O modelo âncora é o “Brasil 588kWh SUPER”, uma unidade cujo diferencial quantitativo reside em seu pacote de baterias de íon-lítio com capacidade bruta de 588 kWh, um dos maiores volumes energéticos

instalados comercialmente. Sua arquitetura adota a configuração MTB (Module to Body), onde os módulos de célula são integrados diretamente à estrutura do chassi, eliminando o invólucro tradicional e aumentando a densidade energética volumétrica em aproximadamente 30%. A propulsão é assegurada por um motor central de 330 kW de potência contínua (480 kW de pico), com torque máximo de 2.800 N.m, acoplado a uma transmissão AMT de 6 marchas. O sistema de recarga aceita duas pistolas DC



SanyBrasil 437 kWh Super



SanyBrasil 588kWh Super



SanyLight Truck6t

de 600A no padrão GB/T (compatível com CCS2), realizando uma recarga de 20% a 80% em até 55 minutos, ou permite a troca física completa do pack de baterias em 5 minutos.

A segunda opção é o modelo “Brasil 437 kWh Super”, também 6×4, mas projetado para aplicações de extrema severidade com Peso Bruto Total Combinado (PBTC) admitido de 120 toneladas. Seu pacote de baterias, também em arquitetura MTB, possui 437 kWh. O motor de tração compartilha as mesmas bases do modelo 588, com 330 kW nominais e 480 kW de pico, gerenciado por uma Unidade de Controle do Veículo (VCU) proprietária que orquestra a sinergia entre todos os sistemas. A Sany afirma que essa integração profunda resulta em uma redução de 10% no consumo de energia comparado a soluções menos otimizadas.

A recarga rápida DC de 20% a 80% é realizada em menos de 45 minutos, mantendo a opção de troca rápida de bateria. Os modelos 588 e 437 também serão comercializados em versão “Composite” (padrão), ligeiramente menos sofisticados.


DESIGN BY PININFARINA

Para o segmento de distribuição, a Sany introduz o Light Truck Elétrico de 6 toneladas de Peso Bruto Total (PBT), com desenho exterior assinado pelo estúdio italiano Pininfarina. Baseado em

uma plataforma da Yundu (marca do grupo), utiliza um motor síncrono de ímã permanente (PMSM) com pico de 115 kW e torque instantâneo de 350 Nm. A energia é armazenada em baterias de fosfato de ferro-lítio (LFP) de 106 kWh líquidos, garantindo autonomia urbana anunciada de 300 km. Seu pacote de segurança ativa é abrangente, incluindo Freio Automático de Emergência (AEB), Alerta de Colisão Frontal, Alerta de Saída de Faixa e monitoramento de fadiga, além de visão de 360 graus. O interior prioriza o conforto com cabine de piso plano, tela central de 12 polegadas e cama de descanso transversal integral.

Complementando a oferta no segmento de pesados, a montadora lança os modelos a diesel 560 6x4 e 490 6x2R, homologados sob a norma de emissões

Proconve P8 (equivalente ao Euro VI). O modelo 560 é equipado com um motor de 13 litros e 560 CV a 1.900 rpm, com torque de 2.580 N.m, enquanto o 490 utiliza um propulsor de 12 litros e 490 CV a 1.800 rpm, com torque de 2.400 N.m. Ambos estão acoplados a transmissões automatizadas AMT de 12 marchas.

Um destaque tecnológico é a adoção de série do sistema de frenagem eletrônico EBS (Electronic Braking System) combinado com Freio Automático de Emergência (AEB) e freios a disco em todos os eixos. A cabine, de teto alto e piso plano, oferece um ambiente de trabalho com instrumentação digital de 12,3 polegadas, assento do motorista ventilado com massagem e geladeira embutida, refletindo uma preocupação com a redução da fadiga em longas operações. 

Banco Sany

Junto com o lançamento da sua linha de caminhões, a Sany fez o anúncio oficial do Sany Banco, apresentado por seu CEO, Daniel Coimbra. No momento, o banco encontra-se na fase final de implantação, com previsão de iniciar as primeiras operações no início de 2026. A instituição inicia com foco em Crédito Direto ao Consumidor (CDC), oferecendo linhas com taxas pré e pós-fixadas. A proposta de valor, segundo o executivo, vai além dos produtos financeiros convencionais, prometendo um atendimento dedicado, ágil e com profundo conhecimento técnico dos equipamentos e mercados em que a montadora atua.

REDE EM CONSTRUÇÃO

NO ESFORÇO DE ATENDER AOS FUTUROS CLIENTES, SANY INVESTE NO DESENVOLVIMENTO DE UMA REDE DE REVENDAS NO PAÍS, COM PLANOS DE CHEGAR ATÉ 10 CASAS ATÉ 2026

POR GUSTAVO QUEIROZ

Considerada uma peça fundamental para dar suporte às vendas e o pós-venda de veículos comerciais no país, a implantação e desenvolvimento da rede de revendas Sany já estava no radar da fabricante chinesa, desde a realização do Congresso da Fena-brave, ocorrida em agosto último. Na ocasião, a empresa aproveitou o evento para captar novos investidores e apresentar seus projetos futuros, por meio do executivo designado para a tarefa, Alexandre Magno, gerente de Vendas e Marketing da marca no Brasil.

Segundo ele, a estratégia de desenvolvimento da rede de concessionárias irá operar em duas frentes principais. A primeira é a adaptação da rede existente, composta por lojas que já atuam com a linha de equipamentos e linha amarela da marca. “A estratégia que estamos desenvolvendo, inicialmente, contempla a nossa rede atual para identificar quais são as casas que querem também entrar na operação de caminhões rodoviários”. Alexandre




Rede seguirá guideline global da marca, mas com processo de tropicalização

lembra que a marca já comercializou cinco veículos elétricos para a Geolog, que estão fazendo a operação de transbordo para Singenta, que sai de Santos até Paulínia (SP).

ANÁLISE RIGOROSA

O processo seletivo é rigoroso, envolvendo a análise de documentação e um estudo de viabilidade técnico-econômica do potencial investidor. A meta, de acordo com o gerente, é estabelecer uma rede de 5 a 10 concessionários dedicados à venda de caminhões até 31 de dezembro de 2026. “Lançaremos uma nova con-

cessionária em São Paulo no final do primeiro bimestre do próximo ano”, adianta Magno, sem revelar a identidade do parceiro. Atualmente, a marca já conta com operações em Jacareí (SP), Belo Horizonte (MG) e por meio da Rodo Paraná (PR), com planos de expansão para as regiões Norte e Nordeste, além das regiões Sul e Sudeste, que representam as primeiras abordagens da Sany no mercado nacional.

O conceito físico das concessionárias seguirá um guideline global da matriz, mas passará por um processo de tropicalização. Uma das ideias inovadoras é a criação de mini concessionárias integradas a eletropostos. Esses pontos, localizados em grandes metrô-poles como São Paulo, atenderiam não apenas caminhões de carga urbana, como veículos de 3,5, 6 e 11 toneladas, mas também veículos de passeio elétricos, funcionando como vitrines de venda e pontos de recarga. 



Alexandre Magno: primeira revenda da marca em São Paulo, no 1º bimestre do ano



Siga o exemplo da **Scania, Mercedes-Benz, VWCO, Ford, Renault, Randon** e muitas outras **empresas**

Envie sua mensagem para **+ 400 mil Empresas**

Somente **Frota&Cia** dispõe do **maior mailing list** de empresas de transporte rodoviário, para você levar sua mensagem diretamente ao seu público-alvo.

São **mais de 400 mil endereços** de empresas e profissionais do setor. E o suporte de ferramentas de última geração para envio e controle.

Consulte nosso Depto Comercial



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

Nossos Canais:



PASSO ESTRATÉGICO

JAC CAMINHÕES APORTA NO BRASIL COM UM ROBUSTO PLANO DE INVESTIMENTOS, FÁBRICA EM ESTUDO, PÓS-VENDA REFORÇADO E FOCO EM MODELOS A DIESEL

POR GUSTAVO QUEIROZ

Não foi apenas a Sany que fez sua estréia no mercado brasileiro de caminhões em novembro. Outra fabricante chinesa – a JAC Caminhões, subsidiária da JAC Motors (Jianghuai Automobile Co. Ltd.), - oficializou sua entrada no país, revelando igualmente uma estratégia robusta de investimento, um portfólio de leves a pesados e um

discurso focado em parceria de longo prazo. A investida não tem qualquer relação com o Grupo SHC, responsável pela comercialização da linha de automóveis e de veículos comerciais elétricos JAC no Brasil.

Durante o evento de apresentação da empresa, o diretor Executivo para a América do Sul, Miguel Xun, destacou os fundamentos industriais do grupo. Segundo ele, a JAC é uma empresa estatal do governo chinês que nasceu em 1964 e hoje

está presente em mais de 130 países. O conglomerado conta com 27 fábricas, sendo 19 fora da China, incluindo três na América Latina, e um centro de engenharia e desenvolvimento com aproximadamente 5.000 engenheiros distribuídos em 39 centros de excelência.

A estratégia de desembarque no Brasil, por sua vez, foi anunciada através de uma mensagem em vídeo de Leo Zeng, vice-presidente da JAC International, que definiu o movimento como



Marca chinesa está presente em 130 países e conta com 27 fábricas e 39 centros de excelência



JAC N 9.170: 6,2t de PBT e motor de 170cv



Interior oferece bom nível de acabamento e conforto

pontos de assistência técnica avulsos para ampliar a capilaridade. A meta é iniciar 2026 com 18 grupos e 30 pontos de venda/atendimento, chegando a 60 pontos até o final de 2027. Durante o evento, foram simbolicamente nomeados os primeiros futuros concessionários para os estados de São Paulo, Sergipe, Alagoas e Pará.

“um passo estratégico apoiado por um robusto plano de investimento”. O executivo reiterou o compromisso de longo prazo com o país, citando a geração de empregos, o desenvolvimento da cadeia de fornecedores e o aporte ao crescimento da indústria nacional. “Estamos chegando com um portfólio de produtos desenvolvidos para entregar produtividade e baixo custo operacional”, declarou,

GERAÇÃO DE VALOR

No plano comercial, Adriano Chiari, diretor Comercial da JAC Caminhões Brasil, traçou a tática de penetração no mercado nacional, com início das vendas confirmado para 2026. “Nosso foco inicial são veículos movidos a diesel. Queremos gerar valor com produtos tecnológicos, acessíveis e eficientes”, explica. A meta é atingir 5% do mercado nacional em até cinco anos, começando com uma linha de produtos que cobre mais de 50% do mercado atual, com ênfase nos segmentos de médio porte que têm registrado crescimento.

Para viabilizar as vendas, a empresa estruturou um pacote integrado de serviços, incluindo produtos financeiros próprios, como o Consórcio Nacional JAC Caminhões, opções de locação que contemplam até os implementos a



JAC N 13.210: cabine estendida e carga útil de 8,2t

serem utilizados na operação, e uma plataforma de telemetria e rastreamento batizada de “JAC Conect”.

A implantação da rede de concessionárias seguirá um cronograma escalonado. O modelo prevê concessionárias completas (vendas, peças e serviço) e

DUAS FAMÍLIAS

O portfólio inicial de produtos da JAC Motors foca no segmento de caminhões rígidos de até 25 toneladas de Peso Bruto Total (PBT), faixa que representa aproximadamente metade do mercado nacional. A linha é dividida em duas famílias principais, ambas com cabines

avanzadas basculantes, incluindo a de veículos leves (7 a 13 toneladas) e a de pesados (18 a 25 toneladas).

O modelo de entrada, o JAC N 9.170, apresenta configuração de cabine simples, com opções de distância entre eixos de 3.845 ou 4.475 milímetros, e peso

Vetor de competitividade

A JAC Caminhões posiciona sua estrutura de pós-vendas como um dos principais vetores de competitividade. O pacote inclui a maior garantia do segmento anunciada até o momento, contemplando 2 anos ou 200 mil km para o veículo completo e 3 anos sem limite de quilometragem para o trem de força (motor, transmissão, diferencial). Os clientes irão contar ainda com assistência técnica 24 horas terceirizada e uma central de atendimento. Além da promessa de uma nacionalização progressiva de peças de reposição em parceria com fornecedores locais para agilizar entregas e reduzir custos. Planos de manutenção preventiva com custo previsível também serão oferecidos.

EMPRESAS II



JAC A 18.290: cabine leito e tração 4x2 para aplicação rodoviária



JAC A 25.290: tração 6x4 e PBT Técnico de 23t

operacional na faixa de 3,2 toneladas. O modelo é equipado com o propulsor Cummins B4.0, de quatro cilindros e 3,8 litros, que entrega 170 cavalos de potência (a 2.400 rpm), com torque de 600 Nm disponível em uma ampla faixa, de 1.100 a 1.800 rpm. A transmissão é uma unidade mecânica Eaton ESO 6106A de seis marchas. E os freios a ar com tambor compõem o conjunto essencial para operações urbanas e regionais leves. Sua capacidade de carga útil técnica é de 6,2 toneladas, com Peso Bruto Total (PBT) de 9,5 toneladas e Peso Bruto Técnico (PBTec) de até 9,7 toneladas.

Já o modelo intermediário, o JAC N 13.210, escala em capacidade com uma cabine estendida e um PBT de 12.080 kg. Seu motor é o Cummins B4.5, de quatro cilindros e 4,5 litros, que gera 210 cv a 2.300 rpm e torque de 760 Nm entre 1.200 e 1.800 rpm. A transmissão utilizada é uma caixa automatizada Fast Gear F8JZ95CM de oito

velocidades. Com peso operacional de 4,3 toneladas, ele oferece uma carga útil técnica de até 8,2 toneladas, com PBTec de 12,5 toneladas.

LINHA PESADA

Identificada pela letra “A”, a linha pesada é formada pelos modelos A 18.290 e A 25.290, que recebem cabine leito e tração 4×2 e 6×4, respectivamente, compartilham o motor Cummins D6.7, uma unidade de seis cilindros em linha e 6,7 litros que produz 290 cv de potência máxima a 2.300 rpm e torque de 1.100 Nm, disponível em uma faixa ainda mais baixa, de 1.100 a 1.600 rpm, característica essencial para movimentação de cargas pesadas em baixas velocidades e terrenos acidentados. A transmissão é uma automatizada ZF 9AS1517TO de nove marchas.

Com distância entre eixos de 4.700 ou 5.300 mm, o A 18.290 possui peso operacional de 6,5 toneladas, PBT de

16 toneladas, Peso Bruto Técnico de 19,5 toneladas e carga útil técnica de 13 toneladas. Por sua vez, o A 25.290 apresenta distâncias entre eixos de 6.050 ou 6.650 mm, peso operacional de 8,7 toneladas, PBT de 23 toneladas, Peso Bruto Técnico de 26,5 toneladas e uma capacidade de carga útil técnica que chega a 17,8 toneladas.

A segurança é tratada como item de série em toda a linha, com a presença obrigatória do sistema de freios a ar com tambor, complementado pelo conjunto eletrônico que integra ABS (Sistema de Freios Antitravamento), ASR (Controle de Tração) e ESC (Controle de Estabilidade Eletrônico). Proposta de Valor

Embora não tenha sido anunciado no evento, Frota&Cia tem a informação de testes com três caminhões a gás da JAC no Brasil, sendo dois na região do Centro-Oeste e um no estado de São Paulo. O modelo que ampliará a linha pesada será lançado também em 2026.





DESCUBRA UM CAMINHO NOVO
PARA CHEGAR AO MERCADO
DE TRANSPORTES

PRODUÇÃO DE CONTEÚDO MULTIMÍDIA, **Frota**
COM A ASSINATURA E CREDIBILIDADE DE **& 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:



COMPROMISSO RENOVADO

MESMO COM POUCOS AVANÇOS EM RELAÇÃO ÀS METAS GLOBAIS, CONFERÊNCIA DO CLIMA REAFIRMA A PROMESSA BRASILEIRA DE ZERAR EMISSÕES NO TRANSPORTE ATÉ 2040

POR VICTOR FAGARASSI

A 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP 30), encerrada no final de novembro em Belém do Pará, discutiu – entre milhares de outras pautas – os caminhos para o transporte rodoviário, de cargas e passageiros rumo à descarbonização os quais, certamente, deverão impactar o setor nos próximos anos.

Ainda que a COP30 tenha sido considerada “decepcionante” pelo secretário-geral da ONU, António Guterres, por não incluir no documento final um compromisso claro para a eliminação progressiva dos combustíveis fósseis, ainda assim, o fórum climático serviu de importante palco para debater propostas e saídas sustentáveis para a atividade do transporte em nosso país e no mundo.

Uma das decisões de maior repercussão envolvendo a atividade foi

a assinatura, por mais de 40 países — incluindo o Brasil — do Global Memorandum of Understanding on Zero-Emission Medium & Heavy-Duty Vehicles, um memorando que visa orientar a transição para 100% de vendas de caminhões e ônibus zero emissão até 2040, com uma meta intermediária de 30% até 2030.

Associado a isso, o governo federal, em conjunto com setor privado e instituições financeiras, lançou o pri-



Conferência do Clima em Belém do Pará: mesmo sem o compromisso da eliminação progressiva dos combustíveis fósseis, resultados foram positivos para o transporte



Memorando global reafirmou decisão de alcançar 100% das vendas de caminhões e ônibus zero emissão até 2040

meio Inventário Nacional de Emissões do Setor de Transportes — instrumento que busca calibrar metas de redução de gases de efeito estufa no setor e estruturar políticas apropriadas para tal. O levantamento, produzido em parceria com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), abrange emissões por tipo de modal e por tipo de veículo e será incorporado aos instrumentos de planejamento climático do país.

A iniciativa deve orientar, também, a implementação de metas da Nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) do Brasil entregue em 2024, através da qual o país se compromete a reduzir suas emissões líquidas de gases de efeito estufa, em consonância com o Acordo de Paris.

PRAZOS DEFINIDOS

O primeiro passo para isso é o compromisso formal com prazos definidos para a eletrificação e uso de combustíveis sustentáveis. Até 2030, 100% dos novos ônibus urbanos adquiridos com participação de recursos federais deverão ser zero emissão. Para o setor

de carga, a meta é que 30% das vendas de caminhões novos sejam de modelos elétricos ou movidos a biometano e biocombustíveis avançados até 2035. E depois, em 2040, a ideia é eletrificar todos os veículos médios e pesados.

Para viabilizar a transição, foi anunciada a expansão de linhas de crédito com taxas favorecidas. O BNDES ampliará o FINEM — Linha Ônibus Elétrico e criará uma nova modalidade de financiamento específica para a troca de frotas de ca-

minhões por modelos de baixa emissão. Recursos de fundos climáticos internacionais, como o Green Climate Fund, também serão captados para esse fim.

PACTO SETORIAL

Além das metas governamentais, foi firmado um Pacto Setorial pela Descarbonização do Transporte Rodoviário. O acordo, assinado pelo governo, Anfa-vea (associação das montadoras), NT-C&Logística e NTU (transporte urbano), estabelece compromissos recíprocos. A indústria se compromete a ampliar a oferta e a competitividade de preços dos veículos pesados elétricos, enquanto as transportadoras assumem a responsabilidade de monitorar e reportar suas emissões, com metas setoriais de eficiência.

A regulação também avança. Ficou determinado que todos os veículos pesados novos deverão sair de fábrica com sistema de monitoramento de consumo e emissões em tempo real, integrado a uma plataforma nacional. Também será criado um “Selo Verde de Transporte”, uma certificação nacional



Até 2035, 30% dos caminhões deverão ser elétricos ou movidos a biocombustíveis ou biometano



Programa “Corredores Verdes Nacionais” vai estimular a instalação de pontos de recarga elétrica nas principais rotas de escoamento da produção

para empresas de transporte que cumprirem critérios rigorosos de eficiência energética e uso de energias limpas.

A ênfase em biocombustíveis aliada à eletrificação, por sua vez, reflete a estratégia brasileira de aproveitar suas vantagens competitivas na bioeco-

nomia. A atenção, agora, irá se voltar para a regulamentação e implementação prática das medidas, processo que envolverá Estados, municípios e o Congresso Nacional nos próximos meses.

Um capítulo do Pacto Setorial foi dedicado à Amazônia Legal. Segundo o do-

cumento, as capitais da região receberão um pacote de apoio técnico e financeiro para modernizar suas frotas de veículos fluviais e terrestres, priorizando tecnologias que reduzam tanto as emissões de carbono quanto a poluição do ar local.

Paralelamente, serão lançados programas de capacitação em parceria com o SENAI e institutos federais para formar mecânicos, técnicos e engenheiros especializados em novas tecnologias veiculares, como eletromobilidade e hidrogênio verde.

De maneira geral, as decisões ajudaram a acelerar alguns temas que só contavam com iniciativas setoriais e voluntárias por enquanto. Com um arcabouço nacional, metas definidas e um mecanismo de financiamento aprimorado, a tendência é que a descarbonização ganhe mais força daqui para a frente. **F**

Corredores verdes

Uma das iniciativas estruturantes lançadas na COP30 foi o programa “Corredores Verdes Nacionais”. O projeto-piloto será implementado em duas das principais rotas de escoamento de produção do país: as rodovias BR-116 (São Paulo–Rio Grande do Sul) e BR-163 (Mato Grosso–Pará). A ideia é criar uma infraestrutura integrada de abastecimento limpo, com a instalação de pontos de recarga elétrica e postos de biometano em intervalos regulares. Estados envolvidos oferecerão redução de impostos para caminhões que trafeguem nessas rotas utilizando tecnologias limpas.

Ônibus **CADERNO**

ANO XXV | EDIÇÃO Nº 225 | DEZEMBRO DE 2025



O LEGADO DA COP30

A luta por um transporte livre de emissões ganha força na Conferência do Clima, como parte da estratégia para tornar as cidades mais humanas e sustentáveis

PONTO A PONTO



REDE EM EXPANSÃO

A Buslog, que integra o Grupo JCA, anunciou a ampliação da sua rede de atendimento com mais nove agências em municípios de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Santa Catarina. Com isso, a empresa chega à marca 153 agências, sendo 113 delas administradas por parceiros comerciais e 20 por conta própria. Atualmente, mais de 100 mil encomendas são movimentadas mensalmente pela Buslog, que utiliza os ônibus do Grupo JCA para este transporte.

FASE FINAL

O Bonde Urbano Digital (BUD), projeto de mobilidade urbana de baixa emissão de poluentes coordenado pela Agência de Assuntos Metropolitanos (Amep) do Paraná, deu início à fase final de testes dinâmicos e de integração na linha Piraquara a Pinhais, última etapa antes do início da operação comercial prevista para as primeiras semanas de dezembro. Com 30 metros de comprimento e capacidade para transportar até 280 passageiros, o BUD irá reforçar a frota de ônibus convencionais da região metropolitana de Curitiba.



INTEGRAÇÃO COM O GOOGLE

A Região Metropolitana de Curitiba implementou a aquisição e utilização de passagens digitais através da Carteira Google, uma iniciativa pioneira no país fruto da colaboração entre Transdata e Metrocard. Com a novidade, os usuários podem comprar o passe diretamente pelo smartphone, guardar o ticket virtual e acessar o ônibus aproximando o QR Code do leitor, eliminando a necessidade de cartão físico, cadastro prévio ou dinheiro vivo.

Os bilhetes também podem ser comprados diretamente pelo aplicativo Google Maps, integrando o planejamento do trajeto, o pagamento e o embarque em uma única plataforma digital.

ÔNIBUS ELÉTRICO AGRALE

A Agrale deu início ao processo de entrega dos primeiros ônibus 100% elétricos que irão compor a frota do novo Sistema TramBus de Buenos Aires, na Argentina. O volume total da licitação prevê o fornecimento de 82 veículos zero emissão. A frota será composta por 60 ônibus do modelo MT 17.0 LEE, com capacidade para transportar 75 passageiros. Além de mais 22 unidades articuladas do modelo MT 27.0 LEE, com capacidade para 135 pessoas. A autonomia dos ônibus elétricos Agrale é 270 quilômetros.



CAIO 80 ANOS

Uma marca que move gerações

MKT CAIO | DEZ 25



NASCE A MAIOR ENCARROÇADORA DE URBANOS DO BRASIL

A Caio – Companhia Americana Industrial de Ônibus foi fundada em 19 de dezembro de 1945 e começou a operar em 12 de janeiro de 1946, na Avenida Celso Garcia, no Brás, em São Paulo, com 120 colaboradores. A primeira carroceria, a Jardineira, levou 30 dias para ser produzida.

EXPANSÃO E NOVOS ARES

Em 1980, a companhia foi transferida para Botucatu (SP), inaugurada oficialmente em 1982. A nova planta era uma das maiores fábricas de carrocerias do mundo, com área construída de 76 mil m² e capacidade de produção de 700 unidades mensais.

2001

O RECOMEÇO E A FORÇA DE UM LEGADO

Os sócios do novo Grupo se uniram para não deixar a marca Caio perecer. A Caio passa a se chamar INDUSCAR e, mais tarde, CAIO INDUSCAR. O primeiro produto lançado pela Induscar, ainda no primeiro trimestre de 2001, foi o Apache Vip.

2008 Fiberbus | 2009 Inbrasp

INOVAÇÃO E VONTADE DE FAZER ACONTECER

Em 2012, é lançado a família Millennium BRT, com uma proposta de design totalmente nova e futurista.

2013 Complexo Industrial (Tecglass e CEAC) | 2015 Filial Barra Bonita | 2017 Busscar

RESILIÊNCIA E COMPROMISSO COM O FUTURO

Em 2020, durante a pandemia, a empresa adotou estratégias para garantir a continuidade dos negócios. Inovou na eletromobilidade - eMillennium; eApache Vip; eMillennium BRT – e reafirmou seu compromisso em acompanhar tendências.

2020 Copperbuss | 2021 Centro Técnico Caio e Busscar



Desacelere.
Seu bem maior é a vida.

SIGA A CAIO NAS REDES SOCIAIS



WWW.CAIO.COM.BR



CAIOINDUSCAROFICIAL



CAIOINDUSCAROFICIAL



CAIOINDUSCAROFICIAL



CAIOINDUSCAROFICIAL

Painéis técnicos reafirmaram que a transição para ônibus elétricos devem ser acompanhados de políticas de mobilidade urbana



O FUTURO É ELÉTRICO

A ELETROMOBILIDADE ASSUME UMA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA NA COP 30, COMO PRINCIPAL INSTRUMENTO PARA A DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NO PAÍS

POR VICTOR FAGARASSI

A 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30), não se ocupou apenas das questões relacionados ao desmatamento, o uso de combustíveis fósseis ou da elevação da temperatura do planeta, entre outros. O tema da mobilidade sustentável e o papel do transporte de passageiros por ônibus também estiveram no centro das atenções, por conta de sua importância estratégica na descarbonização do transporte público e na melhoria da qualidade de vida nas cidades.

Um dos principais desdobramentos da Conferência foi a Declaração “Rumo a Sistemas de Transporte Resilientes e de Baixas Emissões para as pessoas, o Desenvolvimento e o Planeta”, assinada por Brasil e Chile junto a outros países. O documento reforça o compromisso dos países com a transição para sistemas de transporte mais sustentáveis, integrando o setor às estratégias globais de mitigação e adaptação climática, rumo à neutralidade de carbono até 2050.

Segundo o ministro dos Transportes e Telecomunicações do Chile, Juan Carlos Muñoz Abogabir, a declaração coloca metas ambiciosas no centro da

agenda. “Estamos buscando objetivos muito ousados. Precisamos avançar na incorporação em massa da eletricidade no transporte público e esclarecer os caminhos para isso. Quando eletrificamos a frota e fortalecemos esse modal, não só reduzimos emissões, como também incentivamos as

INVENTÁRIO DE EMISSÕES

Outra decisão de peso foi o lançamento do Inventário Nacional de Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Setor de Transportes, apresentado pelo Governo Federal durante a conferência. A iniciativa foi desenvolvida em parceria



Membro da delegação brasileira e chilena assinam acordo para um transporte mais sustentável



Representantes do governo e CNT apresentam Inventário de Emissões na COP30

com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e será essencial para orientar o país no cumprimento de metas como a nova Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), apresentada em novembro de 2024, durante a COP29. O compromisso prevê a redução voluntária das emissões de GEE em pelo menos 59% até 2035, com uma meta ideal de 67%.

“É um levantamento absolutamente detalhado, com dados primários e participação efetiva de empresas, associações e operadores de transporte. O estudo aborda as emissões por modal, por tipo de veículo e também pela infraestrutura”, explicou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

A eletromobidade igualmente foi tema de inúmeras discussões e palestras. Destaque para o lançamento do Fundo de Melhoria de Crédito para Ônibus Elétricos, que projeta mobilizar 80 milhões de euros e atrair até 450 milhões em investimentos privados, destinados à ampliação da frota elétrica e a infraestrutura de recarga nas cidades brasileiras até 2030 (ver pág.34). A iniciativa foi apresentada no Fórum de Líderes Locais da COP30, como parte das soluções práticas para cidades mais saudáveis e menos poluídas.

POLÍTICAS INTEGRADAS

Já nos painéis e debates técnicos, especialistas enfatizaram que a transição para ônibus elétricos deve ser acompanhada de políticas integradas de mobilidade urbana, que estimulem não só a descarbonização, mas também o uso do transporte coletivo em detrimento do veículo individual. Isso inclui infraestrutura para ciclovias, redes de ônibus mais eficientes e incentivos à mobilidade ativa (como bicicletas e caminhadas), como parte da estratégia de cidades mais sustentáveis e humanas.

Apesar dos avanços e acordos, especialistas ressaltam que a transição no setor de transporte não se limita à tecnologia: será preciso fortalecer políticas públicas, ampliar financiamento, reduzir custos de operação e aumentar a atratividade do transporte coletivo para a população.

A COP30 deixou claro que ônibus urbanos e rodoviários estão no centro dessa transformação, com foco em eficiência, inclusão social e redução das emissões — um imperativo para enfrentar a crise climática global nos próximos anos. **F**

Soluções sustentáveis

A discussão sobre eletrificação na COP30 também veio acompanhada de mostras de tecnologia e inovação. Diversos fabricantes aproveitaram a realização do evento para apresentar suas soluções para o transporte mais sustentável. Como a Marcopolo que exibiu um protótipo de ônibus urbano híbrido elétrico/etanol, que combina propulsão elétrica com biocombustível para ampliar autonomia sem depender exclusivamente da infraestrutura de recarga imediata (ver pág. 30). A Scania, por sua vez, apresentou seu caminhão movido a biometano, que reduz as emissões de CO2. Enquanto a Mercedes-Benz levou dois ônibus rodoviários O 500 RSDD 8x2, abastecidos com diesel comercial B15 e com biocombustível Be8 BeVant.

VANTAGENS PARA TODOS

ESTUDO REVELA QUE O USO DE ÔNIBUS ELÉTRICOS CONTRIBUI NÃO APENAS PARA O MEIO AMBIENTE, MAS TAMBÉM PARA OS PASSAGEIROS E ADMINISTRADORES DE FROTAS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

Um estudo do Grupo C40 de Grandes Cidades para Liderança do Clima, divulgado pelo Ministério das Cidades durante a COP30, revelou os impactos positivos relacionados à eletrificação da frota de ônibus no país. Segundo a nota, mais que uma inovação tecnológica, a iniciativa traz mais qualidade de vida aos cidadãos e colabora para a saúde pública nas grandes cidades.

De acordo com o C40, a cada mil ônibus a diesel trocados por elétricos, três pessoas deixam de morrer por problemas de saúde relacionados à poluição,

Os impactos positivos também aparecem no dia-a-dia dos passageiros. “A experiência de viagem, por conta do conforto, o ar-condicionado, o menor ruído e vibração, torna o transporte público mais atrativo e colabora para reduzir o uso individual do automóvel”, comenta Thomas Maltese, líder de ônibus Zero Emissões do C-40,

Do ponto de vista ambiental, os dados do C40 apontam que o ciclo de vida de um ônibus elétrico no Brasil e em paí-



Eletrificação é um passo fundamental para cidades mais saudáveis, humanas e sustentáveis, revela estudo do C40

ses vizinhos gera 77% menos emissões de gases de efeito estufa do que um modelo equivalente a diesel.

MAIS DURABILIDADE, MENOS MANUTENÇÃO

Além desses atributos, o estudo que, apesar de mais caros na aquisição, os ônibus elétricos duram de 50% a 100% mais e têm custos de manutenção 25% menores, além de menor custo energético por quilômetro. Outro atrativo é o conforto oferecido, aliado ao menor e menos trepidação que colaboram para atrair novos passageiros e aumentar a receita de operação.

A eletromobilidade pode, ainda, repositonar a indústria latinoamericana no movimento de “neoindustrialização”, gerando exportações de produtos de alto valor agregado. E contribuir para a criação de empregos mais qualificados e o fortalecimento do ensino técnico e superior.

Não sem motivo, o diretor de Regulação da Mobilidade e Trânsito Urbano, do Ministério das Cidades, Marcos Daniel, acredita que a eletrificação é um passo fundamental para cidades mais saudáveis, humanas e sustentáveis. “Ao tornar o transporte coletivo mais limpo e confortável, criamos um ambiente urbano melhor para todos”, afirma Daniel. **E**

O PAPEL DE QUEM ESTÁ NA FRENTE É MOSTRAR O CAMINHO.



A Mercedes-Benz é líder em ônibus desde que chegou no Brasil, em 1956. E oferece a melhor solução para rotas sustentáveis, com o eO500U. Mais autonomia, segurança, conforto e com menor custo operacional. Perfeito para a sua frota em qualquer cidade do país. Mude para um futuro mais sustentável e rentável. Acesse o site e descubra a concessionária mais próxima de você.



A telemetria que ajuda sua frota a evoluir. Otimize sua operação na cidade com parametrização, diagnóstico, análise de veículos, performance do motorista e muito mais.

[f mercedesbenzonibus](#) [ig mercedesbenz_onibus](#) [yt MercedesBenzBrasil](#)
www.mercedes-benz-trucks.com.br | CRC: 0800 970 9090

Saiba mais em: fleetbus.com.br

Mercedes-Benz
Referência em Ônibus



ELETROMOBILIDADE



Milena Romano: Brasil tem todos os recursos para a produção de ônibus elétricos

AÇÃO COORDENADA

CARTA DE BELÉM PELA ELETROMOBILIDADE, PROPOSTA PELA ELETRA INDUSTRIAL NA COP 30, RESSALTA A NECESSIDADE DA AMÉRICA LATINA LIDERAR A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

POR GUSTAVO QUEIROZ

A Eletra Industrial também deu sua contribuição para a Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30), ao formalizar a “Carta de Belém pela Eletromobilidade”, que propõe uma estratégia ambiental, econômica e social para a América Latina.

O documento, distribuído a autoridades nacionais e internacionais, acadêmicos e formadores de opinião presentes no evento, defende uma ação coordenada dos países latino-americanos para posicionar a região como protagonista na transição energética global.

O cerne do documento argumenta que a América Latina vive um momento histórico único para se inserir de

forma competitiva no mercado global de bens tecnológicos de alto valor agregado, especificamente no setor da eletromobilidade. A Carta de Belém posiciona a transição para veículos elétricos como uma estratégia tríplice que atende simultaneamente aos pilares ambiental, econômico e social da sustentabilidade (ver quadro). O texto é enfático ao afirmar que “a eletromo-



Fabricação local é sinônimo de geração de emprego, renda e arrecadação

bilidade na América Latina deve estar no mapa do caminho” da transição energética mundial.

“Temos recursos naturais, tecnologia e parque fabril para toda a cadeia de transportes não poluentes: ônibus, carros e caminhões elétricos, chassis, carrocerias, baterias, eixos, capacitores, inversores, motores, carregadores e produção limpa de energia”, afirma Milena Braga Romano, CEO da Eletra Industrial, ao destacar a base industrial e de recursos existente na região.

Milena admite que os biocombustíveis têm sua aplicação, especialmente para médias e longas distâncias — como caminhões pesados e ônibus rodoviários —, mas não podem servir como justificativa para adiar investimentos na expansão da eletromobidade, especialmente para os deslocamentos urbanos e metropolitanos.

APELO À UNIÃO

Diante do fato, a especialista alerta para o risco iminente de perder essa posição estratégica, diante do aumento da presença de produtos importados de outras regiões nos mercados latino-americanos. Diante desse fato, Romano fez um apelo por uma união regional urgente e por políticas públi-



Governos deveriam estimular a compra de veículos elétricos produzidos no país

cas integradas. “É hora de nos unir e virar o jogo. A oportunidade é agora. Os governos latino-americanos preci-

sam criar políticas e acordos em bloco que estimulem a aquisição de veículos elétricos produzidos aqui”, defende.

Em adição, Milena Braga lembra que a consolidação dessa cadeia produtiva local representa geração de emprego, renda, arrecadação e desenvolvimento tecnológico para a região. “Sem contar que a preservação ambiental também é sinônimo de prosperidade e melhor qualidade de vida”.



Três pilares

A Carta de Belém, em defesa da eletromobidade, se apoia em três pilares como segue.

- *Ambiental: ônibus, caminhões e carros elétricos não poluem durante a operação. Em países com geração de energia renovável, o ciclo de vida se torna ainda mais vantajoso.*
- *Econômico: A operação de veículos elétricos já se mostra mais vantajosa e tende a avançar com a redução de custos de veículos e baterias. A manutenção é mais simples, econômica e limpa, com menor descarte de óleos e fluidos no meio ambiente.*
- *Social: A produção local de veículos elétricos e de toda a cadeia de equipamentos, serviços e conhecimento gera emprego, renda e desenvolvimento. Famílias tornam-se mais economicamente ativas, ampliando consumo e circulação de riqueza. Governos aumentam a arrecadação e podem investir em políticas públicas.*

FINANCIAMENTO



Criação do fundo deve impulsionar a transição energética no Brasil

AJUDA MILIONÁRIA

ALIANÇA TENTA VIABILIZAR FUNDO DE 80 MILHÕES DE EUROS PARA INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA E A COMPRA DE MAIS DE 1.700 ÔNIBUS ZERO EMISSÃO EM CAPITALIS

POR VICTOR FAGARASSI

A 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas de 2025 (COP30) não se limitou apenas em discutir propostas e eventuais saídas para combater o aquecimento global. Um consórcio formado pelo WRI Brasil, o ITDP Brasil e o banco BTG Pactual aproveitou a ocasião para lançar as bases de um novo fundo de crédito,

destinado a financiar a aquisição de veículos e a infraestrutura para ônibus elétricos. O empreendimento é uma resposta a uma das principais barreiras à descarbonização do transporte público no país, que se refere ao alto custo da transição para a eletromobilidade.

Estruturada para ser submetida ao programa internacional de financiamento climático Mitigation Action Facility, a iniciativa tem o objetivo de financiar a aquisição de mais de 1.700 ônibus

elétricos, impulsionando uma transição energética na qual o Brasil tem ficado atrás de países como Chile e Colômbia.

A percepção de risco por parte de financiadores e operadoras encarece o capital e retarda a adoção em massa dessa tecnologia limpa. Para contornar esse obstáculo, o fundo está sendo desenhado com uma estrutura de financiamento misto, que combina capital de diferentes fontes para atrair investimentos privados.



Capitais como São Paulo devem ser as primeiras a acessar os recursos do fundo

Durante o Fórum de Líderes Locais da COP30, o BTG Pactual, selecionado como gestor financeiro do mecanismo, se comprometeu com um aporte de 24 milhões de euros (aproximadamente R\$ 148 milhões). O Mitigation Action Facility planeja contribuir com outros 16 milhões de euros (cerca de R\$ 98,6 milhões), valor (mais de R\$ 246 mi no total) que será alocado como uma camada de garantia para absorver perdas iniciais, mitigando riscos e incentivando a entrada de mais investidores. O total necessário para a operação do fundo é de 80 milhões de euros (R\$ 492,9 mi).



Magdala Satt Arioli: fundo ajudar criar ambiente propício para a transição

previsão de conclusão para maio de 2026. A decisão final do Conselho do Mitigation Action Facility sobre o financiamento para implementação será submetida a uma rigorosa avaliação após essa etapa.

Especialistas envolvidos no projeto enfatizam que a eletrificação vai além de uma simples troca tecnológica. “A eletrificação da frota não é apenas uma mudança tecnológica — é uma transformação estrutural que exige coordenação entre governos, empresas e o setor financeiro. O fundo ajuda a alinhar esses atores e criar um ambiente propício para a transição”, explicou Magdala Satt Arioli, gerente de Descarbonização do Transporte do WRI Brasil.

Para Luis Antonio Lindau, diretor do programa de Cidades do WRI Brasil, mecanismos de financiamento misto, como este fundo, são fundamentais para tornar a eletromobilidade uma realidade. “Possibilitar a transição para modelos elétricos é essencial para melhorar a qualidade de vida de milhões de cidadãos e ajudar o país a entrar no caminho para atingir a neutralidade de emissões em 2050”, disse. **E**

APOIO DO GOVERNO

A proposta, intitulada “Ônibus elétricos e transformação industrial no Brasil: acelerando a transição justa e verde”, conta com apoio fundamental do Ministério das Cidades e do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima, além de cooperação técnica da Catalytic Finance Foundation e da rede C40 Cities.

Atualmente, o projeto está em sua Fase de Preparação Detalhada, com

Auxílio às cidades

Além do mecanismo financeiro propriamente dito, o projeto é composto por pilares de assistência técnica, fomento a políticas públicas e estímulo à indústria nacional. As cidades de Salvador, Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro estão previstas para serem as primeiras a acessar os recursos. A iniciativa tem o potencial de evitar a emissão de 2,7 milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente (tCO2e), contribuindo simultaneamente para a qualidade de vida urbana e uma transição justa.

CONTRIBUIÇÃO GAÚCHA

NA TENTATIVA DE COLABORAR PARA A REDUÇÃO DE EMISSÕES E ORGANIZAR A MOBILIDADE, MARCOPOLO APRESENTA PROTÓTIPO DE ÔNIBUS URBANO HÍBRIDO ELÉTRICO/ETANOL NA COP30

POR VICTOR FAGARASSI

No esforço de marcar sua presença na COP30, a Marcopolo exibiu um protótipo de ônibus urbano híbrido elétrico/etanol na Casa C.A.S.E., espaço montado por um grupo de empresas durante a Conferência Climática em Belém. A iniciativa C.A.S.E. foi conduzida pelo Bradesco, Itaúsa, Itaú, Natura, Nestlé e Vale e teve o objetivo de destacar o papel do setor privado brasileiro na agenda climática.

A participação da Marcopolo reforçou seu foco no desenvolvimento de alternativas para a descarbonização do transporte coletivo. O protótipo apresentado é uma prova de conceito que combina propulsão elétrica com motor a etanol, eliminando a necessidade de infraestrutura de recarga elétrica. Segundo a empresa, a solução é considerada Carbono Net Zero, com as emissões de CO2 neutralizadas pelo resgate de carbono no cultivo da matéria-prima para o biocombustível.

REORGANIZAR A MOBILIDADE

A mobilidade urbana é apontada como um dos setores-chave para a



Ônibus urbano híbrido elétrico/etanol da Marcopolo: emissão zero de Carbono

redução de emissões. Um estudo da Coalizão dos Transportes, liderada pela CNT, divulgado em Belém, indica que um ônibus pode emitir até oito vezes menos CO2 por passageiro do que o

transporte individual.

“Valorizar o transporte público é um dos caminhos mais eficientes para reduzir emissões e reorganizar a mobilidade”, afirmou André Armaganijan, CEO da Marcopolo. Na visão do executivo, o país

precisa avançar tanto no desenvolvimento de tecnologias para a transição energética quanto na conscientização da sociedade sobre a prioridade ao transporte coletivo. **E**

Volare em duas versões

O protótipo apresentado na COP30 segue o princípio do micro-ônibus VolareAttack9 híbrido, exibido no ano passado. Além do modelo a etanol, a Marcopolo também mostrou o micro-ônibus Volare Fly 10 GV, movido a biometano e gás natural. O modelo, desenvolvido em quatro anos, reduz em até 84% as emissões de gases de efeito estufa, segundo a empresa. O veículo possui três cilindros de combustível com autonomia de até 450 quilômetros e conta com sistemas de controle de tração e estabilidade.

Frota & Cia

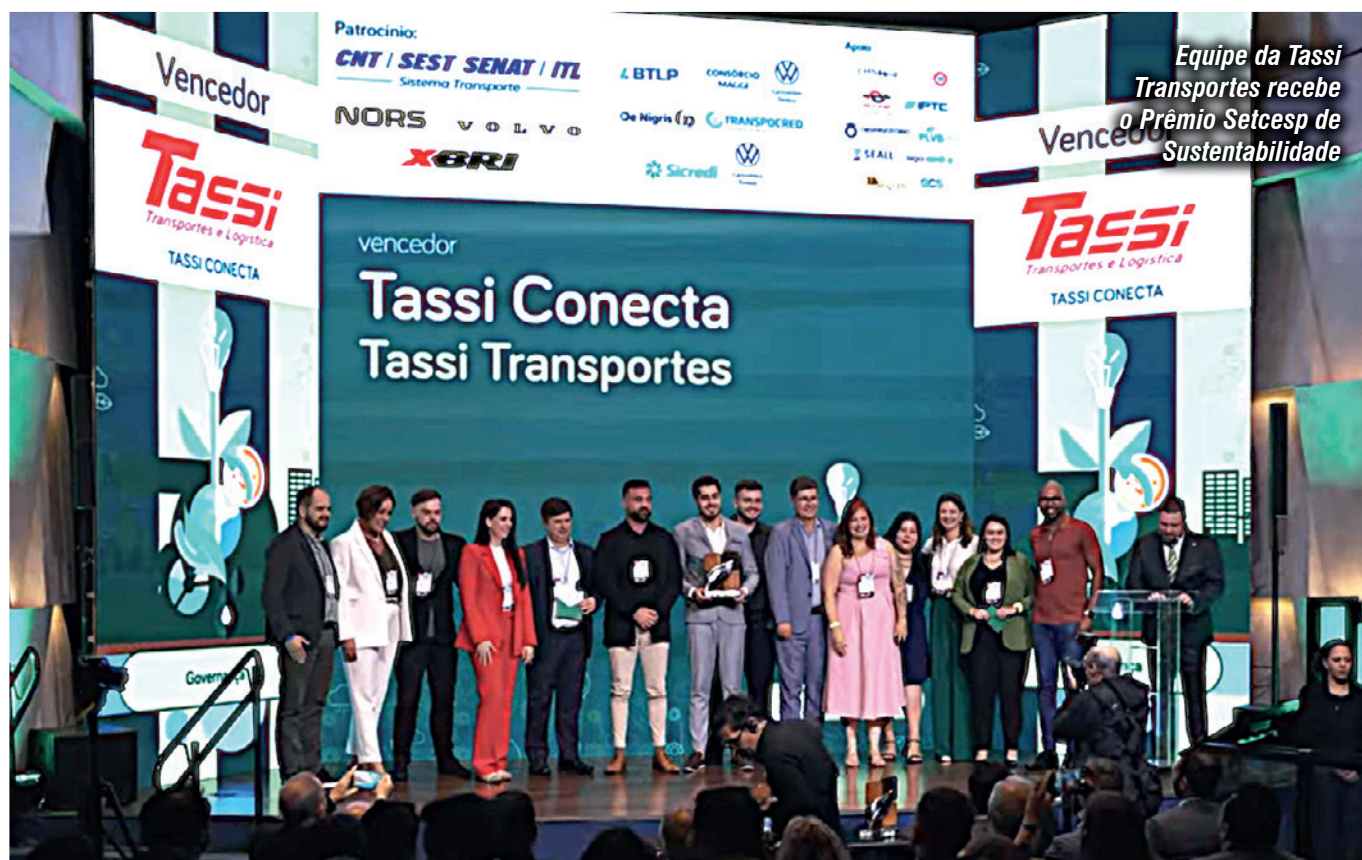
ESPECIAL TRANSPORTE SUSTENTÁVEL



UMA JUSTA HOMENAGEM

Nove empresas do TRC são reconhecidas pelo Setcesp e o Setcepar pelas boas práticas de governança, responsabilidade social e ambiental

GOVERNANÇA – TASSI TRANSPORTES



INCENTIVO PREMIADO

EMPRESA VÊ NO ESTÍMULO AO RECONHECIMENTO DE SEUS TRABALHADORES A CHAVE PARA INOVAR E AMPLIAR A EFICIÊNCIA DE SUA OPERAÇÃO EM DIFERENTES FRENTES

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

Em um setor historicamente pressionado por custos operacionais crescentes, legislação ambiental mais rigorosa e a necessidade imperativa de ganhos de eficiência, a sustentabilidade deixou de ser um discurso acessório para se tor-

nar um pilar central de competitividade e resiliência empresarial.

A Tassi Transportes, empresa com 55 anos de atuação e especializada no transporte de produtos perigosos e carga seca, materializou essa transição através de uma iniciativa estruturante, na forma do programa Tassi Conecta.

Segundo Samuel Calle, gerente de SASSMAQ e ESG da companhia,

trata-se de uma resposta estratégica a desafios multifacetados. “O Tassi Conecta nasceu como uma iniciativa alinhada com nosso planejamento estratégico de longo prazo. Percebemos que poderíamos alcançar grandes resultados, não apenas financeiros, mas de clima organizacional, valorização e escuta ativa”, comenta o executivo, detalhando o guarda-chuva sob o qual

diversas frentes de Governança, Social e Ambiental são integradas.

O cerne desta transformação é o pilar StarTassi, um sistema de gestão participativa que institucionaliza e premia a contribuição inovadora de cada colaborador. O mecanismo é metódico, considerando que as ideias, submetidas via formulários digitais (QR Codes) ou físicos, são analisadas por um comitê dedicado e classificadas como aprovadas, reprovadas ou necessitando aprimoramento.

Quando aprovada, a sugestão gera um prêmio imediato simbólico ao proponente. O diferencial, porém, está na mensuração. “Por três meses, medimos o impacto financeiro real da ideia implementada e o colaborador recebe 30% dessa economia gerada”, explica Samuel. Esse acompanhamento se estende por nove meses adicionais, totalizando um ano de monitoramento para garantir a consolidação dos resultados. Anualmente, a melhor ideia em termos de impacto financeiro, ambiental ou de produtividade é reconhecida com uma viagem tudo paga com acompanhante, reforçando a cultura de protagonismo.

REDUÇÃO DE CUSTOS

Os resultados quantitativos atestam a eficácia do modelo. Desde sua implantação, o StarTassi registrou um total de 22 ideias com participação ativa, impactando 172 colaboradores e unindo 14 setores distintos. Em termos financeiros, o programa gerou uma redução de custos de R\$ 80.212,04 em seus primeiros ciclos, com um investimento direto em premiações de aproximadamente R\$ 24 mil.

Foi o caso do case na área ambien-



Felipe Domingos: melhoria na lavagem economizou 19,8 mil m³ de água



Samuel Calle: meta de alcançar R\$ 200 mil de redução de custos em 2025

tal reconhecido com o 11º Prêmio de Sustentabilidade do Setcesp, a partir de uma sugestão do operador de descon-

taminação Felipe Domingos. Sua ideia otimizou o processo de vaporização na lavagem de carretas, resultando em uma economia anual de 19.804 m³ de água e uma redução de 12.411 litros no consumo de diesel. “A iniciativa, por outro lado, resultou na redução de emissão de 33,27 toneladas de CO₂ durante o ano”, destaca o gerente de ESG. O ganho operacional foi igualmente expressivo, com aumento de 57% na produtividade do setor e redução de 33% no tempo de vaporização por veículo.

O programa, que também inclui frentes para a indicação de clientes, evolui para metas audaciosas, como engajar 20% a mais de colaboradores e atingir R\$ 200 mil em redução de custos até dezembro de 2025.



Dupla conquista

Outro reconhecimento externo da Tassi Transportes chegou com a dupla conquista no prêmio da CNT, nas categorias Governança e Segurança Viária. Para o gerente de ESG, isso valida a rota traçada. “Receber o prêmio na categoria de governança é uma confirmação de que estamos no caminho certo. Mostra que nossa cultura está orientada pela ética, transparência e inovação”, analisa Samuel Calle.

GOVERNANÇA – PATRUS TRANSPORTES

Olga Mendes, Gerente de Responsabilidade Social e o Prêmio do Setcepar



ALMA PERPETUADA

TRANSPORTADORA APOSTA NA ESSÊNCIA DA SUA CULTURA CORPORATIVA E NOS VALORES DA FAMÍLIA PARA DESENVOLVER PROJETO DE GOVERNANÇA RESPONSÁVEL E EFICIENTE

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

Em sua primeira edição, o Prêmio ESG Setcepar, promovido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Paraná, elegeu a Patrus Transportes na categoria Governança. Em reconhecimento ao case que revelou os esforços da empresa

na busca por um modelo de gestão empresarial robusto e permanente, focado no engajamento de toda a companhia

Fundada em 1973 e, hoje, gerida pela segunda geração da família, a Patrus concentra uma operação de carga fracionada de grande porte, com 3,3 mil colaboradores em regime CLT, 45 filiais próprias e uma rede de 4.000 transportadores autônomos, atendendo gigantes

como Boticário, Natura e Adidas.

Segundo Júnia Marçal Rodrigues, diretora de RH e ESG da companhia, o prêmio coroa um projeto estrutural focado em sua longevidade. “Nosso case de governança tem uma visão de longo prazo. Mais recentemente, evoluímos no sentido de perenizar a marca com um detalhe que faz toda diferença, que é perpetuar a Patrus com alma. A alma que está na essência da



Modelo de gestão incentiva o engajamento de toda a companhia

cultura, nos valores da família, colocando as pessoas no centro”, explica.

A jornada envolveu uma sequência de etapas interligadas, iniciando por um acordo de acionistas, instrumento fundamental para a governança em empresas familiares. Na sequência, a empresa realizou um mapeamento profundo da cultura existente e da cultura desejada, alinhando-a aos desafios estratégicos. Um marco significativo foi a instituição, a partir de 2021, de um conselho consultivo com membros independentes, trazendo expertise externa para aprimorar a maturidade dos processos.



Júnia Rodrigues: case de governança tem uma visão de longo prazo

Os impactos tangíveis dessa arquitetura são multifacetados, uma vez que, Internamente, Júnia cita um ambiente de trabalho com alto nível de engajamento, refletido em 70% de adesão na última pesquisa Great Place to Work, ferramenta utilizada há mais de 15 anos. A centralização e qualificação de dados por meio de painéis de BI criaram uma cultura decisória baseada em evidências. “Hoje, temos uma cultura realmente baseada em dados, com uma comunicação mais eficiente entre as áreas, melhor definição de estratégias e metas”, conclui a gestora.

A gestão matricial do orçamento, envolvendo todos os níveis de liderança, e o funcionamento de comitês gestores para desafios específicos e estratégicos de longo prazo fortalecem a disciplina administrativa. O reconhecimento externo se materializa em certificações como o Selo de Integridade e a recertificação como Empresa B, além de prêmios históricos de clientes (ver quadro).



EFEITO ESTUFA

Em paralelo, a matriz de materialidade, parte do relatório de sustentabilidade, guiou a priorização de temas críticos. “Dentro do nosso negócio, a emissão de gases de efeito estufa é um dos principais ofensores. Passamos a fazer a medição em tempo real de todas as emissões, enviamos esse relatório para os nossos clientes e definimos ações internas para minimizar esse efeito”, afirma Júnia. A governança também se refletiu em uma reestruturação organizacional, com a criação de uma diretoria executiva para maior profissionalização, e na formalização de compromissos externos, como a adesão ao Pacto Global nas frentes de Net Zero e Equidade Racial.

Além do troféu

Para Júnia Marçal Rodrigues, o valor das premiações vai além do troféu. “A palavra reconhecimento traz para dentro uma forma das equipes entenderem e se sentirem valorizadas por todo o trabalho. Para nós, tem esse sentido do quanto é importante continuar investindo, nos desafiando, buscando inovações e que diz que estamos no caminho certo”. Externamente, o prêmio reafirma o compromisso da Patrus perante clientes cada vez mais exigentes em critérios ESG e serve como um catalisador para o setor. “Acabamos servindo de vitrine, inspirando outras empresas no setor de transporte e também aprendendo com elas. Temos falado muito em ações colaborativas, de integrar ações, de buscar parceria dentro do próprio setor para possamos contribuir ainda mais”, analisa a diretora, destacando que o maior ganho foi evoluir em governança “sem perder a essência que temos na cultura e na essência da alma Patrus.

EFEITO CASCATA

EMPRESA ALIA CRESCIMENTO À GOVERNANÇA PREMIADA, GERANDO ECONOMIA E ATRAINDO TALENTOS E INVESTIDORES COM TRANSPARÊNCIA E PRÁTICAS ESG SÓLIDAS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

No exato momento em que completa 30 anos de mercado, a JWM Soluções Logísticas ganhou o reconhecimento público, como um dos destaques do 11º Prêmio Setcesp de Sustentabilidade na categoria “Governança”. Fundada em 1995 como empresa familiar, a JWM

atua em mais de dez setores da economia, com foco em aviação, químico e energia, oferecendo soluções que vão desde carga básica até produtos perigosos e excepcionais de dimensões especiais.

Segundo o CFO (Chief Financial Officer) da empresa, Ygor Marinelli, o projeto de governança implantado pela JWM representa uma jornada contínua, sem um ponto final definido. “O projeto de governança visa cancelar e sustentar o

crescimento saudável da organização e trazer mais transparência. É o principal ponto para sustentar todas as bases dos dados, prestar contas aos acionistas e às partes interessadas”. Ao seu ver, a governança nasce com a empresa e se aprimora com seus processos, tornando-se mais robusta com a inclusão de especialistas independentes para avaliação de resultados.

A motivação central para o inves-





Conselheiros e comitês especializados dão sustentação ao projeto

timento nessa área, de acordo com o CFO, foi a construção de um legado e a garantia de continuidade. “Uma empresa que promove a governança tem mais longevidade. Sem governança, não é possível ter projetos de médio e longo prazo. Assim, a prática serve para dar todo esse embasamento”, destaca, enfatizando que a missão da empresa é gerar resultados duradouros.

GANHOS PARA TODOS


A etapa crucial da implementação foi a incorporação de conselheiros e comitês com membros independentes e especializados, especialmente nas complexas áreas fiscal e contábil. “Isso trouxe muitos ganhos em todos os sentidos, tanto para as partes interessadas como as instituições financeiras, ao agregar mais valor à companhia”, afirma o executivo. A iniciativa também conferiu transparência e credibilidade, ao compartilhar os resultados auditados de forma estruturada.

Os resultados do projeto já são mensuráveis financeiramente. Nas contas de Marinelli os ganhos diretos totalizam cerca de R\$ 360 mil em savings



Ygor Marinelli: governança robusta virou pilar estratégico

financeiros (economia de custos), o que, por si, justificaria o investimento em auditoria e estrutura de governança. “Acrescente a isso os impactos indiretos, que não são possíveis de dimensionar de forma tão clara, mas são perceptíveis”. Entre eles, o executivo cita a atração de mão de obra mais qualificada e o interesse espontâneo de novos parceiros em integrar o negócio.

Não sem motivo, o destaque conferido pelo sindicato paulista é visto como muito significativo dentro de uma sequência de validações. “Além do Setcesp, também tivemos um reconhecimento internacional do Panamá por essas novas práticas. E, ainda, seremos homenageados com um prêmio da Associação Brasileira de ESG”, revela Marinelli. Para ele, compartilhar essas práticas fomenta e agrega valor a todo o setor logístico brasileiro, que é um dos propósitos da companhia, junto com outros benefícios (ver quadro). 

Pilar estratégico

Na visão de Ygor Marinelli, o reconhecimento público na forma de premiações também gera um efeito de networking qualificado. O executivo observa que a divulgação das boas práticas atrai naturalmente parceiros, fornecedores e instituições financeiras que compartilham dos mesmos valores. “É um ciclo que se retroalimenta de forma muito positiva, o que abre muitas portas”. O CFO acredita que o case da JWM evidencia como a governança robusta deixou de ser um diferencial, para se tornar um pilar estratégico, que é inseparável do crescimento sustentável e da perpetuação das empresas no mercado.

DE VOLTA À ATIVA

OFICINA DE RESTAURO DA EMPRESA DEVOLVE 80 MIL PALETES À OPERAÇÃO EM 2024, GERANDO UMA ECONOMIA DE R\$ 2 MILHÕES E UM PRÊMIO DE SUSTENTABILIDADE

POR GUSTAVO QUEIROZ

Ativa Logística, um dos maiores operadores logísticos do segmento de saúde, beleza e bem-estar do Brasil, com uma frota superior a 1.800 veículos, consolidou uma iniciativa de circularidade operacional que foi reconhecida com o Prêmio ESG do Setcepar na categoria Ambiental. O projeto, intitulado “Base de Valorização Sustentável”, está centrado na restauração e reaproveitamento de pallets PBR, um insumo de alto consu-

mo e custo na operação de transportes.

“A sustentabilidade precisa estar conectada com a sustentabilidade financeira do negócio. O paleta é caro e utilizamos muito esse produto. Simplesmente descartá-lo em um aterro não fazia sentido”, destaca Alex Nunes, gerente de Processos e Inovação da Ativa Logística.

A iniciativa, com mais de cinco anos de operação, foi estruturada como uma oficina interna de reciclagem, segregada da atividade principal e operada por uma equipe dedicada de cinco colaboradores. O processo é técnico e metódico, já

que os paletes danificados pelo desgaste natural da movimentação, por empilhadeiras e paleteiras, são coletados e avaliados. Aqueles em condições de reparo passam por um processo de restauração que utiliza componentes de outras unidades irreparáveis, estabelecendo um ciclo fechado de materiais. “Para cada três paletes, conseguimos restaurar um, dependendo da condição. O material excedente é estocado e utilizado no próximo, sucessivamente”, explica Nunes. O throughput (taxa real de entrega) da oficina é de aproximadamente 300 paletes restaurados



Oficina de paletes da Ativa: 300 peças restauradas por dia

por dia, em uma operação que realiza cerca de 10.000 entregas diárias.

ECONOMIA REINVESTIDA

Os resultados quantitativos destacam a eficácia do modelo. Em 2024, a Ativa Logística restaurou 80.000 pallets, com uma projeção de superar 110.000 unidades em 2025. Considerando o valor de mercado do paleta PBR, a iniciativa gerou uma economia, ou “saving”, próximo a R\$ 2 milhões anuais. “Essa economia é reinvestida em novas tecnologias, expansão da capacidade operacional e no próprio ferramental da oficina, criando um ciclo virtuoso interno”, complementa o gerente. Para os resíduos de madeira inservíveis para restauro, a empresa estabeleceu parceria com um reciclador que transforma o material em placas de MDF, garantindo que zero resíduos sejam destinados a aterros sanitários.

O impacto intangível, segundo Alex Nunes, é profundo na cultura organizacional. A oficina também é um hub para reciclagem de estireno (composto químico orgânico) e papelão, e a empresa utiliza canaletas de material reciclado em suas operações. “Isso gera uma percepção de valor no colaborador. Eles replicam esses conceitos em casa, com a família.

O projeto de valorização de paletes prova que inovação de processo, mesmo de baixa complexidade tecnológica, é um pilar fundamental para uma operação logisticamente eficiente, financeiramente sustentável e ambientalmente responsável.


O êxito do projeto transcende os indicadores financeiros e ambientais, consolidando uma mudança de paradigma na gestão de insumos. Nunes enfatiza que a iniciativa se tornou um caso pedagógico interno: “Isso mostrou para



Resíduos inservíveis se transformam em placas de MDF



Alex Nunes: economia estimada de R\$ 2 milhões em 2024

toda a organização que eficiência operacional e responsabilidade ambiental não são compensações, mas sim vetores que se reforçam mutuamente. A oficina de reciclagem é um laboratório vivo de economia circular, e seus princípios estão sendo replicados em outros processos, desde a gestão de embalagens até a otimização de rotas para redução de combustível”. Esse modelo demonstra que a verdadeira inovação sustentável frequentemente reside na reengenharia de processos fundamentais, transformando um custo operacional linear em um ciclo de valor regenerativo. 

Prova conceitual

Para Alex Nunes, a premiação pelo Setcepar coroa esta trajetória e projeta a Ativa Logística como uma referência setorial. “Ganhar o Prêmio ESG não é sobre um troféu na estante. É a confirmação de que nossa operação está contribuindo para um ecossistema logístico mais resiliente”, explica. Segundo ele, distinção sinaliza para o mercado, para o clientes e colaboradores que a Ativa entende a logística do futuro, que é tecnicamente avançada, mas profundamente consciente de seu papel socioambiental. “Este case do paleta é a prova conceitual de que podemos escalar este pensamento para outras frentes, e é assim que pretendemos liderar a evolução do setor”, reflete Nunes.

A FORÇA DA INTEGRAÇÃO

EMPRESA CATARINENSE UNIFICA SEUS PROJETOS DE ESG POR MEIO DO PREMIADO PROGRAMA GH ECO E COBRA MAIS FOCO DOS EMBARCADORES PARA BOAS PRÁTICAS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

A identificação com os princípios ESG, voltados para o transporte rodoviário de cargas, serviu de estímulo para uma jovem transportadora de apenas 14 anos, localizada em Itajaí (SC), a investir em uma arquitetura operacional meticulosamente desenhada para a redução da pegada de carbono.

Assim nasceu o programa GH ECO, desenvolvido pela GH Solucionador Lo-

gístico, que converte gestão comportamental e engenharia de combustíveis em resultados tangíveis. Uma iniciativa que foi destaque no 11º Prêmio Setcesp de Sustentabilidade, na categoria Responsabilidade Ambiental.

“O GHECO nasceu para consolidar todas as nossas ações voltadas à sustentabilidade. Sempre olhamos para essas práticas não como iniciativas soltas, mas com a intenção de investir tempo e recursos de forma inteligente e consistente”, explica João Pedro de Lima Moura Mattos, diretor

Corporativo da GH Logística. O programa funciona como um guarda-chuva que abriga desde a economia circular, com a transformação de pneus em brinquedos e lonas em bolsas, até investimentos em infraestrutura, como sistemas fotovoltaicos e frota de empilhadeiras elétricas.

O núcleo de eficácia do programa está assentado em dois pilares, incluindo o GHECO Driving e a pioneira adoção de veículos movidos a Gás Natural Veicular (GNV) com desenvolvimento próprio de tanques suplementares.



Programa GHECO Driving promove o engajamento e a performance dos motoristas



Tanques suplementares na frota à gás aumentaram em 50% a autonomia dos veículos


ENGAJAMENTO MASSIVO

O GHECO Driving é um sofisticado sistema de gestão de desempenho do condutor, que transcende a telemetria convencional. Através de algoritmos que analisam parâmetros como pressão no acelerador, faixa ideal de rotação do motor e uso de marchas, o sistema gera uma nota diária de eficiência para cada motorista. “Nós desmistificamos a condução ideal e a tangibilizamos em uma nota. Consolidamos diversos dados e encontramos a faixa ideal, premiando financeiramente todos aqueles que performam acima de 7, uma nota que já coloca o condutor entre os 20% mais eficientes do país”, detalha Mattos. O resultado é um engajamento massivo que transformou a dirigibilidade em uma ciência aplicada no dia a dia, gerando a maior parcela da expressiva economia de combustível na operação da frota da transportadora.

O sucesso do programa aparece em números. Como a economia de mais de 740.000 litros de óleo diesel e a redução de aproximadamente 2.000 toneladas de CO₂, que equivalem a uma operação de alto impacto, obtida não por uma solução única, mas por uma sinergia de ações integradas.



João Pedro Mattos: programa funciona como guarda-chuva de práticas sustentáveis

Não sem motivo, a companhia atacou a equação dos combustíveis fósseis com uma abordagem de engenharia aplicada. Pioneira nos testes do caminhão Scania R 410 movido a GNV no Brasil, a GH se deparou com o gargalo da autonomia, que limitava a operação a rotas curtas. A solução não veio de um fornecedor, mas de um desenvolvimento interno. “Criamos uma solução de tanques suplementares que aumentou em 50% a autonomia dos veículos. Trabalhamos em conjunto com a Scania, validamos a modificação e, posteriormente, a própria fabricante passou a oferecer a opção de fábrica”, relata João Pedro. A inovação permitiu que os caminhões a GNV operassem em malhas interestaduais com a mesma confiabilidade do diesel, uma migração efetiva e não simbólica. O próximo passo, segundo Mattos, é monitorar de perto a evolução do biometano, visto como o combustível de maior potencial para o futuro imediato do transporte pesado. 

Além das palavras

Segundo João Pedro Mattos, o reconhecimento por parte do Setcesp coroa a maturidade de um modelo de negócios que internalizou a sustentabilidade como vetor de eficiência e resiliência, o que vai muito além de um troféu. “A visibilidade proporcionada pela premiação é extremamente relevante, mas participar e ter acesso aos outros projetos foi igualmente inspirador. Trouxemos para casa lições valiosas em governança, segurança e ação social”, reflete. Em complemento, o executivo destaca a necessidade de um ecossistema mais colaborativo no setor: “Acredito que os embarcadores com esse compromisso poderiam olhar para essas iniciativas e dar prioridade aos parceiros que estão fazendo a virada de chave. Existe um investimento por trás que merece reconhecimento além das palavras”, afirma o executivo.

GÁS NO QUINTAL

EMPRESA IMPLEMENTA POSTO INTERNO DE ABASTECIMENTO COM BIOMETANO, QUE JÁ REDUZ 717,8 TONELADAS DE CO₂ E ATRAI CLIENTES EM BUSCA DE FRETES VERDES

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

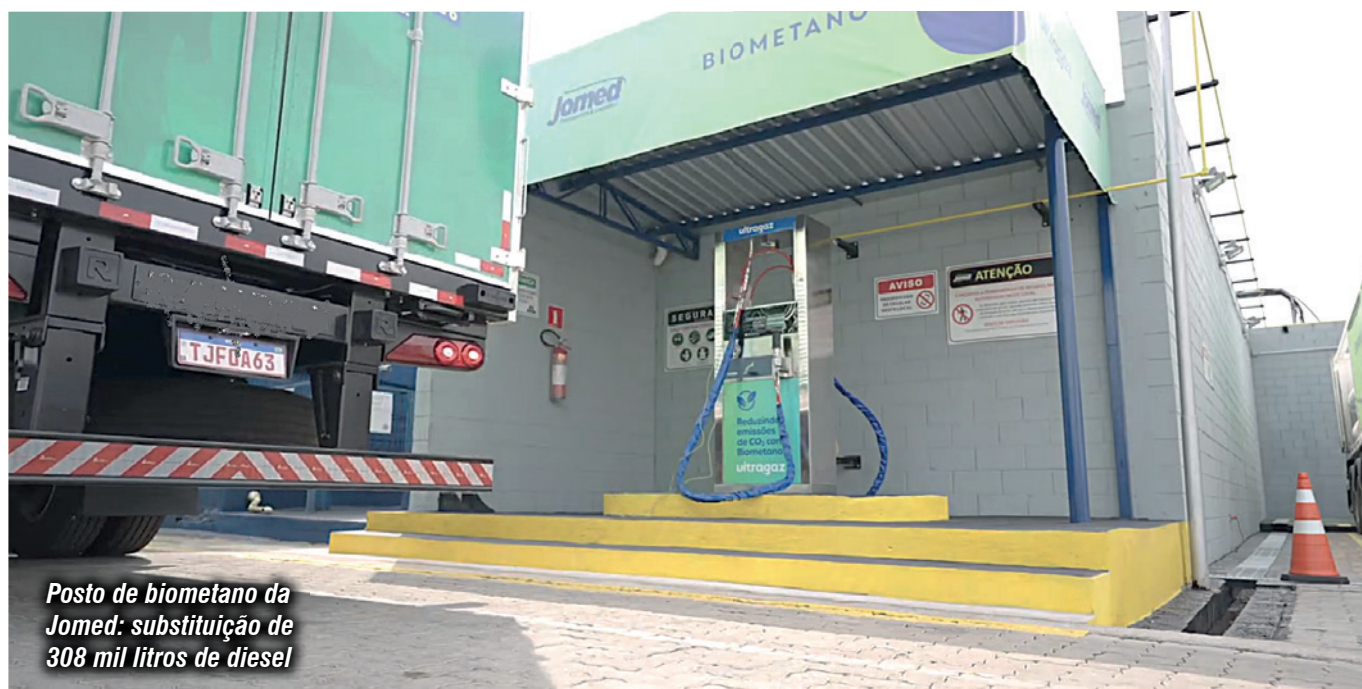
A Jomed Transportes, consolidada no setor de transporte rodoviário de cargas há mais de 35 anos e com atuação em segmentos que vão de produtos sanitários a e-commerce, estruturou uma mudança paradigmática em sua matriz energética. Tudo por conta da implantação de um ponto de abastecimento interno, dedicado exclusivamente ao

biometano 100% renovável. A iniciativa, reconhecida com o 11º Prêmio de Sustentabilidade do Setesp na categoria Responsabilidade Ambiental, representa um avanço técnico-operacional significativo no setor.

A motivação central foi a descarbonização agressiva da frota, alinhada a metas corporativas estabelecidas no âmbito do movimento Net Zero, detalha Carlos Ferreira, Gerente de Sustentabilidade da empresa. “A Jomed tem essa agenda em seu DNA de sustentabili-

dade. O setor de transporte é um dos maiores ofensores do meio ambiente devido à emissão dos gases de efeito estufa e o ambiental é realmente uma preocupação maior para nós”.

Já a solução técnica partiu de uma limitação identificada na operação. Embora a empresa já operasse com veículos a gás natural (GNV) desde 2019, o biometano – combustível com poder de redução de emissões acima de 90% comparado ao diesel – representava apenas 4,5% a 5% do total abastecido,



Posto de biometano da Jomed: substituição de 308 mil litros de diesel



Frota à gás da Jomed: redução de 717 toneladas de CO2

devido à disponibilidade logística restrita. A virada estratégica ocorreu com a parceria técnica e comercial com a Ultragaz, que sinalizou a disponibilidade da molécula de biometano em São Paulo e desenvolveu um projeto customizado.

O ponto de abastecimento, inaugurado em agosto de 2025, é descrito por Ferreira como uma infraestrutura de alta performance, distinta dos postos comerciais: “São equipamentos de alta tecnologia, com poder de vazão e capacidade de abastecimento totalmente diferentes do que existe no mercado”. Trata-se de um sistema dedicado, com compressores e dispensers de alta pressão e vazão, projetados para atender a uma frota específica com eficiência e segurança operacional, otimizando o tempo de parada dos cavalos mecânicos.

EFICÁCIA COMPROVADA

Os resultados quantitativos evidenciam a eficácia da intervenção. Em outubro de 2025, o biometano passou a representar aproximadamente 80% de todo o combustível consumido pela frota a gás da empresa, uma transfor-



Carlos Ferreira: uso do gás virou diferencial competitivo

mação radical na matriz de consumo. No agregado, o projeto viabilizou a utilização de 324.812 m³ de biometano, substituindo 308.571 litros de diesel e promovendo uma redução de 717,8 toneladas de CO² equivalente.

Além dos ganhos ambientais diretos, a iniciativa gerou um impacto mercadológico tangível. “A procura foi algo que nos surpreendeu. Novos embarcadores vieram nos procurar, interessados esse combustível sustentável, com o propósito de implementar projetos 100% a biometano”, relata o gerente. Isso permitiu à Jomed oferecer um “frete verde”, descarbonizando as emissões de Escopo 3 de seus clientes; um diferencial competitivo em um mercado cada vez mais exigente.

O plano estratégico da Jomed prevê, ainda, a expansão da infraestrutura de abastecimento com biometano para outras filiais, como Rio de Janeiro e Espírito Santo em 2026, além de Itajaí em 2027, e a ampliação da frota movida a gás para 70% do total até 2030, condicionada ao avanço da infraestrutura nacional de abastecimento. **E**

Jornada contínua

Segundo Carlos Ferreira, o reconhecimento do case pelo Prêmio Setcesp, evidencia que a empresa está no caminho certo. “A premiação consolida nossas ações e nos incentiva a buscar mais tecnologias para a virada efetiva da nossa matriz energética”. Ao seu ver, a jornada de descarbonização é contínua e o ponto de abastecimento de biometano configura um marco decisivo, que não para por aqui “Ele não é um fim, mas a base infraestrutural que permitirá à Jomed escalar seu modelo de transporte sustentável. A iniciativa incentiva a expansão da frota dedicada e a replicação da solução em novas filiais, consolidando-se como referência técnica e um agente transformador dentro da logística brasileira”, finaliza o gerente.

RESPONSABILIDADE SOCIAL – CARGOLIFT



FORMAÇÃO DE BASE

PROJETO EDUCACIONAL PATROCINADO PELA EMPRESA GANHA O RECONHECIMENTO DAS PREMIAÇÕES DO SETCEPAR E SETCESP POR CONTA DE SEU MODELO E RESULTADOS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

A Cargolift Logística S/A, 11ª maior transportadora rodoviária do país com mais de 30 anos de atuação e uma frota que atende grandes montadoras e o segmento de comércio eletrônico, está colhendo os frutos de uma transição estratégica em seu investimento social. O Instituto Novas Histórias, evolução do antigo Instituto Cargolift fundado em

2003 para recuperação de dependentes químicos, tornou-se um case de impacto amplo e mensurável. A ponto de ser reconhecido por duas importantes certificações: o 1º Prêmio ESG Setcepar e o 11º Prêmio Setcesp de Sustentabilidade.

A mudança de foco do Instituto partiu de uma análise interna sobre a eficácia do investimento, explica Hudson Hubel, supervisor de Qualidade da companhia. “A Cargolift identificou a oportunidade de investir na base, na prevenção. A decisão foi migrar da recupe-

ração para a formação, atuando na raiz que forma nosso país, nossas empresas e nossa comunidade”.

O pivô dessa transformação foi a cidade de Cipó, no Sertão da Bahia, município com baixos índices de desenvolvimento e cidade natal do pai do fundador da Cargolift, Markenson Marques. “A fusão entre propósito pessoal, missão empresarial e a necessidade social concreta levou à instalação de uma estrutura de ponta em uma região de extrema vulnerabilidade”, justifica o supervisor.



Programação inclui aulas de música, robótica, diversão e práticas esportivas

O projeto em Cipó representa um investimento superior a R\$ 18 milhões em infraestrutura física, com capacidade para atender mais de 600 crianças e adolescentes em regime de contraturno escolar. O modelo, estruturado em pilares de educação, cultura e esporte, oferece desde aulas regulares até programação de robótica, música e práticas esportivas como judô e vôlei. “O maior desafio técnico-operacional inicial foi superar as barreiras estruturais da região, especialmente a infraestrutura de conectividade, para viabilizar atividades tecnológicas e administrativas”, detalha Hubel.

EFEITO ESPELHO

Os resultados são tangíveis e cíclicos de acordo com Hubel, que mencionou casos de “efeito espelho” que validam a metodologia. “Temos ex-alunos de Cipó que, após se formarem no ensino médio apoiados pelo instituto e seguirem carreira em música, retornaram como professores da casa. É a consolidação de um ecossistema de oportunidade”, afirma com orgulho.

Outro dado operacional significativo é a inserção no mercado de trabalho formal. “Já contratamos dois menores aprendi-



Equipe da Cargolifitt recebe o Premio ESG Setcepar

zes originários do instituto na Bahia. Eles atuam remotamente, com suporte tecnológico completo da empresa, no suporte ao segmento automotivo do Sul. Isso demonstra a quebra de barreiras geográficas e sociais por meio da capacitação”.

Segundo o executivo, os colabo-

radores internalizam um propósito que vai além da produtividade. Trabalham sabendo que parte do esforço gera transformação social profunda em realidades distantes. Um fato que se reflete em engajamento e orgulho.

A premiação, neste contexto, é vista como um vetor de disseminação de valores. “A gratificação maior não é o troféu, mas a plataforma para

divulgar o modelo. Queremos incentivar outras empresas a replicarem a iniciativa, seja apoiando o nosso instituto ou criando os seus. A competitividade do setor logístico não é incompatível com a cooperação para o desenvolvimento social”, conclui Hubel. **E**

Modelo em expansão

A replicação do modelo bem-sucedido no Nordeste para a região Sul marcou a fase de escalabilidade do projeto Instituto Novas Histórias. Em Campo Largo, na Região Metropolitana de Curitiba (PR), foi inaugurada uma filial com capacidade para mais de 200 crianças, aplicando a mesma metodologia. “A expansão validou a transposição do modelo pedagógico e de gestão, mantendo os pilares fundamentais, mas adaptando-se ao contexto local”, explica Hudson Hubel.

MUDANÇA DE CENÁRIO

INTERVENÇÃO URBANÍSTICA NO ENTORNO DA EMPRESA, EM CUBATÃO, IMPACTA MAIS DE 2 MIL PESSOAS E TRANSFORMA TRABALHADORES INFORMAIS EM MICROEMPRESÁRIOS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

O projeto “Cubatão + Sustentável”, desenvolvido pela Cesari Logística (Ceslog) no entorno de seu complexo operacional no Polo Industrial de Cubatão, constitui-se como uma intervenção técnica e multidisciplinar de revitalização urbana e promoção de responsabilidade social corporativa. A iniciativa, laureada na ca-

tegoria Responsabilidade Social no 11º Prêmio de Sustentabilidade do Setcesp, partiu de um diagnóstico crítico das condições da Avenida Plínio de Queiroz, principal via de acesso à empresa.

“A situação do local era bastante atípica e crítica. A via era estreita, com congestionamentos constantes, e a atividade logística intensa – incluindo o transporte de grãos para exportação e o retorno de veículos carregados com fertilizantes – gerou uma dinâmica in-

formal e insegura”, atesta conforme Sérgio Sukadolnick, do Departamento de Relações Institucionais da Ceslog,

Diante do abandono da área, comenta o executivo, surgiu uma atividade paralela de limpeza de caçambas por trabalhadores conhecidos como “vassourinhas”. A esse trabalho informal e em condições precárias, se somou a uma série de ilícitos na região, incluindo roubos, furtos, tráfico de drogas e exploração sexual, impac-



Vista área do novo entorno da Cargolift e a paisagem antiga no detalhe: símbolo de recuperação



Projeto regularizou situação do comércio informal e impactou mais de 2 mil pessoas

tando profundamente a segurança e a qualidade de vida. “Todos os dias, recebíamos denúncias de assédio, roubo e furto. A situação escalava e poderia sair do controle”, recorda.

PARCERIA COM A PREFEITURA

A abordagem técnica do projeto foi sistêmica, envolvendo parceria sólida com o poder público municipal. A primeira frente consistiu na remodelação viária e infraestrutural. “Nós alargamos a Avenida Plínio de Queiroz, que tinha cerca de 6 metros de largura, para mais de 20 metros, eliminando os gargalos de tráfego e os estacionamentos irregulares em fila dupla”, explica Sukadolnick. Paralelamente, realizou-se a desobstrução e adequação do sistema de drenagem de rios, solucionando problemas crônicos de alagamentos que interrompiam o fluxo.

A segunda frente, de caráter social e de regularização, focou na transformação da realidade dos trabalhadores informais e do comércio local. “Trabalhamos com a prefeitura para regularizar os imóveis comerciais e, principalmente, para resgatar as pessoas em situação de vulnerabilidade. Conversamos com os ‘vassourinhas’, explicando que queríamos ajudá-los a sair da marginalidade”, relata o executivo.

O projeto estruturou uma cadeia

formal de descontaminação e limpeza veicular, com a criação de microempresas especializadas. Os antigos trabalhadores informais receberam treinamento técnico da própria Ceslog, que detém expertise em descontaminação de produtos perigosos, e foram integrados a essas empresas como funcionários CLT ou mesmo como empreendedores. “Alguns inclusive são donos dessas empresas. Eles receberam conhecimento para executar a profissão de maneira segura, incluindo o correto recolhimento e destinação final dos resíduos, eliminando o descarte irregular no meio-ambiente”, complementa Sukadolnick.

Os resultados quantitativos e qualitativos são expressivos direta e indiretamente, já que o projeto impactou mais de 2.350 pessoas. Foram plantadas mais de 1.800 árvores na região, contribuindo para a recuperação ambiental de Cubatão, cidade que, nas palavras de Sukadolnick, “hoje é um símbolo de recuperação ambiental, o ‘Vale da Vida’, em contraste com o passado de ‘Vale da Morte’”. A regularização impactou diretamente mais de 60 residências e comércios, e os congestionamentos foram eliminados, melhorando a mobilidade para toda a comunidade e para as operações do polo industrial. **F**

Taça Jules Rimet

Para Sérgio Sukadolnick (foto), o reconhecimento do projeto pelo sindicato paulista das empresas de transportes tem um significado que vai além do prêmio. “Serve como um modelo. As empresas podem copiar. Por favor, copiem. É o que mais desejamos. Ganhar esse prêmio, que para nós é como uma taça “Jules Rimet”, única, traz muito orgulho e ajuda a divulgar que é possível seguir um caminho sustentável na logística”, comenta Sukadolnick, evidenciando o caráter paradigmático e replicável da iniciativa.



INSTINTO DE PROTEÇÃO

ATRAVÉS DE CAMPANHAS DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES E SAÚDE MENTAL, EMPRESA TRANSFORMA A SEGURANÇA DOS MOTORISTAS EM UM VALOR CULTURAL QUE SALVA VIDAS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

A Tassi Transportes, empresa com 56 anos de atuação no setor logístico, foi duplamente reconhecida na 11ª edição do Prêmio de Sustentabilidade do Setcesp, que reúne as empresas de transportes de cargas de São Paulo e região. Além de finalista na categoria Governança (ver

matéria na pág. 26) a empresa também conquistou o primeiro lugar na categoria Responsabilidade na Segurança Viária ou do Trabalho. O projeto vencedor, intitulado “Tassi Protege +: Segurança e Assistência Contínua”, valida uma estratégia baseada em cinco pilares que reduziu drasticamente os índices de acidentes e transformou a segurança em um valor cultural dentro da empresa.

“A motivação central do projeto foi o

entendimento estratégico de que cuidar do motorista é cuidar da operação. Nossa missão foi fazer com que ele se sentisse valorizado e preparado para os desafios das estradas”, explica Tiago Santos, técnico de segurança da Tassi Transportes e um dos idealizadores da iniciativa.

Segundo o especialista, o cerne do projeto abrangeu dois cenários: o ambiente externo e interno. “Externamente, identificamos o alto índice de acidentes



*Motoristas de Tassi Transportes:
queda de 67% em acidentes
com lesões pessoais*



App do programa Tassi Protege + instrui colaboradores sobre práticas corretas

rodoviários nacionais e o avanço das tecnologias de prevenção. Internamente, vimos a necessidade de melhorar nossa segurança operacional, promover saúde e aumentar a conscientização”.

O “Tassi Protege +” constitui uma pirâmide de ações. A base é o pilar Saúde Assistida, que oferece acompanhamento médico periódico, ginástica laboral dentro da cabine e monitoramento de tratamentos. “Identificamos um índice alto de absenteísmo por problemas de coluna. Com o acompanhamento, tivemos 55% de sucesso nos tratamentos e reduzimos esses afastamentos”, detalha Santos. O segundo pilar é a Segurança Integrada, com treinamentos práticos semestrais e análise de comportamento por meio de tecnologia de vídeo. O terceiro é a Gamificação, que utiliza vídeos educativos, quizzes (perguntas e respostas) e premiações para fixar o conhecimento.

A sinergia dessas iniciativas leva ao quarto pilar, a Redução de Comportamentos Inseguros, e, finalmente, ao ápice: a Redução de Acidentes.

SEGURANÇA VIRA CULTURA

Os resultados quantitativos do projeto são expressivos. Os acidentes com lesões pessoais acusaram uma queda de 67%, enquanto os incidentes sem lesão tiveram uma redução de 60%. Da mesma




Tiago Santos: para a Tassi, cuidar do motorista é cuidar da operação

forma, houve uma diminuição de 70% nos comportamentos inseguros e uma redução de 55% nos custos com avarias. “O projeto trouxe maior eficiência operacional, menos afastamentos, redução de

riscos e fortalecimento da imagem da empresa. Hoje, a segurança deixou de ser uma obrigação e passou a ser cultura”, afirma o técnico de segurança.

Para o profissional, uma reflexão sintetiza o espírito do Tassi Protege +: “Uma frase que eu sempre repito é: ‘a vida do motorista vale ouro’. É preciso pensar na família e voltar para casa em segurança. Em outras palavras, quando o motorista se sente cuidado, ele dirige com mais atenção, a estrada fica mais segura e todos ganham”.

O reconhecimento pelo Setcesp apenas coroa esse esforço. “Foi extremamente significativo, ao validar que nossas ações estão gerando impacto real, não apenas em indicadores, mas na vida das pessoas”, declara Santos. 

Motorista Nota 10

Além dos números, Tiago Santos o técnico revelou que o impacto humano e gerencial por meio do programa “Motorista Nota 10”, que certifica e premia os profissionais com melhores desempenhos em segurança, criou um círculo virtuoso de motivação e troca de experiências. “Eles se sentem muito felizes e passam dicas para os mais novos”. Esse ambiente é um diferencial crítico num mercado com escassez de profissionais. “Apresentamos os programas na entrevista de admissão e percebemos que é um atrativo a mais para o motorista fazer parte da nossa equipe”, afirma o profissional.

SEGURANÇA VIÁRIA – ATIVA LOGÍSTICA



NA PALMA DA MÃO

PROJETO QUE SUBSTITUIU CHECKLISTS EM PAPEL POR DADOS EM TEMPO REAL REDUZ CUSTOS EM R\$ 206 MIL ANUAIS E ELEVA A SEGURANÇA OPERACIONAL DA EMPRESA

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

O projeto Via Segura Ativa, desenvolvido pela Ativa Logística para a digitalização e gestão em tempo real dos checklists de inspeção de frota, foi reconhecido na categoria Responsabilidade na Segurança Viária ou do Trabalho no 11º Prêmio de Sustentabilidade do SETCESP. Conforme explica a coordenadora de ESG da empresa, Samantha Honório, a iniciativa surgiu da necessidade crítica de superar um pro-

cesso anteriormente analógico, extremamente moroso e propenso a falhas.

“Sempre existiu a necessidade de fazer check-lists de entradas e saídas dos nossos veículos, garantindo que toda a inspeção fosse realizada. Esse processo acontecia no papel, com três, quatro folhas por veículo. Depois de preenchido, o documento seguia por malote para nossa matriz em São Paulo. Com 21 filiais espalhadas pelo Brasil, o processo podia demorar até uma semana para a informação chegar, resultando em um veículo parado aguardando a liberação de uma ação corretiva”, explica Samantha.

A solução implementada foi a substituição integral dos formulários em papel por checklists digitais, preenchidos via aplicativo pelos próprios motoristas. Esta mudança fundamental permitiu que os dados sobre o estado dos veículos fossem transmitidos instantaneamente para uma central de gestão. “A informação sobe em tempo real. Conseguimos criar plataformas de gestão para trabalhar especificamente esses dados. O processo que demorava quase uma semana para levar a informação, agora chega na hora”, destaca a coordenadora. A plataforma identifica visualmente

as avarias, permitindo que a equipe de manutenção aja de forma precisa e imediata, transformando a abordagem de reativa para predominantemente preventiva.

Os resultados quantitativos do projeto são robustos e tangíveis, evidenciados por uma redução de mais de 99% no tempo de comunicação das não conformidades. Financeiramente, apenas com a eliminação dos custos de impressão e da atividade manual de digitação dos papéis, a empresa obteve uma economia superior a R\$ 206 mil anuais, contra um investimento de R\$ 88 mil nas ferramentas digitais. Operacionalmente, o indicador de qualidade no preenchimento dos checklists saltou de um patamar crítico de 26% para os atuais 79%, refletindo maior engajamento e padronização. “Partimos há um ano de 26% e agora estamos em 79%. A aceitação está sendo bem válida”, comemora a executiva.



Checklists digitais substituíram os formulários de papel



Samantha Honório: economia estima de R\$ 206 mil anuais

culos de combustíveis alternativos (elétricos e a gás), entre outras possibilidades.

O projeto Via Segura Ativa consolida, portanto, um case de sucesso onde a digitalização operacional gera ganhos simultâneos em segurança, eficiência econômica,

responsabilidade ambiental e valorização do capital humano, alinhando-se integralmente aos princípios ESG.

Na visão de Samantha Honório, o sucesso do Via Segura Ativa consolida um caminho irreversível de transformação digital, aliada à sustentabilidade operacional. “Este projeto transcende a otimização de custos ou o prêmio em si, pois ele materializa nosso compromisso ético de proteger vidas e construir uma operação logística verdadeiramente resiliente. Cada dado em tempo real, cada parada evitada, representa um passo concreto na nossa missão de ser uma força positiva na cadeia de suprimentos”.



ENCHER OS OLHOS

Qualitativamente, o projeto gerou um impacto profundo na cultura de segurança e na satisfação dos colaboradores. “É o qualitativo que me enche os olhos. É a troca, são os nossos motoristas chegarem e falarem: ‘Isso realmente está melhor para mim, está reduzindo as paradas na estrada’. Eles entendem que a empresa está olhando para a segurança deles, que o importante é de fato de que chegarão em casa bem”, testemunha Samantha. A eficiência ganha permite realocar colaboradores para funções de maior valor agregado e gera savings (redução de custos) que são reinvestidos em inovação, como estudos para ampliação da frota com veí-

No caminho certo

Sobre a premiação pelo Setcesp, Samantha Honório enfatiza seu significado estratégico para o setor. “Para nós é muito importante esse reconhecimento, porque a entidade é uma grande referência em sustentabilidade. Mostra que estamos no caminho certo e que nosso exemplo pode ser aplicável para outras transportadoras. Quando pensamos em desenvolvimento sustentável, pensamos no nosso segmento como um todo. É uma forma de nos desenvolvermos sustentavelmente dentro do nosso segmento”, ressalta. O reconhecimento do Setcesp também valida que estamos não apenas entregando resultados para nossa empresa, mas contribuindo para elevar os padrões de segurança e eficiência de todo o setor de transporte, legado que consideramos nosso maior ativo”.

IDEIAS APROVADAS

TRANSPORTADORA FAMILIAR BASEADA EM CAMPO LARGO MOSTRA QUE INVESTIR EM AÇÕES SOCIAIS E AMBIENTAIS NÃO É UM PRIVILÉGIO APENAS DAS GRANDES EMPRESAS

**POR GUSTAVO QUEIROZ
E VICTOR FAGARASSI**

Uma transformação operacional e cultural implementada pela Transportes Paulista, que integra de forma estrutural os pilares ambiental, social e de governança, ganhou o reconhecimento público na forma do Prêmio ESG na categoria Atitude ESG outorgado pelo Setcepar.

Para essa empresa familiar de Campo Largo (PR), com mais de 35 anos de

atuação no transporte de cargas e especializada em basculantes, granel e silo para servir aos setores agropecuário e de construção civil, a adoção do ESG foi uma decisão estratégica.

“As empresas que realmente querem se manter no mercado e que realmente têm uma ética corporativa precisam entender que o ESG não é mais uma placa bonita. Conseguimos provar que tradição pode sim estar vinculada à inovação”, comenta Mirelle Martins, gerente de Planejamento da empresa. A implementação

do projeto, segundo ele, demandou inicialmente, um alinhamento na liderança. “Em empresas familiares, a primeira etapa é o convencimento do dono. É preciso convencer o empresário que a mudança também traz produtividade e retorno. Superada essa fase, você começa a descer a pirâmide”, complementa.

Todo projeto se materializa em ações tangíveis, com impactos mensuráveis. No caso do pilar social, o “Casamento Comunitário” surgiu como resultado de uma pesquisa de clima organizacional



Casamento Comunitário: todos os custos bancados pela empresa



Projeto Natal Encantado: 169 crianças beneficiadas



Implantação de sistema de controle de combustível reduziu emissão de CO2 em 20%

que identificou o desejo de formalização da união de colaboradores. A empresa custeou integralmente a cerimônia para 12 casais, incluindo vestimentas, festa para 450 convidados e a estruturação completa do evento. “Depois desse dia, nunca mais faltou motorista. A gente recebe no mínimo uns 20 currículos por semana. Todo mundo quer trabalhar na Paulista”, relata Mirelle.

pessoal do transporte tem sim excelentes atitudes”, defende a gerente.

Além dessas, complementam as práticas e coeficientes as ações de logística reversa, como a recapagem de pneus, que resultou em um certificado por economizar o equivalente a 420 árvores, e o descarte correto de óleos e filtros. Reginaldo Paulista, sócio da transportadora,

atesta que o ESG gerou robustez financeira e explica a sinergia. “Quando você coloca o Eco Clean, automaticamente o veículo melhora a média, reduzindo teu custo. O investimento retorna em redução”. Em complemento, Mirelle revela o impacto no capital humano e diz que “a redução de turnover (rotatividade) é financeira. As demissões caíram 25% durante o ano. Contratar e demitir é muito caro”, garante o empresário. **E**

VOLTAR A SONHAR

Outra iniciativa é o “Natal Encantado”, que atendeu 169 crianças de uma escola municipal, realizando seus sonhos por meio de cartas penduradas em uma árvore na empresa. “A transportadora fez com que aquelas crianças voltassem a sonhar. Não tem preço que pague, porque temos de cuidar da nossa base”.

Ambientalmente, a empresa atingiu uma redução de 20% na emissão de CO2 de sua frota, que percorre o equivalente a 364 voltas ao redor da Terra anualmente. Este resultado foi alcançado através da implantação de um sistema digital de gestão de consumo de combustível, telemetria e da adição do produto Eco Clean ao diesel. “O mercado do transporte é muito poluidor. Dessa forma podemos mostrar que o

Engenharia humana

O reconhecimento pelo Setcepar fortalece o compromisso da Transportes Paulista em aprofundar suas práticas, afirma Mirelle Martins (foto), ao reforçar a dimensão transformadora do projeto e seu poder catalisador. “O prêmio é um marco, mas é apenas o início. Ele validou internamente uma cultura que já está em movimento e nos deu credibilidade para dialogar com outros empresários do setor, mostrando que é possível, viável e urgente. Quando um motorista pergunta sobre o próximo casamento comunitário ou uma criança volta a acreditar em sonhos, você entende que o ESG é, na verdade, a mais pura engenharia humana, porque ele gera um ciclo virtuoso de prosperidade compartilhada que beneficia a todos, da empresa à sociedade”, atesta a profissional.



PANORAMA

INAUGURAÇÕES



• A **BMG Foods (Brazilian Meat Group)** abriu uma nova unidade de Distribuição em Jandira (SP). A estrutura ocupa uma área de 1.400 m² e tem capacidade para estocar até 2.500 toneladas de mercadorias.

• A **FM Logistic** deu início às operações de um novo centro de distribuição no município de Nova Santa Rita, na região metropolitana de Porto Alegre (RS), fruto de um investimento superior a R\$ 10 milhões.



• A **Cummins**, por meio da Distribuidora Cummins Brasil (DCB), inaugurou um Centro de Treinamento Técnico em Cuiabá (MT), dedicado à formação de profissionais em motores e grupos geradores de alta potência (HHP).



EXPANSÃO

A **Águia Sistemas** iniciou um novo ciclo de expansão industrial, com um investimento de R\$ 40 milhões em sua planta fabril de Ponta Grossa (PR). A estratégia objetiva ampliar a capacidade produtiva e a modernizar os processos industriais.



ESTRATÉGIA

A **Bracell** adquiriu dois novos caminhões elétricos de 74 toneladas cada, para uso no transporte de madeira e de celulose em larga escala. O projeto, que consumiu R\$ 3,5 milhões, integra a estratégia de descarbonização da empresa.

VAI E VEM



• **José Carlos Spricigo** foi nomeado como presidente do Conselho de Administração da Librepar, holding que administra as empresas do grupo Librelato.



• **Ricardo Kaoru**, CEO da ConectCar, foi escolhido para assumir a presidência da Associação Brasileira das Empresas de Pagamento Automático para Mobilidade (Abepam).

OPERAÇÃO VERTICAL

A **Total Express** estruturou e expandiu uma operação verticalizada para a entrega de cartões bancários, que movimenta cerca de 2 milhões de unidades por mês. O modelo implementado é híbrido, integrando infraestrutura física dedicada e uma camada digital robusta.

