

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXXII
janeiro/fevereiro 2026

355



A estreia da reforma tributária

Sob a vigência de novas regras e à espera de mais regulamentações, o transporte busca se adaptar

Entrevista

*Vander Costa,
presidente do
Sistema Transporte*

Mobilidade

*Transporte público
aguarda Novo
Marco Legal*

SEST SENAT

*Novas capacitações
para os modais aéreo,
aquaviário e ferroviário*



SEST SENAT

Com T de transporte, trabalho e todos os brasileiros.

O **SEST SENAT** está presente na vida de quem move o Brasil e de quem quer seguir em frente.

São mais de 170 unidades em todo o país, oferecendo serviços de saúde, bem-estar, esporte, cultura, lazer e cursos de capacitação.

SEST SENAT.

A serviço do transporte e de todos os brasileiros.



SEST SENAT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

Fernanda Rezende
João Victor Mendes
Livia Cerezoli
Matheus Jasper
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

Diego Gomes - MTB 9798/DF
Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF
Claudia Belo

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Rafael Bittencourt

Revisão

Anna Guedes
Filipe Linhares

Fale com a Redação

(61) 3315-7142/7001
revista@cnt.org.br

SAUS – Quadra 1 – Bloco J
Edifício Clésio Andrade – 12º andar
Brasília – DF – CEP: 70070-010

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

Publicação da CNT (Confederação Nacional
do Transporte), registrada no Cartório do
1º Ofício de Registro Civil das Pessoas Jurídicas
do Distrito Federal sob o número 053.
Tiragem: 20 mil exemplares.

Clique e acesse
outras edições
da revista
www.cnt.org.br



/// Capa



A reforma na prática

pág. 19

Diversas inovações do Sistema Tributário Nacional já estão
valendo. Transportadores devem estar atentos.

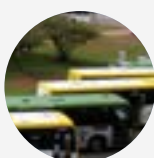
Desde setembro de 2020, o tratamento de dados pessoais pelos setores público e privado dispõe de um marco orientador: a LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). É com o intuito de se alinhar às melhores práticas em governança de dados que a revista CNT Transporte Atual se dirige aos seus leitores. A publicação é enviada, mensalmente, para uma base de contatos construída ao longo de 31 anos de jornalismo. Gentilmente, convidamos os destinatários que não desejam mais receber a revista que se manifestem pelo email revista@cnt.org.br



/// Entrevista **Vander Costa**

O presidente do Sistema Transporte comenta os temas que devem impactar o setor ao longo dos próximos meses.

pág. 07



/// Mobilidade

Operadoras acompanham a tramitação do PL nº 3.278/2021, que pode dar nova feição ao transporte público coletivo.

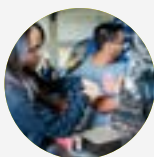
pág. 29



/// Segurança viária

Em um ano repleto de feriados, guia da CNT e campanha do SEST SENAT ajudam a tornar as rodovias mais seguras.

pág. 34



/// SEST SENAT

Portfólio da entidade ganha reforços para atender os diferentes modais. Programa Asas para o Futuro atende o setor aéreo.

pág. 39



/// Boas práticas

Empresas do transporte desenvolvem projetos com grande potencial para a descarbonização do setor.

pág. 45

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 56

/// Opinião
pág. 58

SENDO HABILIDADE E
COMPETÊNCIA AS MESMAS,
QUAL É ENTÃO A DIFERENÇA
ENTRE A MÃO DE OBRA
MASCULINA E A FEMININA? OPORTUNIDADES!!!



Temos um fato bastante positivo neste ano: a reforma tributária começou pra valer

O ano começa agitado em Brasília. Além de movimentos já esperados, como eleições e pautas que merecem atenção especial no Congresso Nacional, ainda existem as consequências da imprevisível política externa norte-americana que pode atingir o Brasil.

Como contraponto, temos um fato bastante positivo: a reforma tributária começou a vigorar em 1º de janeiro e tudo vem ocorrendo dentro da normalidade, afastando o medo e a insegurança dos que previam um caos.

Alguns podem dizer que estou enganado, pois a previsão legal é de que a reforma só entre em vigor em 2027. De forma apressada, essa leitura considera apenas a vigência da nova mecânica de cobrança e o início da alíquota cheia. Ocorre que a base de cálculo já está em funcionamento, e esta é a grande transformação. É o verdadeiro grande teste.

De agora em diante, todos os contribuintes, de todos os municípios brasileiros, terão uma plataforma robusta para emitir documentos fiscais do mesmo banco de dados. Com isso, o governo federal está criando o maior banco tributário que poderíamos imaginar. Cabe registrar que alguns poucos municípios optaram por plataformas isoladas. E, com a base de cálculo real, o governo poderá simular e definir qual alíquota é necessária para manter a arrecadação

nos níveis aprovados por ocasião da reforma tributária.

A meu ver, as críticas feitas ao *split payment* são equivocadas. O sistema de pagamento fracionado ainda está sendo implementado em sua totalidade. Por isso, é preciso cautela antes da crítica de que ele vai acabar com o caixa das empresas e aumentar a arrecadação. O que está previsto é que, quando o frete for pago por nossos clientes, entra no caixa da empresa o frete cobrado. Ao mesmo tempo, os impostos vão direto para o governo. Quem recebe à vista realmente perderá fluxo de caixa. Para os que dão prazo, esses vão deixar de financiar o governo.

Oportuno destacar também a discussão do Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, tema de interesse de toda a população e não apenas dos empresários operadores. Hoje, o transporte público é um direito social e deve ser visto como uma ferramenta para o bom funcionamento das cidades e para a efetividade da mobilidade urbana. Por isso, se faz urgente a priorização do coletivo em detrimento do individual, garantindo mais qualidade de vida e segurança aos cidadãos. No entanto, é fundamental uma alteração profunda nas normas legais

que determinam as regras para o bom funcionamento do transporte público no Brasil. Entendemos ser urgente revisar conceitos como a tarifa de remuneração e a tarifa pública ou de utilização, além das regras de financiamento das diversas gratuidades previstas nas legislações do país.

Ainda nesta edição, apresentamos empresas de transporte que estão transformando compromissos em prática, com soluções que reduzem emissões e reposicionam a logística nacional diante da agenda climática global. Esses são apenas alguns bons exemplos e queremos que esse seja um incentivo aos demais, para que possamos juntos trabalhar no desenvolvimento de um setor mais sustentável.

Boa leitura!

Vander Costa
Presidente da CNT



Otimismo e responsabilidade para avançar

por Gustavo T. Falleiros

Vander Costa
Presidente do Sistema Transporte

O Sistema Transporte tem um ano intenso pela frente, reconhece seu presidente, Vander Costa. Não apenas porque há uma série de projetos e produtos a serem lançados pela CNT, pelo SEST SENAT e pelo ITL, mas porque temas de interesse do setor estão sendo apreciados pelos três Poderes. É seguro dizer que o acompanhamento institucional realizado pela CNT será mais importante do que nunca.

Há também grandes expectativas em torno das eleições gerais. O Sistema Transporte tem muito a contribuir para a construção de planos de governo e pretende entregar aos presidentiáveis os subsídios necessários, contidos no documento O Transporte

Move o Brasil. “O importante é que cada candidato conheça os pleitos do setor e os incorpore à campanha como compromisso com o povo brasileiro”, assevera Vander Costa.

Na entrevista a seguir, o presidente apresenta a visão do Sistema para esses e outros assuntos, com destaque para o Novo Marco Legal do Transporte Público; a permissão dada ao SEST SENAT para formar condutores; a importância da PEC da Segurança Pública; e o valor da educação executiva para transformar as empresas. Para avançar em todas essas frentes, o dirigente recomenda: há de se ter otimismo, mas também responsabilidade.

Revista CNT | Em 2025, o Sistema Transporte manteve uma forte atuação institucional e ampliou sua visibilidade. Como esse trabalho pode avançar ainda mais?

Vander Costa | Temos de dar continuidade. Nos últimos anos, houve grandes avanços nas pastas ligadas ao transporte — Ministério dos Transportes, Ministério de Portos e Aeroportos e Ministério das Cidades. Neste ano, esperamos algumas entregas importantes. As rodovias licitadas em 2025 estão agora em fase de maturidade e já exibem as melhorias previstas. As ferrovias que foram renegociadas estão com trechos entrando em operação, a Transnordestina é um exemplo. No aquaviário, houve um trabalho de regulamentação e esperamos ter, ainda no primeiro semestre, as primeiras concessões de hidrovias. Então, a expectativa é positiva. Vemos o governo com disponibilidade para abrir espaço para o capital privado naquilo que

há atratividade. Precisamos continuar trabalhando para atrair recursos públicos e privados para o setor.

Revista CNT | Um ponto alto foi a participação do Sistema Transporte na COP30, não?

Vander Costa | Sim, na Conferência sobre Mudanças Climáticas, em Belém, conseguimos colocar o Sistema Transporte nas discussões sobre a transição energética. Nosso trabalho na COP mostrou que existem múltiplas soluções eficientes para a descarbonização e não apenas um caminho único. Atualmente, a eletrificação é viável para veículos de pequeno porte, como motos e automóveis, mas a tecnologia para os pesados ainda precisa evoluir. Para a descarbonização, o melhor continua sendo a renovação de frota. Veículos novos, padrão Proconve 8, emitem até 95% menos do que os antigos, de primeira geração. Por si só, a renovação em grande

escala é capaz de satisfazer as metas vigentes.

Revista CNT | Em ano eleitoral, o Sistema Transporte tradicionalmente elabora um documento com propostas, O Transporte Move o Brasil, para entregar aos candidatos. Como será desta vez?

Vander Costa | Vamos procurar os presidentiáveis que tiverem disponibilidade. Vamos construir com eles a melhor forma de se fazer um debate sobre o transporte. Preferimos que essa entrega seja realizada na sede do Sistema Transporte, em Brasília, na forma de um Fórum CNT de Debates, trazendo os empresários do setor. A ideia é contar com os principais nomes, que serão aqueles que estarão à frente nas pesquisas a partir de agosto, quando as candidaturas estiverem registradas. O importante é que cada candidato conheça os pleitos do setor e os incorpore à campanha como compromisso com o povo brasileiro.

“
Quando o
transporte
coletivo
é seguro,
confortável e
previsível —
por exemplo,
com aplicativos
para mostrar
os horários da
linha —,
o cidadão
considera deixar
o carro em casa.”

Revista CNT | Outro produto importante a ser lançado pelo Sistema Transporte é o Plano CNT de Transporte e Logística. Como esses dados poderão ajudar o Estado brasileiro a planejar seus investimentos em infraestrutura?

Vander Costa | Esse é um material técnico, totalmente afastado da política, com o intuito de apontar o caminho para um transporte economicamente sustentável e, também, ambientalmente correto, com menor emissão de poluentes. O Plano reitera posições historicamente adotadas pela CNT. Buscamos a multimodalidade, porque os transportes aquaviário e ferroviário emitem menos por quilômetro transportado na comparação com o rodoviário. A mobilidade urbana também é fundamental, pois o transporte coletivo de passageiros, seja por ônibus ou metrô, emite menos poluentes que o transporte individual. Houve alguns avanços. Com o advento dos corredores exclusivos nas cidades, deu-se prioridade ao transporte coletivo, mas precisamos ir além. Quando o transporte coletivo é seguro, confortável e previsível — por exemplo, com aplicativos para mostrar os horários da linha —, o cidadão considera deixar o carro em casa. A mobilidade é objeto de vários projetos que estão no Congresso, os quais estamos sempre acompanhando.

Revista CNT | Um deles é justamente o Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo, o

PL nº 3.278/2021, que foi aprovado pelo Senado e tramita na Câmara. Por que é importante dar um novo tratamento a esse segmento?

Vander Costa | Esse projeto traz possibilidades de fontes de custeio para facilitar e incentivar o transporte. Do jeito que é hoje, para arcar com as gratuidades, quem utiliza o transporte acaba sendo onerado. Esse é um tema que já avançou muito. Já conseguimos convencer o Parlamento e o Executivo de que o dinheiro público no transporte urbano não está subsidiando empresário. O passageiro que deixar de pagar, esse podemos chamar de subsidiado. Quando se fala em gratuidade, é preciso deixar claro que quem concede a gratuidade tem que pagar por ela, porque não existe gratuidade sem custo, e não se pode onerar aquele usuário que não tem essa oportunidade. Precisamos aproveitar o momento, que é propício à discussão da tarifa zero, para designar a fonte de custeio. Inclusive, seria preferível ter “tarifa social” em vez de “tarifa zero”, o que facilitaria o controle. Tarifa social é uma tarifa barata, em que o dinheiro público subsidia o passageiro. Não será uma aprovação simples. Reconhecemos a dificuldade em aprovar o Novo Marco em ano de eleição, mas vamos trabalhar por isso.

Revista CNT | Após ter passado no Senado Federal, tramita agora na Câmara dos Deputados o PL nº 79/2020, que direciona as contribuições compulsórias de



empresas privadas e públicas do segmento portuário e de empresas privadas do modal aéreo para o SEST SENAT. Como essa legislação pode se reverter em melhorias na vida do trabalhador do transporte?

Vander Costa | Se houver aprovação, vamos poder dar mais retorno e qualificar mais pessoas, especialmente, as que trabalham para os modais aéreo e aquaviário. O PL 79, somado à Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), vai abrir mais espaço para o SEST SENAT fazer a qualificação da mão de obra, que hoje é uma reserva de mercado. Porém, mesmo com o PL 79, ainda não estamos autorizados a trabalhar com o empregado embarcado. É uma vontade nossa chegar lá. A tecnologia mudou muito, então, há necessidade de maior qualificação. Antigamente, os navios eram carregados manualmente. Hoje, qualquer operação envolve máquinas pesadas, caríssimas, cheias de tecnologia, que exigem técnicos capacitados para operá-las. A imagem do porto não é mais a de um estivador carregando sacos de café nas costas. Nesse contexto, o PL 79 poderá, sim, trazer mais recursos para qualificar, em alto nível, o trabalhador do transporte.

Revista CNT | Ainda sobre capacitação, o senhor poderia comentar como a recente Resolução nº 1.020/2025 do Contran fortalece o papel do SEST SENAT na formação de condutores?

Vander Costa | Trabalhamos muito para isso, principalmente, para a formação do motorista profissional nas categorias C, D e E, que era uma demanda antiga do setor. Qual é o objetivo disso? Há muitas pessoas que sabem dirigir e querem se qualificar. O salário do motorista é um salário médio, razoável, mas muita gente não tem recursos para obter a CNH e fazer a qualificação. Tirar carteira no Brasil é caro. A partir do momento em que não há obrigatoriedade de passar por autoescolas, o SEST SENAT pode colocar sua estrutura a serviço da capacitação. Esperamos receber demanda das empresas para qualificar pessoas a custo zero. Por exemplo, um ajudante de carga, um conferente, poderá passar pela nossa escola e sair com a carteira C. Depois, poderá se tornar motorista de caminhão (categorias D e E). Também poderemos qualificar mecânicos e auxiliares de escritório para suprir a demanda por motoristas. Enfim, estamos satisfeitos com a nova legislação, que é positiva para o cidadão brasileiro e para o setor de transporte.

Revista CNT | Roubo de cargas continua sendo um tema da maior importância para os transportadores. Mesmo que a PEC da Segurança Pública (PEC 18/2025) não avance, o que pode ser feito nessa questão?

Vander Costa | A Constituição diz que o ente federativo responsável pela segurança são os estados. Mas

“
A partir do momento em que não há obrigatoriedade de passar por autoescolas, o SEST SENAT pode colocar sua estrutura a serviço da capacitação.



“*Defendemos que, para combater o roubo de cargas, é preciso atacar o objetivo do crime. Quando miram a carga, é porque há a expectativa de vendê-la por um preço menor.*”

os estados não têm recursos para fazer frente ao crime organizado. A PEC entra aí, sem tirar a autonomia do governador, da Polícia Civil e da Polícia Militar, mas dando condições para a Polícia Federal atuar também. A colaboração (entre as forças policiais) seria o melhor dos mundos. Para combater o roubo de carga, podemos falar, ainda, de tecnologia, rastreamento, tudo isso ajuda. Só que os criminosos também têm suas tecnologias. Eles usam *jammer*, um dispositivo para bloquear sinais e impedir a transmissão de dados. Defendemos que, para combater o roubo de cargas, é preciso atacar o objetivo do crime. Quando miram a carga, é porque há a expectativa de vendê-la por um preço menor. Portanto, é preciso combater quem lucra com o roubo. Se TVs são roubadas em ano de Copa do Mundo, esses exemplares não serão vendidos no meio da rua, eles vão parar em lojas. Observem que televisão é um equipamento rastreadável, tem número de série. Daí a importância de outro projeto, o que suspende o CNPJ de empresas que vendem carga roubada.

Revista CNT | O senhor se refere ao PL nº 5.582/2025, que está sendo chamado PL do Combate ao Crime Organizado ou PL Antifacção?

Vander Costa | Exatamente. Tramitou na Câmara e foi aprovado no Senado, com modificações. Voltou para Câmara e teve este ponto mantido: a suspensão integral do CNPJ da empresa pega com carga

roubada. Se for descoberta carga roubada em uma determinada loja, o estoque inteiro fica congelado. Não pode vender, transferir nem movimentar. Assim, o proprietário desse estabelecimento vai pensar duas vezes se vale a pena o risco. O que queremos é que o roubo de carga deixe de ser uma atividade economicamente interessante e passe a ser de alto risco.

Revista CNT | Também tramita no Senado Federal a PEC nº 22/2025, conhecida como a PEC do Motorista Profissional. O texto fala sobre pontos de parada e descanso, entre outros assuntos. É bem-vinda essa proposta?

Vander Costa | O texto passou pela CCJ (Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania) do Senado e chegou a entrar em pauta. Vamos trabalhar para que seja aprovado ainda no começo desta legislatura, mas, na verdade, a mudança que ele traz é pequena. Isso porque a PEC basicamente reproduz a decisão do Supremo Tribunal Federal na ADI (Ação Direta de Inconstitucionalidade) 5322, na qual se discutiu a Lei do Motorista (Lei nº 13.103/2015). A Emenda é importante para pacificar, para evitar má interpretação. Eu acredito na aprovação, porque o texto foi construído como se fosse um acordo entre trabalhador e empregador. Há apenas um ponto que gera debate: a decisão diz que é possível transacionar algumas coisas por convenção coletiva, ao passo que a PEC fala em convenção ou acordo.



Com isso, diminuí um pouco o rigor, porque a convenção é entre sindicato (dos trabalhadores) e sindicato (patronal), enquanto o acordo pode ser entre empresa e sindicato. Mas é uma diferença pequena, dado que a maioria das empresas prefere usar a estrutura sindical para negociar.

Revista CNT | A Pesquisa CNT de Rodovias de 2025 trouxe um dado promissor, que é a evolução positiva da infraestrutura rodoviária, decorrente do aumento dos investimentos públicos e privados nos últimos três anos. O senhor acredita que esse resultado seja um ponto de virada?

Vander Costa | A pequena melhoria apontada é algo natural e até esperado. Nós passamos algumas décadas com investimentos muito baixos em infraestrutura, especialmente em rodovias, e a Pesquisa mostra isso. Nós investíamos algo entre R\$ 4 e R\$ 5 bilhões e, depois da PEC da Transição (Proposta de Emenda à Constituição nº 32), principalmente, conseguimos elevar esse valor para algo em torno de R\$ 20 bilhões para infraestrutura de transporte, sendo que cerca de R\$ 18 bilhões são para transporte terrestre. Portanto, multiplicamos por cinco. Ocorre que, no primeiro ano de governo, você tem dinheiro em caixa, mas não tem projetos. Fazê-los leva tempo. Dinheiro público exige licitação: você faz o projeto, depois licita. Na licitação, há prazo para contestação e recursos de quem

perdeu. Tudo isso toma tempo. Depois de firmado o contrato, é preciso mobilizar a obra. Somados todos esses prazos, você leva mais de dois anos para ver uma rodovia efetivamente recuperada. Por isso, agora, já no terceiro ano de um orçamento mais robusto, começamos a ver uma perspectiva real de melhora. No ano anterior, vimos apenas uma inflexão: parou de piorar. Agora, em 2026, vai melhorar. E tenho certeza de que, independentemente do orçamento que o governo venha a ter, vai continuar melhorando, devido ao tempo de maturação dos contratos.

Revista CNT | Está clara a importância do orçamento público para a infraestrutura. E o capital privado, onde ele entra?

Vander Costa | Conseguimos também um aumento muito significativo do investimento privado, que tem algo entre R\$ 128 e R\$ 130 bilhões em estradas contratadas. Então, ficamos felizes porque está acontecendo aquilo que a CNT sempre defendeu: para infraestrutura, é preciso tanto dinheiro público quanto investimento privado. E o que pode ser concedido? O que já tem demanda consolidada, com um volume de tráfego de automóveis e caminhões que justifique o pagamento da obra. Nesses casos, faz sentido conceder e fica barato pagar pedágio para se ter uma boa rodovia. Já o investimento público é fundamental para combater a desigualdade econômica e social do país. Há regiões onde as rodovias

“
No terceiro ano de um orçamento mais robusto, começamos a ver uma perspectiva real de melhora na infraestrutura de transporte.”



“
**É preciso acreditar
 que a reforma
 tributária seja
 positiva. O grande
 mérito da reforma
 é pouco comentado:
 é o fato de colocar
 todo mundo na
 mesma base de
 cálculo. Isso já está
 funcionando.**”

precisam ser públicas, porque não há demanda suficiente. Aí surgem os dilemas — não tem indústria porque não tem estrada; não tem estrada porque não tem indústria —, sendo que rodovias sem atratividade podem, depois de pavimentadas e melhoradas, ter o fluxo aumentado e passar a ter interesse econômico.

Revista CNT | O estoque de bons projetos está chegando ao fim? As principais concessões para o desenvolvimento do país já ocorreram?

Vander Costa | Não acabaram, não. Ainda há bons projetos, mesmo que os mais atrativos já tenham sido concedidos. Para este ano, estão programadas oito ou nove concessões rodoviárias. A BR-251, em Minas Gerais, por exemplo. Teremos trechos da BR-116 e, também, a BR-040, de Cristalina (GO) até Brasília. Uma hora, a disponibilidade vai diminuir, não há dúvida, mas aí já será o momento das grandes renovações. E existe um eixo, ao Norte, no interior do Nordeste e no Centro-Oeste, para onde o agronegócio migrou. Nesses polos, há grande necessidade de rodovias. Se você olhar o interior da Bahia, o que era caatinga hoje está inteiramente verde. As novas fronteiras agrícolas são carentes de rodovias.

Revista CNT | A reforma tributária começou a valer. Que conselho o senhor dá ao empresário neste momento, que ainda é um período de experiência, de experimentação desse novo marco legal?

Vander Costa | É preciso acreditar que a reforma tributária seja positiva. O grande mérito da reforma é pouco comentado: é o fato de colocar todo mundo na mesma base de cálculo. Isso já está funcionando. Na verdade, começou no ano passado, em alguns municípios do Brasil, com a migração da nota fiscal eletrônica municipal para a nota fiscal nacional. O que está acontecendo agora é a emissão do documento fiscal, ainda com destaque de ISS e ICMS, mas já começa a aparecer também o que seria do novo imposto, a CBS. Quando você coloca tudo na mesma base fiscal, fica fácil para o governo, com um sistema robusto, verificar quem recebeu e quem não recebeu. A Receita Federal tem expertise e o nosso aparato de informação é bastante avançado. Neste momento, o Serpro deve estar desenvolvendo algum sistema capaz de fechar o cerco aos inadimplentes, aos sonegadores. Essa é uma boa notícia.

Revista CNT | O Sistema Transporte investe em educação executiva, com foco na formação de líderes, por meio do ITL. O setor já colhe os resultados dessa iniciativa?

Vander Costa | Sem dúvida alguma. A única forma de mudar as pessoas é por meio do conhecimento, do estudo. Mais de 5 mil profissionais já passaram por nossos cursos executivos, especializações e certificações internacionais. De acordo com a FDC (Fundação Dom Cabral), que é uma das entidades parceiras do ITL, 85%





dos egressos continuam atuando na mesma empresa de quando fizeram a inscrição no programa, ou seja, há retenção de talentos. O dado é de 2025. Isso afasta aquela reclamação do empresário, de que teria investido em empregados que acabam trabalhando para o concorrente. Então, a resposta é sim, o ITL está cumprindo o seu objetivo. É claro que, desde o início do Instituto, 12 anos atrás, por iniciativa do presidente Clésio Andrade, havia a consciência de que nada ocorre de uma hora para a outra. Porém, agora, com tantos gestores qualificados, já se percebe uma mudança no mercado. Para avançar, é preciso que mais e mais empresários estejam dispostos a liberar os gestores de suas funções para que, durante um breve período, possam se dedicar aos estudos. Quando esses profissionais retornam a seus postos, eles agregam valor ao negócio.

Revista CNT | Que mensagem o senhor gostaria de deixar para os transportadores neste início de ano?

Vander Costa | É preciso continuar

sendo otimista, mas com responsabilidade. O movimento no Brasil e no mundo não é tranquilo. Vai ser um ano de turbulência, a começar pelas ações dos Estados Unidos. Mas o Brasil tem resiliência. Veja, por exemplo, as tarifas impostas pelos americanos no ano passado, que afetaram pouco nossa economia. E um dado que parecia negativo — o Brasil exporta pouco para os EUA — acabou sendo positivo. Já no cenário doméstico, teremos eleições. O Brasil está polarizado, e isso não é bom. É preciso cuidado para não criar rancor ou inimizade. Do ponto de vista econômico, o país deve crescer algo em torno de 2%, como no ano passado. Não tem como crescer menos, porque isso já está contratado: os projetos de infraestrutura geram emprego; há contratos no setor rodoviário; temos muito investimento em linhas de transmissão de energia e em energia solar; o saneamento também está avançando. E, se há emprego, há consumo, o que movimenta a economia. Enfim, o crescimento virá e, se tivéssemos juros mais baixos, seria de 3% a 4%. ■

“
Do ponto de vista econômico, o país deve crescer algo em torno de 2%, como no ano passado. Não tem como crescer menos, porque isso já está contratado.”





Embraer e Adani firmam parceria para a produção de aviões na Índia

A Embraer e a Adani Defence & Aerospace firmaram, em Nova Delhi (Índia), um memorando de entendimento para estruturar, no país, um ecossistema integrado voltado à aviação regional. A parceria

prevê cooperação nas áreas de fabricação de aeronaves, cadeia de suprimentos, serviços de pós-venda e formação de pilotos, com foco no fortalecimento da conectividade aérea entre cidades de médio porte e regiões do interior do país. O acordo inclui a perspectiva de implantação gradual de uma unidade industrial para produção de aviões em território indiano, com ampliação progressiva do conteúdo local. Segundo as empresas, a proposta combina a experiência da Embraer em engenharia e manufatura com a atuação da Adani em infraestrutura aeroportuária, manutenção, treinamento e serviços especializados. O projeto teria potencial para atender à demanda doméstica e gerar empregos qualificados, segundo as companhias. Hoje, a Embraer já tem presença relevante na Índia, com cerca de 50 aeronaves em operação nos segmentos comercial, executivo e de defesa.

Ghelere incorpora Brilhante e amplia atuação no transporte frigorificado

A Ghelere Transportes anunciou a incorporação da Brilhante Transportes, especializada em cargas frigorificadas, com matriz em Foz do Iguaçu (PR), consolidando uma frota com mais de 600 veículos. A negociação foi conduzida ao longo de 2025 e concluída agora, ampliando a presença da empresa de Cascavel (PR) no mercado nacional e no Mercosul. A transportadora informou que a operação está alinhada à estratégia de diversificação e expansão geográfica, em um contexto em que a companhia registrou faturamento de R\$ 300 milhões em 2024. Com a incorporação, a Ghelere passa a atuar também no segmento de transporte frigorificado, estratégico para a cadeia de proteínas e alimentos. Fundada há cerca de 20 anos, a Brilhante registrou faturamento de R\$ 121 milhões em 2024 e mantém contratos com grandes embarcadores nacionais e internacionais. A soma das operações resulta em uma estrutura com mais de dez filiais no país, ampliando a cobertura logística e a competitividade nos principais corredores de transporte. Segundo a Ghelere, o processo de integração será realizado de forma gradual, com foco na padronização de processos, no uso de tecnologias embarcadas e no fortalecimento das práticas de segurança e sustentabilidade.



Nova tecnologia para descarbonização de motores a diesel chega ao mercado

A tecnologia Kankyo se apresenta como uma opção nacional para a descarbonização e a desconaminação interna de motores a diesel. Trata-se de um sistema de limpeza e manutenção que atua sem necessidade de desmontagem do motor, com aplicação voltada a caminhões, ônibus, frotas comerciais, máquinas agrícolas e equipamentos industriais. O processo é descrito como uma alternativa para reduzir o acúmulo de resíduos gerados ao longo do uso, especialmente em um cenário de maior presença de biodiesel no combustível.

Do ponto de vista técnico, o sistema é composto por um equipamento próprio, responsável por controlar a aplicação de um fluido específico no sistema de alimentação do motor. O produto utilizado possui características detergentes, dispersantes e lubrificantes, atuando na limpeza de componentes como bomba injetora, mangueiras e tanque de combustível. A aplicação ocorre com controle de pressão e vazão, conforme especificações técnicas, permitindo a remoção de resíduos internos sem a desmontagem dos componentes.

Segundo informações divulgadas pela empresa, o procedimento contribui para a recuperação parcial da eficiência do motor, com reflexos no consumo de combustível, na estabilidade de funcionamento e nas emissões associadas à combustão. O material aponta ainda potencial para redução do tempo de manutenção e maior disponibilidade dos veículos.

Ensaio realizados em parceria com o SEST SENAT, em Contagem (MG), apontaram redução no consumo médio de combustível de 1,90 km/l para 2,03 km/l em veículo pesado submetido a condições reais de operação, além de economia estimada de R\$ 37 a cada 200 quilômetros rodados. Projeções indicam que, em um ano, a economia pode ultrapassar R\$ 25 mil por veículo, com redução potencial de até 13 toneladas de CO₂. Os resultados reforçam o potencial da tecnologia como instrumento complementar para a eficiência energética e a sustentabilidade no setor.

De titularidade da empresa Kankyo Clean Tech do Brasil, a solução conta com acompanhamento institucional da Fenatran (Federação Interestadual dos Transportadores Autônomos de Cargas), responsável pela difusão técnica e pela interlocução com entidades públicas e privadas.



Infra S.A. obtém licença ambiental para duplicação da BR-153/PR/SC

A Infra S.A. obteve junto ao Ibama o licenciamento ambiental para a duplicação de 198,6 quilômetros da rodovia BR-153/PR/SC. O trecho faz parte do Lote 3 das Rodovias Integradas de Santa Catarina e será leiloadado em novembro, segundo cronograma do Ministério dos Transportes. Com validade de cinco anos, a licença prévia atesta a viabilidade ambiental do empreendimento, localizado entre a BR-476/PR e a divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O documento permite que a concessionária que assumir a rodovia possa elaborar os projetos executivos e o Plano Básico Ambiental (PBA) — requisitos fundamentais para a obtenção da Licença de Instalação (LI), que autoriza o início das obras. “Ao antecipar o licenciamento ambiental, a Infra S.A. entrega projetos mais maduros ao mercado, reduz riscos e aumenta a previsibilidade das concessões, em alinhamento com as diretrizes da Subsecretaria de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes”, destaca o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos. A BR-153 é um dos principais corredores de integração econômica do Sul do país, conectando áreas industriais, polos logísticos e regiões produtoras aos mercados do Sul e Sudeste.



Porto de Santos celebra melhor resultado de sua história, com crescimento de 3,6%

O Porto de Santos encerrou o ano de 2025 com resultado recorde. A movimentação de cargas atingiu a marca de 186,4 milhões de toneladas, um

crescimento de 3,6% sobre o recorde anterior, estabelecido em 2024 (179,8 milhões de toneladas). A carga geral containerizada foi um dos principais motores do crescimento. O Porto superou a barreira dos 5,9 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), uma alta de 7,7% em relação a 2024. Em peso, a modalidade somou 62,3 milhões de toneladas (+3,9%). Nos grãos sólidos, o acumulado do ano somou 94,5 milhões de toneladas, um aumento de 4,2%. O destaque foi o complexo soja, que movimentou 44,9 milhões de toneladas, registrando um crescimento de 18,9%. A celulose também teve um desempenho notável, com alta de 21,5%, atingindo 9,9 milhões de toneladas. A China se manteve como o principal parceiro comercial, sendo destino ou origem de 29,6% das transações. “O resultado demonstra a resiliência do Porto de Santos e a assertividade dos investimentos em infraestrutura, além de atestar o crescimento do Brasil no comércio global”, comentou o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.



BNDES oferta linha de crédito para renovação da frota

O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) disponibilizou, em fevereiro, R\$ 1,3 bilhão em crédito para empresas de transporte, caminhoneiros autônomos e motoristas cooperados. O objetivo é incentivar a aquisição de caminhões novos, mais eficientes e menos poluentes. A linha de financiamento integra o Move Brasil, programa de mobilidade verde do governo federal. No total, o programa prevê R\$ 6 bilhões em recursos do Tesouro Nacional e R\$ 4 bilhões em recursos captados pelo Banco a taxa de mercado, o que torna a troca da frota mais acessível aos clientes (taxa de juros entre 13% e 14% ao ano). A maior parte do valor liberado (R\$ 1 bilhão) está reservada para transportadores autônomos e pessoas físicas ligadas a cooperativas. O prazo de pagamento é de até 60 meses, com carência de até 6 meses. O valor máximo do financiamento é de até R\$ 50 milhões por beneficiário. “O programa está garantindo mais segurança nas estradas, reduzindo o impacto ao meio ambiente e dando um grande impulso à indústria nacional”, afirmou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Para saber mais, acesse o Radar CNT do Transporte – Financiamento para a renovação da frota de caminhões:



Relatório da DHL demonstra impacto das devoluções no e-commerce

Recém-lançado, o Relatório de Tendências da DHL eCommerce mostra como as devoluções deixaram de ser apenas um custo administrativo para se tornar um diferencial estratégico para a experiência de compra e para o varejo global. Por exemplo, quase 80% dos compradores on-line abandonarão uma compra se a política de devoluções não atender às expectativas. O estudo traz, ainda, que, na América Latina, o comércio eletrônico alcançou aproximadamente US\$ 162,24 bilhões em 2024 e, segundo a Deloitte, a taxa de devoluções pode variar entre 20% e 40%, a depender da temporada. Isso representa um valor potencial de devoluções de US\$ 32,4 bilhões a US\$ 64,9 bilhões por ano. Embora as empresas culpem frequentemente os “danos no transporte”, os compradores apontam de forma consistente que as verdadeiras causas da onda de devoluções são tamanhos incorretos (54%) e baixa qualidade do produto (55%). Para o CEO da DHL eCommerce, Pablo Ciano, as devoluções agora são uma expectativa inevitável. “Os dados mostram que os consumidores buscam uma experiência ‘híbrida’: comprar on-line, mas devolver por meio de uma densa rede de lockers ou pontos de atendimento”, acrescenta.



Reforma tributária: hora de colocar em prática

Com a implementação gradual da reforma tributária, o setor de transporte passa a conviver com novas regras fiscais, notas eletrônicas mais detalhadas e a promessa de maior justiça tributária. A pronta adaptação pode ser uma vantagem competitiva

por Fabiana A. Vieira, Daniel Fernandes e Gustavo T. Falleiros

Imagine comprar uma passagem de ônibus e, no bilhete eletrônico, ver claramente quanto do valor corresponde ao serviço e quanto é tributo. Essa transparência, inédita no Brasil, começará a ser testada em 2026 com a implementação gradual da reforma tributária. O setor de transporte vive o início de um novo ciclo, que combina regulamentações adicionais, inovação tecnológica e maior controle fiscal.

Essa transformação não irá ocorrer de um dia para o outro. Ela foi desenhada para ser gradual e permite que as empresas (e a própria Administração) se adaptem aos poucos. Nascido com a Emenda Constitucional nº 132/2023, o novo modelo tem um período de transição que se estende até 2033.

Desde 1º de janeiro, estamos em fase de testes. Por enquanto, com uma alíquota de 0,1% para o IBS (Imposto sobre Bens e Serviços), tributo estadual e municipal que substituirá o ICMS (o imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre pres-

tações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação) e o ISS (Imposto sobre Serviços).

Também está em vigor a alíquota de 0,9% para a CBS (Contribuição Social sobre Bens e Serviços), tributo federal que substituirá o PIS (Programa de Integração Social) e a Cofins (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social). Em 2027, a CBS será cobrada com alíquota cheia e o PIS/Cofins, extintos. Demais tributos (ICMS, IPI e ISS) só serão completamente “desligados” na reta final da transição.

Neste primeiro momento, a cobrança é simbólica, mas as empresas já precisam se acostumar a preencher os novos campos das notas fiscais. “O grande desafio é que o transportador terá de conviver por alguns anos com dois regimes complexos ao mesmo tempo. Mas, a partir de 2033, o sistema tende a ser mais simples e transparente”, esclarece a advogada tributarista Alessandra Brandão.

Nas páginas a seguir, apresen-

“*A CNT estará atenta para que prevaleça aquilo que está na reforma tributária e hoje consta na Constituição Federal: imposto não cumulativo, com crédito amplo, geral e irrestrito.*”

Vander Costa, presidente do Sistema Transporte

tamos os avanços mais recentes da reforma, como a instituição do Comitê Gestor do IBS; projetamos alguns desenvolvimentos futuros, como o início da arrecadação por *split payment*; e damos voz a empresários que já estão atuando com a nova mecânica. O Sistema Transporte continuará acompanhando o tema, sempre defendendo o ponto de vista do setor, seja no diálogo com o legislador, seja no debate técnico com o Poder Executivo.

Sempre atentos

As diversas etapas da reforma tributária foram retratadas em reportagens da **Revista CNT Transporte Atual**. Ao lado, reproduzimos três capas marcantes nessa trajetória.



Reforma em movimento: cronograma da transição

Ano	O que muda
2026	Fase de testes, com alíquota simbólica para IBS e CBS
2027	Início da cobrança efetiva da CBS e do Imposto Seletivo. Extinção do PIS/Cofins
2028-2032	Convivência entre tributos antigos e novos
2033	Sistema pleno: apenas IBS e CBS

Destinação dos tributos

Novo tributo	Substitui	Finalidade	Tipo	Vai para	Será gerenciado por
IBS	ISS	Financia serviços locais (educação, saúde, transporte)	Municipal	Prefeitura	Comitê gestor
	ICMS	Sustenta infraestrutura, segurança, saúde estadual	Estadual	Governo do estado	
CBS	PIS	Abono salarial, seguro-desemprego	Federal	Governo federal	Receita Federal
	Cofins	Seguridade social (saúde, previdência, assistência)	Federal	Governo federal	

Um órgão para reger o tributo sobre bens e serviços

Em grande parte, as inovações trazidas pela reforma foram detalhadas pela Lei Complementar (LC) nº 214, de janeiro de 2025. Agora, caminhamos para uma segunda leva de regulamentações, desta vez, na forma de decretos da Receita Federal. Enquanto eles não chegam, o fato mais importante é o advento da Lei Complementar nº 227/2026, sancionada em janeiro deste ano.

Em resumo, ela institui o Comitê Gestor do IBS. O órgão é responsável por coordenar a cobrança, fiscalização e distribuição do tributo, com representantes dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, o que garante a aplicação do modelo cooperativo previsto na reforma. Com a centralização, a tendência é aumentar a segurança jurídica e tornar mais simples o cumprimento das obrigações acessórias.

Para o setor de transporte, os ganhos são relevantes. Além de estruturar a governança do novo imposto, o texto aprovado incorpora conquistas defendidas pela CNT, como o direito ao crédito sobre insumos (inclusive, o vale-transporte para colaboradores passa a ser considerado). Essa correção reduz distorções históricas e contribui para a diminuição do custo do emprego formal no setor.



Para anotar

O Comitê Gestor do IBS é uma entidade pública independente, com autonomia orçamentária, técnica e financeira. Caberá a ele coordenar a cobrança, a fiscalização e a distribuição do novo imposto que substitui ICMS e ISS nas esferas estadual e municipal.

A composição inclui representantes dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, reforçando o modelo cooperativo da reforma. Sua Diretoria

Executiva terá a missão de uniformizar a legislação, gerenciar sistemas fiscais e integrar a infraestrutura tecnológica entre os entes federativos.

Para o transporte, a padronização de documentos como NF-e, CT-e, MDF-e e BP-e (bilhete de passagem eletrônico) significa menos custos operacionais, fim das divergências regionais e mais segurança jurídica.

Uma evolução na forma de arrecadar

Após muita discussão, ficou decidido que o país iniciará uma experiência de *split payment*, que significa “pagamento fracionado” ou “divisão do pagamento”. Os artigos 31 a 35 da LC nº 214/2015 disciplinaram essa sistemática de arrecadação, que precisará da disponibilização de uma ferramenta tecnológica para ser efetivada.

Por esse mecanismo, o valor total de uma transação pago pelo adquirente do produto ou serviço é automaticamente dividido pela instituição de pagamento recebedora entre o vendedor ou prestador e o fisco.

Desse modo, os recursos relativos à incidência tributária não são repassados para as empresas, para que, em momento posterior, promovam o recolhimento do tributo para os cofres públicos, como ocorre atualmente. Em vez disso, ao se efetivar o pagamento,

haverá a destinação do recurso para o Comitê Gestor (IBS) e para a Receita Federal (CBS), cabendo ao vendedor apenas os valores relativos à sua atividade, ou seja, o seu preço líquido de tributo.

O *split payment* existe, por exemplo, na Itália, onde foi bem-sucedido no combate à evasão fiscal. Em contrapartida, países como Bulgária e Romênia desistiram de implementá-lo, pois gerava complexidades adicionais ao arcabouço tributário desses países, sendo a capacidade tecnológica uma barreira evidente.

Na opinião do presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, esse obstáculo será transposto sem maior dificuldade. “A Receita tem a *expertise* necessária. O corpo técnico do Serpro é preparado e o aparato de informação, bastante robusto. Certamente, está em desenvolvimento

um sistema que fechará o cerco aos inadimplentes. Sonegar ficará muito mais difícil e, com o aumento da base de arrecadação, há espaço, em tese, para reduzir as alíquotas”, analisa.

Por fim, há uma crítica em relação ao possível impacto dessa sistemática no fluxo de caixa das empresas, principalmente para negócios que operam com margens baixas. O argumento é que há um diferimento temporal a ser considerado. Isso pode ocorrer, por exemplo, quando um contribuinte efetua a compra de um insumo a prazo, mas a venda ou prestação é à vista. Ainda segundo esse raciocínio, a apuração dos tributos devidos pelas instituições operadoras do sistema de pagamento pode ficar dissociada do fluxo de pagamentos das empresas ou dos contribuintes, o que é um complicador.

Como é?	Como fica?
Hoje o imposto fica no caixa da empresa, que depois repassa ao fisco	Com a reforma, o valor do tributo vai direto para a conta do governo no momento da transação. Resultado: menos risco de inadimplência e mais transparência para o consumidor

Creditamento e gestão de ativos

Com o amadurecimento do Comitê Gestor do IBS e do sistema de arrecadação, também ficará mais clara a dinâmica do crédito financeiro. Para o transportador, créditos são gerados ao adquirir produtos necessários à sua operação. No caso, débito é a quantia apurada pela incidência do tributo — a aplicação da alíquota sobre o preço de venda do serviço.

É permitido saldar um com o outro. Caso os débitos sejam maiores do que os créditos, haverá o recolhimento da diferença. Se ocorrer o contrário, o saldo credor fica escriturado e forma um “estoque” de créditos.

E mais: débitos de CBS só podem ser compensados por créditos de CBS. Idem para os débitos de IBS, sendo vedado o “cruzamento” na hora da compensação. O creditamento também não é possível sobre serviço que já é isento — caso do transporte coletivo de passageiros rodoviário e metroviário de caráter urbano, semiurbano e metropolitano (sob regime de autorização, permissão ou concessão).

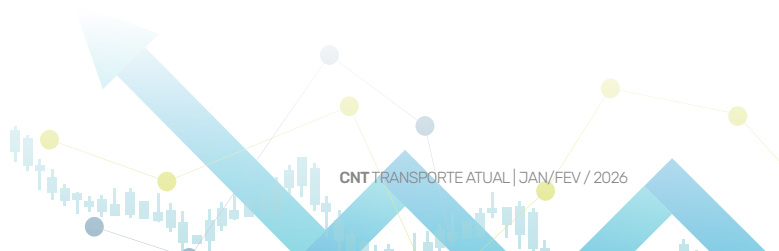
De acordo com a LC nº 214/2025, o crédito é amplo. Dito de outra forma, todas as aquisições de bens e serviços relacionadas à atividade econômica geram crédito para os transportadores, seja de cargas ou de passageiros, desde que tenham sido recolhidos IBS ou CBS nessas operações. A exceção a esse regimento amplo são bens e serviços de uso pessoal, cuja aquisição obviamente não gera créditos para empresas.

O fato de o crédito ser gerado por aquisição de bens e serviços, somado à possibilidade de fazer um “estoque” de créditos, gera uma circunstância peculiar. De agora em diante, na hora de fazer o planejamento tributário, as empresas de transporte também precisarão levar em conta a gestão de ativos. Por exemplo, a renovação de frota precisará levar em conta mais do que a vida útil do veículo e o custo de garagem, mas também a oportunidade para estocar créditos, sabendo que as compensações podem ser feitas ao longo do tempo.

Nesse cenário, qual seria a melhor estratégia? É melhor alugar ou comprar veículos (ambas opções geram créditos)? Vale a pena contratar cooperativas e empresas de transportadores autônomos (gera créditos)? Toda a estrutura física (sede, garagem, oficina) também precisará ser repensada.

“Nós entramos em uma nova era. O ano de 2026 vai ser importantíssimo. Os empresários terão de rever seu preço e seu custo e discernir o que conseguem ou não recuperar de tributo para estabelecer novas práticas de mercado e manter a competitividade”, acredita Alessandra Brandão.

Para a especialista, é o fim do improviso. Empreendedor algum sobreviverá sem colocar na ponta do lápis cada movimentação do negócio. “A palavra de ordem é adaptação. (A implementação da reforma tributária) é um processo inevitável e quem começar agora estará mais bem posicionado no futuro”, conclui.



Algumas regras de creditamento

Item/Insumo	Situação	Observação
Combustível, peças, pneus, manutenção, energia elétrica e serviços de apoio	Passam a ser creditáveis (combustível é monofásico e só gera crédito adquirido como insumo)	Geram crédito integral
Aquisição de veículos	Geram crédito	O crédito será escalonado ao longo do tempo
Mão de obra e salários	Não creditáveis	Manter desafio para setores intensivos em trabalho
Vale-transporte (comissão das emissoras/intermediadoras)	Creditáveis	Corrige distorção histórica
Vale-alimentação	Creditável parcialmente	Apenas quando há desconto do empregado e previsão em convenção coletiva

CNT esteve presente em todos os momentos

A CNT acompanhou toda a gestação da Emenda Constitucional nº 132/2023, desde o início do processo legislativo. Antes mesmo, a entidade agregou a visão do transporte aos debates em torno da PEC nº 110/2019 (Senado Federal) e da PEC nº 45/2019 (Câmara dos Deputados) — principais propostas à época, sendo que a segunda foi “vencedora”.

“Quando as discussões sobre a reforma começaram, não havia sensibilidade alguma a respeito do papel e da importância do transporte na nossa sociedade. Em um

primeiro momento, em todas as ocasiões em que perguntávamos se eles (parlamentares) tinham conhecimento de que o transporte merecia uma tributação diferenciada, havia até uma certa negação, porque entendia-se que o transporte era uma atividade econômica como outra qualquer”, relata Alessandra Brandão.

Nesse momento, a CNT aportou conhecimento técnico, com estudos e audiências públicas sobre mobilidade urbana; participação dos modais (rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário) na matriz de transporte

brasileira; as diferenças de necessidade entre os segmentos de carga e passageiros etc. Não foram descurados pleitos mais específicos, como o das locadoras de veículos e do transporte internacional.

Passada a aprovação da PEC, a luta continuou na fase de regulamentação, ao lado de outros atores do setor produtivo, nos Grupos de Trabalho organizados pelas frentes parlamentares, paralelos aos Grupos de Trabalho do governo. No fim do processo, muitas das reivindicações da CNT foram absorvidas pelo texto final da LC nº 214/2025.



Três perguntas para Alessandra Brandão

Consultora jurídica da CNT



Revista CNT | A transição para o novo sistema tributário será longa e complexa. Quais são os principais cuidados que os empresários do setor de transporte devem ter já em 2026, mesmo na fase de testes?

Alessandra Brandão | A fase de testes não envolve cobrança efetiva, mas exige adaptação documental e tecnológica. As empresas precisam revisar seus sistemas de emissão de notas fiscais, treinar equipes e mapear receitas e despesas para identificar corretamente o que será tributado e o que poderá gerar crédito. Esse período funciona como um “ensaio geral”: é quando se ajustam processos internos, se testam os novos modelos de notas fiscais e se verifica se os sistemas conseguem separar corretamente preço e tributo. Quem se preparar desde já terá menos riscos de inconsistências quando a cobrança começar de fato. Além disso, é importante acompanhar os decretos da Receita Federal, que vão detalhar procedimentos operacionais e podem trazer exigências adicionais. O setor deve estar atento também à complexidade tecnológica do novo sistema, considerado pela própria Receita mais sofisticado que o Pix, o que torna a preparação antecipada ainda mais decisiva.

Revista CNT | O Comitê Gestor do IBS foi apontado como uma das grandes novidades da reforma. Na prática, como esse órgão vai impactar o transporte e por que ele é considerado tão relevante?

Alessandra Brandão | O Comitê Gestor é fundamental porque centraliza regras que antes eram fragmentadas entre estados e municípios. Para o transporte, isso significa menos divergências regionais e mais segurança jurídica. Por exemplo, documentos como NF-e, CT-e e MDF-e passarão a ter padronização nacional, reduzindo custos operacionais e evitando interpretações diferentes em cada localidade. Além disso, o Comitê terá autonomia técnica e financeira, o que garante estabilidade na gestão do imposto e evita disputas

políticas que poderiam prejudicar o setor. Ele também será responsável por definir critérios de arrecadação e distribuição, assegurando que estados e municípios recebam diretamente sua parte, sem depender de repasses da União. Essa estrutura elimina a chamada “guerra fiscal” e traz previsibilidade para empresas de transporte que atuam em diferentes regiões. Na prática, isso significa que o imposto incidente sobre uma passagem ou frete será automaticamente direcionado ao estado e município de origem do transporte, sem margem para disputas ou atrasos.

Revista CNT | Cogitou-se a incidência do IS (Imposto Seletivo) sobre combustíveis de origem fóssil, como forma de desestímulo à produção, à comercialização e ao consumo. Como esse debate evoluiu e qual foi o papel da CNT nesse processo?

Alessandra Brandão | Originalmente, combustíveis fósseis estavam na lista de produtos que receberiam tributação adicional, assim como tabaco e bebidas alcoólicas. Isso teria um impacto enorme no transporte, já que o combustível é um dos principais insumos do setor. Houve um intenso trabalho institucional da CNT para mostrar que essa sobretaxa criaria distorções e aumentaria o custo do frete e das passagens. O resultado foi a retirada dos combustíveis desse grupo, permitindo que eles fossem tratados como insumos creditáveis. Essa conquista mostra a importância da atuação técnica e política da CNT durante a tramitação da reforma, garantindo que as especificidades do transporte fossem consideradas. Além disso, veículos como ônibus e caminhões também ficaram fora da lista do imposto seletivo, o que foi decisivo para evitar aumento de custos estruturais no setor. Essa exclusão assegura que o transporte coletivo e de cargas não seja penalizado com uma tributação adicional, preservando a competitividade e evitando repasses excessivos ao consumidor final.



Visão dos empresários

Confira, a seguir, três depoimentos que ilustram as expectativas do setor com relação à implementação gradual da reforma tributária.

Angélica Lopes, gerente de controladoria da Expresso Guanabara Ltda.



A reforma tributária impôs ao setor de transporte rodoviário de passageiros uma agenda intensa de modernização tecnológica, reorganização de processos internos e fortalecimento da governança fiscal e financeira. A área de compras ganhou papel estratégico, considerando agora não apenas preço e qualidade, mas também a regularidade fiscal dos fornecedores e o potencial de geração de créditos.

Ao mesmo tempo, os processos de venda, cancelamento, remarcação, integração tarifária, gratuidades e vendas por múltiplos canais passaram a ter impacto direto na apuração dos tributos, exigindo integração sistêmica e maior disciplina operacional. A empresa acompanha a implementação da reforma com atenção técnica e planejamento estratégico.

Parte dessas mudanças já está implantada, enquanto outras seguem em fase de consolidação. Paralelamente, vêm sendo realizados investimentos contínuos em treinamento das equipes e na adaptação dos sistemas de gestão, motores fiscais e integrações com

bilhetagem e canais de venda.

O novo modelo, baseado no IVA Dual, promete uma apuração centralizada, redução do número de tributos, regras mais uniformes, mais transparência e um ambiente fiscal mais racional. Entre os ganhos esperados, estão: a simplificação da apuração, a redução da cumulatividade, a ampliação dos créditos nas aquisições e a adoção de um modelo fiscal mais neutro, com potencial de redução significativa das distorções econômicas do sistema atual.

A expectativa do setor é que a reforma seja implementada com diálogo permanente, transição segura, estabilidade interpretativa e respeito às especificidades do transporte rodoviário de passageiros. Nesse cenário, as empresas precisam investir em planejamento, tecnologia, qualificação técnica e integração entre as áreas fiscal, financeira, compras e operacional. Aquelas que se anteciparem às mudanças e estruturarem seus processos estarão mais bem preparadas para atravessar a transição com segurança, eficiência e competitividade.



Hélio José Rosolen, empresário da West Cargo

A West Cargo enxerga a reforma tributária como um passo essencial para a modernização econômica. Porém sabe que o sucesso dependerá da rápida adaptação às novas regras. O foco permanecerá na agilidade para converter a simplificação tributária em eficiência logística e comercial.

A empresa passou por transformações profundas para se adequar: houve implementação dos novos tributos CBS e IBS nos sistemas de gestão; parametrização rigorosa das bases de cálculo, alíquotas e valores nos documentos fiscais eletrônicos; ajuste dos códigos de situações tributárias, incluindo hipóteses de imunidade, não incidência e tributação integral;

além da revisão dos processos internos e dos custos, diante da adoção da não cumulatividade plena, que exige a reavaliação do custo real dos produtos, impactando a formação de preços e os critérios de escolha e homologação de fornecedores.

Podemos falar também da reorganização da gestão financeira, em que a liberação e o aproveitamento dos créditos tributários passaram a ser determinantes para o fluxo de caixa, fazendo com que os prazos de liberação desses créditos por fornecedor se tornassem um fator estratégico nas decisões de compra e na busca por mais eficiência financeira. A transição para o modelo de crédito financeiro, no qual o imposto pago na etapa anterior gera apropriação imediata,



Giuseppe Coimbra, diretor administrativo e financeiro na Braspress Transportes Urgentes

Para uma empresa de transporte, a mudança não é só ‘trocar imposto’. Ela mexe no coração da operação, porque a tributação está acoplada à emissão de documentos, ao faturamento, ao controle de viagens, à apuração por unidade/filial e ao relacionamento com clientes e parceiros. Então, a nossa implementação está desenhada basicamente em duas frentes: sistemas e dados — que inclui a revisão e integração de sistemas para faturamento e emissão de documentos — e gestão financeira.

O novo desenho tende a tornar a arrecadação mais conectada ao fluxo real da operação, com mais rastreabilidade e padronização. Isso é bom como direção, mas muda a forma como a empresa gere o dia a dia, por exemplo, com mais disciplina de dados e processos, capital de giro e fluxo de caixa, precificação e competitividade. No longo prazo, avaliamos a reforma com otimismo: um sistema mais simples e

padronizado tende a reduzir custo de conformidade e litígio.

Porém, como gestores, precisamos ser realistas: o investimento é agora e o ganho só virá mais à frente, porque a transição é longa. Há diversos pontos que merecem um acompanhamento atento durante essa fase de implementação, como a regulamentação operacional da reforma e os detalhes que afetam emissão, obrigações acessórias e rotinas digitais, a definição das alíquotas de referência e os impactos na economia nacional e em todo setor de transportes.

Estamos fazendo o dever de casa com investimento em tecnologia, processos e capacitação, e com estudo econômico para guiar a estratégia. Em resumo, a reforma tem potencial de melhorar o ambiente de negócios, mas o setor vai precisar de previsibilidade regulatória e soluções bem desenhadas para atravessar a transição sem perda de competitividade.

representa um avanço significativo. Contudo, sua eficácia exige alta capacidade organizacional de controle e solidez financeira para operar com a nova apuração assistida.

Para garantir a legitimidade dos créditos, a empresa deve assegurar-se de que o imposto tenha sido recolhido pelos fornecedores, o que impõe uma revisão criteriosa nos processos de homologação, priorizando parceiros com elevado índice de conformidade fiscal.

Embora a reforma represente uma transformação estrutural pautada na simplificação, a empresa adota uma postura de otimismo cauteloso, especialmente com o avanço da regulamentação em 2026, com expectativa de redução das obrigações acessórias e

da complexidade na apuração, a partir da unificação dos impostos no IVA Dual (IBS e CBS), o que deve eliminar a fragmentação de regras entre estados e municípios, fortalecer a segurança jurídica, reduzir o contencioso tributário e mitigar riscos fiscais, além de ampliar a previsibilidade financeira por meio do sistema de crédito financeiro.

Isso traz maior precisão ao planejamento de caixa e estabilidade ao custo tributário, sem deixar de acompanhar de forma atenta a calibração da alíquota padrão final e a qualidade da regulamentação, consideradas decisivas para evitar aumento da carga efetiva e assegurar que as mudanças se traduzam em benefícios práticos para a empresa. ■



Pesquisa **CNT** de
RODOVIAS

Desde 1995, o estudo atravessa o país para retratar a situação das rodovias brasileiras. Em 2025, mais de 114 mil quilômetros de vias pavimentadas foram avaliadas.

Reconhecida como referência estratégica, a Pesquisa orienta políticas públicas, direciona investimentos e aprimora o planejamento logístico do setor transportador.

Acesse a
Pesquisa
completa:



CNT / SEST SENAT / ITL
— Sistema Transporte —

Estabilidade e previsibilidade no transporte coletivo

Novo Marco Legal busca corrigir distorções históricas, ampliar a transparência e garantir sustentabilidade aos sistemas, em texto que estabelece regras para financiamento, reajustes e contratos frente aos desafios do setor

por Daniel Fernandes

Em meio à perda de passageiros, à pressão financeira sobre os sistemas e à falta de previsibilidade regulatória, o setor de transporte público coletivo aposta no PL (Projeto de Lei) nº 3.278/2021, que visa instituir o Marco Legal do Transporte Público Coletivo Urbano e altera a Lei de Mobilidade Urbana como instrumento para recuperar a sustentabilidade, a atratividade e a segurança jurídica da atividade.

Reconhecido constitucionalmente como direito social e elemento central para a mobilidade urbana, o transporte coletivo enfrenta, nos últimos anos, um cenário de profundas transformações, marcado pela mudança de hábitos da população, pelo avanço do transporte individual e por desafios estruturais que impactam diretamente a operação e a qualidade dos serviços.

Dados reunidos na publicação *Transporte em Foco – Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo*, da CNT, indicam que, em abril de 2020, período mais crítico da pandemia, o número de passageiros dos sistemas de ônibus urbanos caiu 70,1%, em relação ao mesmo período de 2019. Apesar da retomada gradual observada nos anos seguintes, em abril de 2024, a demanda ainda permanecia cerca de 19,4% abaixo dos níveis pré-pandemia nos sistemas de ônibus.

Números da *Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana*

indicam que, em 2024, 29,4% dos entrevistados deixaram de usar o ônibus completamente, enquanto outros 27,5% reduziram a frequência de uso, evidenciando a migração para alternativas como o automóvel particular e os serviços por aplicativo.

Nesse contexto de retração da demanda, o aumento das gratuidades e dos benefícios tarifários sem fonte de custeio definida tornou-se um dos principais gargalos financeiros do setor. Segundo a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), essas gratuidades correspondem, em média, a 22% do custo das tarifas, enquanto aproximadamente 18,5% dos passageiros transportados são beneficiários (esse último dado é da Pesquisa CNT Empresarial – Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros). Em algumas cidades, esse percentual pode ultrapassar 30%, pressionando ainda mais o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Sem mecanismos permanentes de compensação, esses custos acabam sendo absorvidos pelas empresas operadoras ou repassados aos usuários pagantes, comprometendo a sustentabilidade dos sistemas e a capacidade de investimento.

Para o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, o Novo Marco Legal é um passo decisivo para criar um ambiente mais estável para o setor. “Os dados mostram que o

transporte coletivo opera sob forte pressão, com queda de demanda, aumento das gratuidades sem custeio e insegurança contratual. O Novo Marco fortalece o equilíbrio econômico-financeiro, amplia a transparência e oferece previsibilidade aos investimentos”, afirma.

O diretor de Relações Institucionais da Confederação, Valter Souza, destacou a relevância do projeto, por se tratar de uma pauta estruturante para o setor, o que levou a entidade a incluí-lo nos principais temas do 8º Fórum CNT de Debates – Mobilidade Urbana Sustentável, em 2024. “Trata-se de uma pauta que exige diálogo qualificado e construção conjunta de soluções”, afirmou.

Já aprovado pelo Senado, o PL nº 3.278/2021 avançou de forma significativa em sua tramitação na Câmara. Em 9 de fevereiro de 2026, os deputados aprovaram o regime de urgência para a proposta, permitindo que o texto seja analisado diretamente pelo Plenário da Casa, sem a necessidade de passar pelas comissões que ainda precisariam avaliar a matéria (CVT; CFT e CCJC). Considerado prioridade na agenda institucional da CNT, o projeto ganha, assim, mais celeridade, reforçando a perspectiva de consolidação de um ambiente regulatório mais equilibrado, sustentável e alinhado às necessidades do setor.

Casos concretos

A fragilidade do atual modelo também se reflete no aumento da judicialização e na instabilidade contratual. O estudo reúne casos concretos que ilustram esse cenário, como o de Campo Grande (MS), onde a taxa interna de retorno prevista em contrato tornou-se negativa, resultando no reconhecimento de uma indenização milionária ao consórcio operador. Também o de Tubarão (SC),

em que a concessionária recorreu à Justiça diante de prejuízos mensais decorrentes da ampliação de serviços sem a correspondente compensação financeira. Situações como essas evidenciam os riscos associados à realização de investimentos sem garantias adequadas de retorno e à ausência de critérios objetivos para o reequilíbrio dos contratos.

O que muda na prática com o PL

Financiamento das gratuidades

Novas gratuidades somente poderão ser instituídas com a definição prévia de suas fontes de custeio e estabelece prazo para a regulamentação do financiamento das gratuidades já existentes.

Reajustes tarifários

Define revisões periódicas mínimas de 12 meses, conforme contrato, reduzindo interferências políticas e ampliando a previsibilidade financeira.

Segurança jurídica dos contratos

Garante mecanismos de proteção aos investimentos, com reconhecimento dos bens reversíveis como créditos perante o poder público.

Modelo de remuneração

Consolida a separação entre tarifa e remuneração do operador, com composição por receitas tarifárias, extratarifárias e subsídios públicos.

Diversificação de receitas

Incentiva fontes complementares, como publicidade, direitos de nomeação, receitas imobiliárias, uso comercial de áreas e créditos de carbono.

Transparência e governança

Reforça a obrigatoriedade de disponibilização de dados por meio do Sistema Nacional de Informações em Mobilidade Urbana, fortalecendo a gestão.

Ambiente para investimentos Cria condições mais equilibradas para ampliar investimentos, qualificar os serviços e fortalecer a mobilidade urbana.

Adequação das legislações locais

Prevê prazo de cinco anos para que União, estados e municípios ajustem suas normas às novas regras do Marco Legal.

Construção coletiva e desafios do financiamento

A CNT mantém atuação permanente e articulada em torno do novo Marco Legal, acompanhando a tramitação da proposta e contribuindo tecnicamente para o aperfeiçoamento do texto, em diálogo constante com o Congresso Nacional e demais atores envolvidos. Após ter sido arquivado ao final da última legislatura, o PL 3.278/2021 voltou a tramitar em abril de 2023, resultado de um esforço conjunto da Confederação e de entidades representativas que atuam de forma coordenada para avançar na construção de um ambiente regulatório mais estável e favorável ao transporte público coletivo.

O projeto de lei é resultado de um processo longo e participativo, iniciado ainda durante a pandemia, como detalhou o diretor de Gestão da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Marcos Bicalho. Ele ressalta que a proposta foi construída com ampla participação do poder público e da iniciativa privada, a partir de discussões com diferentes órgãos do governo e representantes das empresas, em um grupo de trabalho que atuou por quase dois anos na revisão e no aperfeiçoamento do texto.

O dirigente também destaca que o principal desafio do setor ao longo das últimas décadas tem sido o desequilíbrio entre custos e capacidade de pagamento dos usuários, agravado pela pandemia. Segundo ele, o modelo baseado exclusivamente na tarifa deixou de ser viável, o que levou à ampliação dos subsídios públicos em mais de 400 municípios e à adoção de tarifa zero em diversas cidades. “A época em que a tarifa pública cobria todos os custos do serviço já passou, isso não existe mais”, avalia.

Marcos Bicalho enfatiza que a separação entre tarifa pública e remuneração do operador, prevista no projeto, é fundamental para aumentar a segurança jurídica dos contratos e estimular investimentos. “Ao separar esses dois conceitos, você cria mais previsibilidade, permite que as empresas invistam com mais confiança e evita a degradação do serviço”, afirma, destacando ainda a expectativa de que a aprovação do Marco contribua para reduzir a instabilidade provocada por mudanças frequentes nas gestões públicas e para garantir a continuidade e a qualidade do transporte coletivo nas cidades brasileiras.

A visão dos operadores

Empresários do setor avaliam como positivos os impactos do novo marco na gestão, nos investimentos e na sustentabilidade dos sistemas. Para o presidente do grupo Saritur e da Seção do Transporte Rodoviário de Passageiros da CNT, Rubens Lessa, o Novo Marco Legal representa um avanço estruturante e necessário para o transporte público coletivo ao responder a desafios históricos e promover mais segurança jurídica e modernização regulatória.

Segundo ele, pontos como a formalização dos contratos entre poder concedente e operadores, a definição clara de direitos, obrigações e fontes de financiamento, além da previsão de subsídios e receitas extratarifárias, são essenciais para assegurar a sustentabilidade do sistema sem onerar o usuário.

Lessa destaca que a demora na tramitação do projeto pode gerar impactos concretos sobre o setor, ao ampliar a insegurança regulatória e inibir investimentos. “Essa incerteza acelera o envelhecimento da frota, aumenta o endividamento das empresas e perpetua um modelo que afasta o passageiro”, afirma.

Na prática, Rubens Lessa observa que muitas empresas já vêm promovendo ajustes alinhados às diretrizes do Marco Legal, impulsionadas por iniciativas como o programa federal Refrota, que tem facilitado o acesso ao crédito para renovação da frota. Segundo ele, os investimentos em veículos com tecnologia Euro 6, menos poluentes, e em sistemas de rastreamento em tempo real têm contribuído para melhorar a pontualidade, a previsibilidade e a experiência dos usuários.

Além disso, o empresário ressalta a ampliação de receitas complementares, como a publicidade qualificada, e a integração digital com aplicativos e validadores, que ampliam a comodidade e o uso do sistema. Ele destaca ainda o fortalecimento das práticas de governança e transparência, fundamentais para os novos contratos.

“Essas iniciativas demonstram que a inovação e a eficiência já são metas do setor, mas que seu pleno potencial só será alcançado com a estabilidade e a pre-

visibilidade que um marco regulatório sólido, como este projeto de lei, oferece”, ressalta o empresário.

Suporte regulatório

Para Dimas Barreira, da Autoviação São José, de Fortaleza (CE), o Marco Legal é uma necessidade diante das transformações recentes, que levaram muitos sistemas a se adaptar sem suporte regulatório adequado. O gestor explica que as operadoras de Fortaleza vêm se preparando há anos para um modelo mais estruturado de governança, controle público e transparência alinhado às diretrizes que o Marco Legal tende a ampliar.

Desde 2004, a arrecadação é realizada de forma online, por meio da bilhetagem eletrônica com acesso compartilhado entre concessionários e poder concedente, e, desde 2008, o sistema conta com rastreamento dos veículos. “Desenvolvemos, junto ao órgão gestor, uma plataforma que permite o acompanhamento da programação, da operação e dos custos, além de oferecer ao cidadão informações em tempo real sobre a localização dos ônibus e a previsão de chegada”, relata.

O empresário acrescenta que o marco cria condições para a implementação responsável de políticas como tarifa zero e a reformulação do vale-transporte. “Entendo que sempre haverá adaptações e evoluções necessárias com a chegada de um marco como esse, e estaremos preparados para ser ágeis na implementação desses avanços”, diz.

Expectativa grande

Para a presidente do grupo MobiBrasil, Níge Chaves, a implementação do Novo Marco Legal exige cuidados que vão além da aprovação do texto, especialmente diante dos impactos ainda sentidos no período pós-pandemia. Segundo ela, a crise evidenciou a necessidade de atrair passageiros de volta ao sistema, tornando o avanço do projeto “vital para a saúde das empresas” ao permitir modelos menos dependentes da venda de passagens, mais segurança jurídica para investimentos em infraestrutura e mais

flexibilidade para contratos de longo prazo.

Niege ressalta que o projeto, iniciado em 2021 e construído de forma colaborativa com entidades do setor, enfrenta os efeitos da demora em sua tramitação. “Chegamos a 2026 realmente ansiosos e lutando para manter o transporte em plenas funções, mas os impactos da não utilização das possibilidades trazidas por esse marco são sentidos no dia a dia pela população e pelos empresários”, afirma.

A executiva destaca que, mesmo antes da apro-

vação, suas empresas vêm adotando iniciativas alinhadas às diretrizes do projeto, com foco em indicadores de desempenho, satisfação do usuário e fortalecimento dos processos internos. Segundo ela, o planejamento estratégico e a capacitação contínua das equipes têm sido fundamentais para qualificar os serviços, reforçar a imagem positiva do transporte coletivo e preparar o setor para a implementação das novas regras, com base em contratos sólidos e gestão eficiente.

A perspectiva do poder público

Para o secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Andia, o Novo Marco Legal tem potencial para transformar a forma como o transporte coletivo é planejado, ao permitir a coexistência eficiente de diferentes modos de transporte, com oferta e qualidade para atender toda a população, e reforça que o serviço não deve depender exclusivamente da tarifa paga pelo usuário, exigindo participação do poder público e da coletividade no financiamento.

Sobre os modelos de financiamento, o secretário ressalta que a diversidade das realidades regionais exige soluções adaptadas a cada território e apoio técnico permanente da União. Para ele, a efetividade do Marco Legal dependerá do fortalecimento das capacidades locais e da incorporação das diretrizes federais às legislações municipais e estaduais. “A nova lei exigirá uma boa comunicação e engajamento junto à sociedade civil e aos três Poderes para mudar a visão e a cultura do fazer transporte público no Brasil”, observa.

Andia defende também que subsídios ao transporte sejam vistos como investimento social, capazes de

reduzir impactos como mortes no trânsito e problemas de saúde, a desoneração do SUS, além de ampliar o acesso da população de menor renda ao trabalho, estudo e lazer.

O projeto também é amplamente defendido pelo ministro das Cidades, Jader Filho. “Esse projeto de lei representa uma contribuição relevante para ampliar a segurança dos investimentos da iniciativa privada.” ■



Gerente executiva governamental Danielle Bernardes; secretário Denis Andia; e o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza

Assista à discussão sobre o novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo no 8º Fórum CNT de Debates – Mobilidade Urbana Sustentável:



Acesse a Pesquisa CNT de Mobilidade da População Urbana:



Acesse a Agenda Institucional Transporte e Logística 2025



Acesse o Transporte em Foco – Novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo:



Feriados à vista, atenção redobrada

Em um ano repleto de fins de semana prolongados, Sistema Transporte reforça ações de prevenção e lança ferramentas para uma viagem mais segura nas rodovias brasileiras

por Aline Roriz

O calendário de 2026 promete ser convidativo para quem gosta de pegar a estrada. Com oito feriados nacionais que podem ser emendados, o brasileiro terá oportunidades para planejar viagens mais longas de fevereiro a novembro. Porém arrumar as malas e completar o tanque não é tudo: é preciso se preparar para os riscos trazidos pelo aumento significativo do fluxo de veículos nas rodovias.

Os dados mais recentes sobre segurança viária reforçam o alerta. Segundo o Painel CNT dos Pontos

Críticos, foram registrados, nas rodovias federais brasileiras, mais de 72 mil ocorrências no último ano, com 6.040 mortes e 83 mil pessoas feridas. Isso significa, em média, 17 óbitos por dia. As colisões seguem como o tipo de sinistro mais frequente e mais letal, enquanto a ausência de reação do condutor aparece como a causa principal, evidenciando a importância da atenção, da condução defensiva e do respeito às normas de trânsito.

Nesse contexto, o Sistema Transporte reforça a mensagem de que viajar com segurança é uma

escolha diária, que começa antes mesmo de dar partida no motor. A combinação entre informação qualificada, ações educativas presenciais e ferramentas de apoio ao planejamento da viagem forma a base de uma estratégia nacional voltada à preservação de vidas. Duas iniciativas que se destacam por esse enfoque são o Programa SEST SENAT de Prevenção de Acidentes, que entra em uma nova fase, e o Guia CNT Viagem Segura, publicação que reúne dados atualizados sobre acidentes, pontos críticos e orientações práticas.

Programa Prevenção de Acidentes: nova fase, mais impacto

Criado em 2017, o Programa SEST SENAT de Prevenção de Acidentes chega a 2026 em um momento estratégico marcado pelo fortalecimento das ações presenciais. A principal novidade é a parceria com o ONSV (Observatório Nacional de Segurança), firmada no fim de 2025. Com isso, os 80 agentes de mobilização do SEST SENAT, espalhados por todo o país, passaram por capacitação, certificação e orientação técnica, garantindo padronização metodológica e alinhamento aos princípios de Sistema Seguro e Visão Zero.

As ações educativas vão acontecer em três formatos, escolhidos conforme o perfil do público e do local:

- **palestras rápidas**, com duração de 10 a 15 minutos;
- **rodas de conversa** em empresas de transporte e instituições parceiras;
- **abordagens diretas**, com orientações objetivas e personalizadas.

Em 2026, o programa também passa a mensurar o impacto real das ações. O objetivo é avaliar a aquisição de conhecimento e a mudança na percepção de risco por parte dos participantes.

“A prevenção de acidentes entra em uma nova etapa, mais estruturada e baseada em evidências. Nosso foco é levar informação de qualidade, de forma acessível, e acompanhar os resultados dessas ações ao longo do tempo, ampliando o impacto positivo na segurança viária”, afirma Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT.

Os números já demonstram a força do programa. Somente no último ano, foram mais de 1,2 milhão de atendimentos, entre ações presenciais, sensibilizações digitais e atendimentos virtuais. Para 2026, a meta é alcançar mais de 842 mil pessoas, focando ainda mais no diálogo com a comunidade e o impacto real nas empresas de transporte.

Para Paulo Guimarães, CEO do Observatório, a parceria tem um papel multiplicador. “Estamos transformando profissionais de diversas áreas em cidadãos que levam o conhecimento sobre segurança viária ainda mais longe. Ampliar esse repertório, com base técnica sólida, faz toda a diferença lá na ponta, onde essas informações ajudam a proteger vidas, em qualquer modal de transporte”, detalha.



Saúde Conectada: tecnologia a serviço da conscientização

Além das ações educativas presenciais, o SEST SENAT aposta na inovação para ampliar o alcance da prevenção. O Projeto Saúde Conectada – Prevenção de Acidentes utiliza a realidade virtual como ferramenta de conscientização, permitindo que motoristas e trabalhadores do transporte vivenciem, de forma segura e controlada, situações reais de risco no trânsito.

Por meio de experiências imersivas, os participantes são expostos a cenários que simulam embriaguez ao volante, sonolência, uso do celular durante a condução e a falta do cinto de segurança. A proposta é provocar

reflexão a partir da vivência, tornando o aprendizado mais impactante, sensorial e memorável, com maior potencial de gerar mudança de comportamento.

Integrado às estratégias do Programa de Prevenção de Acidentes, o Saúde Conectada fortalece a cultura da prevenção, amplia o acesso à informação qualificada e dialoga com diferentes públicos (motoristas profissionais e comunidade em geral). A iniciativa contribui diretamente para a adoção de práticas mais seguras no trânsito, reforçando que educação, tecnologia e experiência prática caminham juntas na preservação de vidas.

Guia CNT Viagem Segura: informação que salva vidas

Pensando em quem vai pegar a estrada, a CNT lançou o Guia Viagem Segura, uma publicação que reúne dados atualizados sobre acidentes nas rodovias federais, além de análises sobre causas, tipos de ocorrências e trechos mais perigosos do país.

A publicação destaca a importância de o condutor conhecer previamente o trajeto, considerando fatores como estado do pavimento, geometria da via e sinalização, elementos que influenciam diretamente a segurança da viagem. Para isso, o material dialoga com bases técnicas consolidadas da Confederação, como a Pesquisa CNT de Rodovias 2025, que permite mapear riscos, identificar pontos críticos e escolher trajetos mais seguros. “Planejar a viagem é uma atitude essencial para reduzir riscos. Quando o motorista conhece as condições da rodovia e se prepara adequadamente, ele contribui para um trânsito mais seguro para todos”, afirma Fernanda Rezende, diretora executiva da CNT.

O levantamento também identifica a concentração de ocorrências em segmentos específicos

das rodovias. Em trechos de apenas 10 quilômetros, os registros podem alcançar volumes expressivos, como no caso do segmento da BR-101 em Santa Catarina (km 200–210), que contabilizou 575 acidentes, evidenciando que determinados pontos da malha exigem atenção redobrada dos motoristas. A análise desses recortes permite reconhecer áreas de maior risco e reforça a importância de planejar o trajeto com base em informações técnicas e atualizadas.

Além disso, a CNT aponta que mais de 60% da malha rodoviária federal apresenta algum tipo de deficiência de infraestrutura, o que exige atenção redobrada dos motoristas, especialmente em feriados e fins de semana prolongados.

Além do diagnóstico, o Guia Viagem Segura 2026 apresenta recomendações objetivas de direção defensiva, com orientações sobre manutenção preventiva do veículo, planejamento da viagem, respeito aos limites de velocidade e atenção especial a usuários mais vulneráveis das vias, como pedestres, ciclistas e motociclistas.



Medidas preventivas para quem vai viajar



Antes de sair de casa

- faça a revisão completa do veículo (freios, pneus, luzes e óleo);
- planeje o trajeto e evite horários de pico;
- durma bem e evite dirigir cansado.

Na estrada

- respeite os limites de velocidade e a sinalização;
- mantenha distância segura do veículo à frente;
- evite ultrapassagens em locais proibidos;
- nunca dirija após consumir álcool;
- redobre a atenção em trechos urbanos e em rodovias de pista simples.

Durante paradas

- aproveite para descansar e se hidratar;
- reveze motoristas para reduzir o risco de fadiga.

Planeje sua rota com o Painel CNT de Pontos Críticos

Quem pretende viajar em feriados prolongados pode contar com mais uma ferramenta estratégica: o Painel CNT dos Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras. A plataforma permite identificar trechos com situações atípicas que atrapalham a fluidez do trânsito ou podem causar acidentes, como: quedas de barreira; erosões na pista; pontes caídas; rodovias com buracos grandes etc. Com base em

dados técnicos e atualizados, o Painel também auxilia no planejamento da viagem, ajudando o motorista a escolher rotas mais seguras, antecipar riscos e adotar uma condução mais cautelosa nos pontos críticos. A ferramenta permite visualizar informações por região e rodovia, contribuindo para decisões mais conscientes antes mesmo de iniciar o deslocamento. ■

Acesse o QR Code e veja os detalhes do
Painel CNT dos Pontos Críticos:



Acesse o
Guia CNT Viagem Segura:



Inventário CNT
de Emissões de
Gases do Efeito
Estufa do Setor
de Transporte



Insights para reduzir custos, inovar e planejar
o futuro sustentável da sua empresa

Acesse o estudo
na íntegra:



CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Capacitação profissional voa alto em 2026

SEST SENAT amplia portfólio de cursos para atender todos os modais do transporte e investe na qualificação de novos talentos para transformar o setor. Projeto Asas para o Futuro é destaque no primeiro semestre

por Priscila Ferreira Castro

Para este ano o SEST SENAT estabelece um objetivo claro: ampliar sua atuação na formação de profissionais do transporte, estruturando um portfólio de cursos que contemple todos os modais do setor. A expansão envolve parceiros de peso, como a Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), o MEC (Ministério da Educação) e o MPor (Ministério de Portos e Aeroportos), e marca um novo ciclo de crescimento da instituição.

No transporte rodoviário, estão mantidas iniciativas consagradas, como o programa

Mais Motoristas, a Escola de Motoristas e o projeto Motorista Série A. Para os modais aquaviário e ferroviário, projetos-piloto estão em desenvolvimento e serão estruturados sob as nomenclaturas Escola das Águas e Trilhos para o Amanhã (veja box).

Já o modal aéreo, ganha velocidade com o projeto Asas para o Futuro, cujo edital foi lançado no fim de janeiro. Foram oferecidas 74 bolsas integrais para o curso técnico em Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), em atenção a uma demanda crucial para a aviação civil brasileira: a forma-

ção de mecânicos qualificados em um mercado que cresce mais rápido do que consegue repor profissionais.

As vagas estão distribuídas entre aviônicos, célula e grupo motopropulsor. As aulas são presenciais, na unidade de Samambaia, Distrito Federal, e começam em março. O processo seletivo prioriza candidatos de baixa renda, egressos da rede pública, beneficiários de programas de transferência de renda, moradores de regiões próximas a aeroportos, jovens em situação de vulnerabilidade e mulheres.

“Com o Asas para o Futuro, estamos respondendo a uma demanda real do transporte aéreo, mas, também, estamos atuando socialmente. Participar da construção e da reestruturação de trajetórias de vida é uma missão que engrandece o SEST SENAT”, afirma a diretora executiva nacional da entidade, Nicole Goulart.

Mais oportunidades

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Brasil vive um momento de expansão do transporte aéreo, com mais pessoas voando e novas rotas sendo ofertadas. “Esse crescimen-

to traz oportunidades e responsabilidades. Com este edital, o Ministério está investindo diretamente nas pessoas que fazem a aviação acontecer todos os dias. Estamos preparando o Brasil e falando de abrir portas para novas carreiras e gerar emprego qualificado”, afirmou.

A formação acontece em uma das estruturas mais bem avaliadas do país: o SEST SENAT de Samambaia. A unidade abriga o único Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) com três estrelas no programa de qualidade na instrução da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). Desde 2020, mais de 1.200 mecânicos foram formados lá.

Nos laboratórios, os alunos aprendem com carga prática mínima exigida pela regulamentação, simuladores de voo e cursos extracurriculares. Ao final, passam pela banca da Anac para obtenção do Certificado de Conhecimento Técnico. “O aluno sai pronto para o ambiente operacional, muitos deles são contratados ainda durante a formação”, afirma André Luiz Lima, técnico de formação profissional no SEST SENAT e coordenador de cursos de MMA pela Anac.

“O aluno sai pronto para o ambiente operacional, muitos deles são contratados ainda durante a formação.”

André Luiz Lima, técnico de formação profissional no SEST SENAT e coordenador de cursos de MMA pela Anac



Aviação feita de sonhos e realidade

Depois de seis anos como servidora pública na segurança penal do Rio Grande do Norte, Karina Lima, 34 anos, voltou para a sala de aula não por necessidade, mas por escolha. “Quando eu piso em um aeroporto, eu me sinto em casa”, diz.

O sentimento começou aos 15 anos, quando o irmão mais velho, que é piloto, a levou pela primeira vez para dentro de uma cabine. Desde então, cada aeroporto virou um lembrete de algo que ainda não tinha nome, mas já tinha destino: Brasília.

Karina cresceu em uma cidade distante da capital potiguar, aonde as oportunidades raramente chegavam antes das limitações. Estudou em colégio militar, sonhou com a aviação, mas fez o que estava ao alcance. Conseguiu bolsa integral, cursou Direito, passou na OAB ainda na graduação e, três meses de-

pois de formada, foi aprovada em concurso público. Estabilidade, salário, reconhecimento e, ainda assim, inquietação. “Eu gostava do que fazia, mas meu coração vibrava em outro lugar”.

Casada há dez anos, Karina viveu um ano e meio de relacionamento a distância quando a esposa passou em um concurso público em Brasília. Foi então que ela decidiu seguir seu sonho. Pediu exoneração, deixou o estado, recomeçou do zero. Todos foram contra, mas ela veio mesmo assim.

O risco era alto. Mas o ponto de virada aconteceu com o edital do projeto Asas para Todos, parte do programa Asas para o Futuro. “Desisti de todas as outras carreiras. Não quero mais advogar, não quero mais concurso. Quero viver a aviação”, afirma a estudante, que finalizará o curso no próximo ano.

Geração Z e o mercado de trabalho da aviação

Eduardo Rodrigues tem 19 anos e um despertador que toca às 4h30 em Planaltina (DF). O esforço de atravessar o Distrito Federal para estudar em Samambaia e depois seguir para o trabalho é movido por uma paixão que começou na infância, quando ele olhava para o céu e tentava decifrar como “aquele bicho grande voava”. Hoje, Eduardo não só entende a física por trás do voo, como já coloca a mão na massa no mercado de helicópteros e *offshore*. “Para mim, a aviação é o mundo. Brasília não é o ápice”, diz o jovem, que já vislumbra missões em outros estados e países.

Na mesma turma, Geovana Siqueira, moradora

do Paranoá, também de 19 anos, concilia o curso técnico de manhã com a faculdade de Direito à noite. Para ela, a mecânica aeronáutica surgiu como uma oportunidade imperdível de entrar em um mercado aquecido e tecnicamente desafiador. “Eu acredito que podem levar tudo de você, menos o conhecimento. Quero mostrar que a mão de obra feminina é segura, ética e extremamente necessária na manutenção aeronáutica”, afirma.

Eduardo e Geovana são exemplos de jovens aprendizes: o SEST SENAT já formou mais de 15 mil jovens, em diversas áreas, com fundamento na Lei da Aprendizagem Profissional (Lei nº 10.097/2000).



Recursos para fortalecer os serviços

O papel do SEST SENAT na capacitação para os diferentes modais do transporte pode se fortalecer ainda mais. É que tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 79/2020, que direciona as contribuições compulsórias de empresas privadas e públi-

cas do segmento portuário e empresas privadas do modal aéreo para a entidade. Hoje, o SEST SENAT conta apenas com recursos do segmento rodoviário, embora atenda todos os modais. O texto já foi aprovado no Senado Federal.

O mercado tem pressa

Segundo dados da Anac, o Brasil tem mais de 15 mil aeronaves aeronavegáveis e cerca de 31 mil habilitações válidas de mecânicos, distribuídas entre um número limitado de profissionais, já que muitos possuem mais de uma especialização.

Não é suficiente, explica Raul de Souza (foto), diretor de Segurança e Operações de Voo da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea). “É extremamente importante a formação de novos profissionais na aviação, sejam eles mecânicos, engenheiros ou técnicos em manutenção, para

poder dar o suporte necessário para as novas aeronaves que ingressam no país para as empresas aéreas brasileiras”, enfatiza.

Segundo ele, a demanda não é apenas da aviação comercial. Aviação executiva, *offshore* e aviação geral também enfrentam escassez. Por isso, a parceria atende uma necessidade direta das empresas aéreas. “A verdade é que os jovens costumam ser absorvidos quase que imediatamente pela indústria. O tempo de adaptação é menor e a entrada na linha de frente é mais rápida”, finaliza.

Curso de mecânica aeronáutica do SEST SENAT (Unidade Brasília)



O que vem por aí?

O curso técnico realizado em parceria com o MPor é apenas a ponta do iceberg. Se, hoje, as atividades de excelência em manutenção estão concentradas em Brasília, o plano de voo para os próximos anos prevê uma descentralização estratégica e as metas incluem:

- expansão geográfica: levar o curso de MMA para outras regiões do país;
- diversificação de portfólio: estão em pauta a criação de cursos de formação de pilotos, operadores de cesto aéreo e outras especialidades essenciais para a operação em solo e no ar.
- *hub* nacional em Brasília: a ideia é modernizar ainda mais a unidade do SEST SENAT de Samambaia para se tornar um centro de

referência mundial, com alojamentos para estudantes de todo o Brasil e laboratórios de última geração.

Os resultados da atuação do SEST SENAT na formação aeronáutica já refletem no mercado. Em Brasília, mais de 70% dos profissionais formados são alunos ou ex-alunos da instituição. No público feminino, cerca de 80% das alunas do curso já foram contratadas.

Programas complementares reforçam esse impacto, como o Asas para Todos, desenvolvido com a Anac, que atende 49 alunos (com curso em andamento e 13 já contratados, sendo seis mulheres), e o Asas de Oliva, realizado com o Exército Brasileiro, que formou 100 alunos em três meses, com quatro já contratados e outros seis em fase de entrevista. ■



Para assistir

As aulas de mecânica de aeronaves ministradas na unidade operacional de Sambambaia (DF) foram destaque no primeiro episódio da websérie “Próxima Parada: SEST SENAT 30 anos”. Os filmes são protagonizados pela cantora Sula Miranda, que entrevista diversos alunos. Confira aqui:



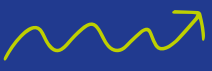
Saiba mais sobre o
Asas para o Futuro:





ITL 2026

O CONHECIMENTO
QUE MOVE
O TRANSPORTE



NOVOS CURSOS, NOVAS OPORTUNIDADES,
MAIS IMPACTO PARA O SETOR



14 NOVAS TURMAS
PARA CAPACITAR LÍDERES DO SETOR
500 NOVOS GESTORES FORMADOS
NOVA PARCERIA DE RENOME: **INSPER**



Mulheres 
no transporte
Trajetórias que inspiram

INOVAR PARA AVANÇAR,
RESPEITAR PARA LIDERAR
13 DE MAIO

FÓRUM ITL DE
**INOVAÇÃO DO
TRANSPORTE**

CIBERSEGURANÇA
E GESTÃO DE RISCOS
23 DE SETEMBRO



ITL:

VOCÊ MAIS PREPARADO,
SUA EMPRESA
MAIS COMPETITIVA
ITL.ORG.BR

Acesse e saiba mais:



ITL

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Iniciativas que movem a transição energética no Brasil

Série de reportagens mostra cases liderados por empresas de transporte. Nesta primeira parte, conheceremos três projetos com grande potencial para a descarbonização do setor

por Fabiana A. Vieira e Priscila Ferreira Castro



Empresas de transporte no Brasil estão transformando compromissos em prática, com soluções que reduzem emissões e reposicionam a logística nacional diante da agenda climática global. São projetos que apontam caminhos para a transição energética e que, por serem considerados inovadores, foram exibidos na Estação do Desenvolvimento, o espaço liderado

pelo Sistema Transporte na Zona Verde da COP30 (Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas), em Belém.

De postos próprios de biometa-no a frotas de cegonhas movidas a gás natural e *pit stops* de abastecimento em diferentes estados, cada iniciativa mostra que é possível alinhar competitividade e sustentabilidade. O impacto é mensurável, com milhares de toneladas de

CO₂ evitadas, milhões de metros cúbicos de combustível renovável consumidos e investimentos robustos em economia circular. O futuro da logística verde está sendo construído por empresas que decidiram liderar a mudança.

Com esta série especial, a **Revista CNT Transporte Atual** deseja dar ainda mais visibilidades a esses casos, para que possam ser replicados entre os transportadores.

Biometano no transporte pesado



A Bravo Serviços Logísticos deu um passo significativo rumo à descarbonização do transporte pesado ao inaugurar, em Paulínia (SP), um posto *off grid* de abastecimento de biometano e colocar em operação 23 caminhões capazes de rodar com esse insumo. O investimento de R\$ 29 milhões posiciona a empresa como referência nacional na adoção de combustíveis renováveis para o transporte rodoviário de cargas pesadas.

Paulínia foi definida como ponto inicial por ocupar posição central na logística da empresa, com rotas que conectam polos industriais ao Porto de Santos e às fronteiras agrícolas do país. A iniciativa fortalece a competitividade da companhia em um cenário de crescente demanda por soluções de baixo carbono e antecipa tendências regulatórias, como o mercado de carbono e a Lei do Combustível do Futuro (Lei nº 14.993/2024).

Segundo Marcos Azevedo, *head* de Sustentabilidade da Bravo, a decisão reflete uma visão de longo prazo. “A empresa entendeu que é preciso construir as soluções e não apenas esperar que elas aconteçam. Os impactos atuais das mudanças climáticas mostram que esse é o caminho inevitável. Outro ponto relevante é a regulação do mercado de carbono, que

tende a trazer o CO₂ como um custo para a cadeia logística; por isso, antecipar soluções de redução de emissões é estratégico. Além disso, há uma demanda crescente dos embarcadores por alternativas de baixo carbono. Esses fatores combinados tornam a Bravo mais competitiva nos cenários de médio e longo prazos”, detalhou.

Segundo o executivo, o biometano é, hoje, uma das poucas alternativas viáveis para frotas pesadas, com potencial de expansão e benefícios crescentes à medida que o projeto ganha escala. Os testes iniciais com caminhões a GNV (gás natural veicular) foram determinantes para a adoção definitiva do combustível. A experiência permitiu desmistificar o uso do gás, treinar motoristas em direção econômica e comprovar o potencial de redução de emissões — cerca de 94% em relação ao diesel, segundo o GHG Protocol.

Esses aprendizados deram segurança para ampliar a frota e consolidar o biometano como solução prioritária. Agora, o desafio é expandir os corredores verdes de abastecimento, conectando novas rotas e estados. Para isso, a Bravo utiliza o GNV como gás de transição e aposta na ampliação da oferta de biometano, apoiada por novos projetos de produção e pelo avanço regulatório.



ODS relacionados



Conheça mais ações de sustentabilidade da Bravo Serviços Logísticos

Cegonhas movidas a GNV



O Grupo Sada, líder nacional no transporte de veículos, consolidou um projeto inovador de descarbonização ao colocar em operação, em 2025, a primeira frota de cegonhas movidas a gás natural e biometano. Entre junho e dezembro, os caminhões rodaram 500 mil quilômetros, comprovando a confiabilidade da solução e registrando uma redução aproximada de 18% nas emissões de CO₂, sem comprometer o desempenho ou a produtividade.

Os veículos mantêm níveis equivalentes de torque e potência em relação ao diesel, com autonomia média de 350 quilômetros e abastecimento rápido, assegurando eficiência nas operações logísticas. A iniciativa envolveu a integração de motor, sistemas de armazenamento de gás, eletrônica embarcada e regularização documental em uma solução completa, que alia inovação técnica, viabilidade econômica e impacto ambiental mensurável. Em 2025, a frota atingiu 32 unidades, chegando a 35 no início de 2026.

Segundo Luisa Medioli, diretora de Sustentabilidade do Grupo, o projeto traduz a visão estratégica da empresa. “A transição energética no transporte é um processo complexo e sistêmico, que envolve

tecnologia, infraestrutura, políticas públicas e colaboração entre empresas, governos e sociedade civil. Enxergamos uma oportunidade clara de liderança ao combinar descarbonização, eficiência operacional e relevância competitiva. Nossa ambição é atuar como agente de mudança real no setor, implementando soluções escaláveis e economicamente viáveis, além de contribuir para políticas públicas estruturantes como o Mover (Programa Mobilidade Verde e Inovação), do governo federal, e a PNRS (Política Nacional de Resíduos Sólidos). Assim, ajudamos a moldar o futuro da mobilidade no Brasil e na América Latina”, garante.



Luisa Medioli, diretora de Sustentabilidade do grupo Sada



ODS relacionados



Conheça a estratégia ESG do grupo Sada

Pit stops de abastecimento de biometano



A Reiter Log estabeleceu uma meta ousada: até 2035, alcançar uma frota 100% movida a combustíveis alternativos, como biometano e elétricos. Como parte desse compromisso, a empresa implantou quatro postos próprios de abastecimento de biometano em São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. Até agosto de 2025, essas estruturas já haviam realizado 24.867 abastecimentos, totalizando 3,7 milhões de metros cúbicos de combustível renovável, e evitando a emissão de 7.999 toneladas de CO₂.

O biometano, de origem orgânica e renovável, reduz em até 95% os gases de efeito estufa, elimina poluentes locais e fortalece a economia circular. Ao conectar frota, infraestrutura e energia limpa, a Reiter Log se consolida como protagonista da logística verde no Brasil, transformando metas de descarbonização em resultados mensuráveis.

Segundo Vanessa Reiter Pilz, vice-presidente de ESG da companhia, o projeto exigiu superar desafios operacionais e de infraestrutura em diferentes estados e se mostrou uma decisão acertada. “A infraestrutura logística no Brasil ainda precisa evoluir, mas percebemos um interesse crescente em impulsionar projetos

capazes de contribuir com a descarbonização do setor. Foi este movimento pioneiro que consolidou a Reiter Log na liderança em logística verde no Brasil”, resume.

A empresa monitora permanentemente os impactos ambientais e econômicos da frota, com inventário completo de gases de efeito estufa publicado no Registro Público de Emissões Brasileiro, certificação Ouro no GHG Protocol e participação ativa na Rede Brasil do Pacto Global da ONU. Além disso, planeja expandir os *pit stops* para novos corredores logísticos e investe na instalação de uma usina própria de biometano no Rio Grande do Sul, reforçando a estratégia de escalabilidade e viabilidade econômica. ■



Vanessa Reiter Pilz,
vice-presidente de ESG
da Reiter Log



ODS relacionados



Conheça ações em Logística Verde
do grupo Reiter Log

Nova publicação da CNT no ar!

energia
NO TRANSPORTE

Combustível Sustentável de Aviação

Saiba o que é o **combustível sustentável de aviação** e sua importância para a descarbonização do setor de transporte.



Acesse a publicação em **cnt.org.br** e saiba como podemos avançar a transição energética no segmento!

Mapa para a participação feminina

Alunos da Especialização em Gestão de Negócios desenvolveram, como projeto aplicativo, manual prático para ampliar a presença de mulheres no transporte coletivo e rodoviário

por Fabiana A. Vieira

O transporte rodoviário urbano tem diante de si uma grande oportunidade de se reinventar. A diversidade, quando incorporada às práticas do setor, pode abrir caminhos para o crescimento sustentável e novas formas de competitividade. A presença feminina, ainda discreta nas funções de motorista, desponta como chave para renovar a força de trabalho e trazer olhares diferentes para um segmento essencial para a sociedade.

Mas essa oportunidade nasce de um desafio que não pode ser ignorado. O transporte rodoviário urbano convive com uma dupla crise, resultado da escassez de motoristas qualificados e do envelhecimento da força de trabalho, somados à desigualdade de gênero que mantém apenas 3% das vagas de motorista ocupadas por mulheres.

Foi nesse contexto que surgiu o projeto “A diversidade de gênero no setor de transporte: Um modelo que promova a inserção feminina em cargos de motoristas em empresas rodoviárias de transporte urbano no Brasil com auxílio dos sindicatos”, correalizado por: Lucas Roberto Melo de Assis, gerente de FP&A e BI da Unidas Locadora; Azis Silva Guimarães, assessor da Diretoria da Transpedrosa; Alexsander da Costa, gerente de Treinamento da

Célere Transportes Ltda; e Victor Adriel Kerller, gerente de Inovação e Investimento da Dmari Transporte e Logística; Daniel Sonego, gerente geral de Tecnologia da Azul; Luis Paschoalin, diretor geral da Viação Santa Edwiges; e Arthur Lobato, gerente geral da Expresso Unir.

O trabalho foi defendido no âmbito da Especialização em Gestão de Negócios, coordenada pelo ITL, promovida pelo SEST SENAT e ministrada pela FDC (Fundação Dom Cabral). Para avançar, os alunos investiram em três frentes: análise documental de políticas de diversidade; *benchmarking* de programas pioneiros, como o Mulheres no Volante, da Transpedrosa e da Budel; e pesquisa de campo, com 68 mulheres motoristas, ex-motoristas ou interessadas em se profissionalizar.

Os resultados revelaram um cenário preocupante, já que 48,5% relataram discriminação e 26,5% afirmaram ter sofrido assédio moral ou sexual, o que evidencia a urgência de medidas estruturadas para criar ambientes mais seguros e inclusivos.

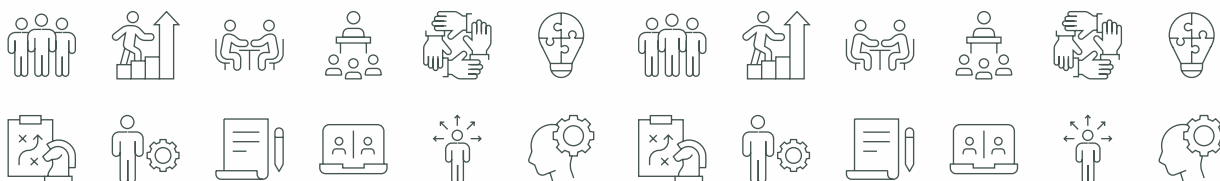
Protocolos aplicáveis

Como resultado desse processo, os alunos elaboraram o manual Em Busca Delas, concebido para orientar sindicatos patronais e empresas

na implementação de ações efetivas de inclusão. Estruturado em quatro etapas, que incluem o diagnóstico do problema, as diretrizes para atração, a implementação do programa e o monitoramento por indicadores, o documento oferece um roteiro didático para ampliar a presença feminina na função de motorista.

Segundo os autores, o manual nasceu da escuta ativa de mulheres entrevistadas e da análise de programas pioneiros. “Não queríamos apenas propor boas intenções, mas construir protocolos aplicáveis, que pudessem ser incorporados às rotinas das empresas e dos sindicatos”, explica Lucas Roberto de Assis, da Unidas. Ele reforça que o comprometimento da liderança é o ponto central. “Sem apoio da gestão, as iniciativas perdem força e não se sustentam no longo prazo”.

Entre as recomendações, estão medidas como protocolos de prevenção e combate à discriminação e ao assédio, canais seguros de denúncia e campanhas de sensibilização. O manual também aponta benefícios, como a redução da rotatividade, ganhos operacionais e o fortalecimento da imagem institucional. “A diversidade não é apenas uma pauta social, é também uma solução econômica para enfrentar a escassez de mão de obra”, acrescenta Assis.



Testado na prática

A Célere Transportes foi escolhida como empresa-piloto para validar o manual, testando na prática a efetividade das diretrizes propostas. “As expectativas são bastante positivas e estão ancoradas na experiência da empresa, que terá papel estratégico como campo de validação prática do manual”, afirma Alexander da Costa.

O horizonte estratégico prevê que, até 2027, cláusulas de equidade de gênero sejam incorporadas às convenções coletivas, consolidando o manual como referência setorial. Mais que um guia de inclusão, o Em Busca Delas se apresenta como uma ferramenta de transformação cultural e de competitividade para o transporte rodoviário e pode abrir caminho para que outras empresas do setor repliquem suas

práticas e fortaleçam a mobilidade com base na diversidade.

O projeto aplicativo analisou, ainda, iniciativas já em andamento, como o Mulheres no Volante, da Transpedrosa e da Budel. “Observamos que investimentos consistentes em capacitação técnica e em treinamento comportamental, aliados a ações de valorização, são fatores decisivos para o sucesso”, afirma Azis Silva Guimarães.

Segundo ele, os resultados operacionais também surpreenderam. Motoristas mulheres apresentaram índices de acidentes abaixo da média e maior disponibilidade, quebrando o tabu de que teriam menos tempo devido às demandas familiares.



Lucas Roberto Melo de Assis, gerente de FP&A e BI da Unidas Locadora

“Ao observarmos a falta de motoristas e a pouca presença feminina nesse posto, entendemos que havia ali uma oportunidade de impulsionar a inclusão e responder aos desafios atuais do setor.”

“Motoristas mulheres apresentaram índices de acidentes abaixo da média e maior disponibilidade, quebrando o tabu de que teriam menos tempo devido às demandas familiares.”



Azis Guimarães, assessor da Diretoria da Transpedrosa S.A.

O papel dos sindicatos

O projeto destaca que os sindicatos patronais têm papel relevante na promoção da diversidade de gênero no transporte, especialmente ao propiciar mudanças institucionais e culturais. Também cabe aos sindicatos estimularem as empresas a realizarem adaptações estruturais e culturais que garantam ambientes inclusivos e seguros.

Para o gerente de Inovação e Investimento da Dmari Transporte e Logística, “cabe ao sindicato negociar cláusulas de equidade nas convenções coletivas, articular parcerias institucionais e promover campanhas de sensibilização”, aponta. “Às empresas, cabe a implementação tática e a gestão da mudança interna”, arremata Victor Adriel.

Por fim, o projeto aplicativo evidenciou que a promoção da equidade de gênero não é responsabilidade exclusiva das mulheres. “Nós, homens, também precisamos ser agentes da mudança. A escuta ativa das participantes ampliou nosso entendimento sobre desigualdades estruturais e reforçou nosso papel como aliados”, conclui Lucas Assis.

Ao transformar diversidade em estratégia, o setor de transporte abre espaço para uma solução à escassez de motoristas, ao mesmo tempo em que promove justiça social e alinhamento aos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável) estipulados pela ONU (Organização das Nações Unidas).

SEST SENAT faz sua parte

O movimento pela inclusão das mulheres no transporte rodoviário, evidenciado pelo projeto aplicativo do ITL, encontra aderência em iniciativas já em curso no Sistema Transporte. Entre elas, o programa Mais Motoristas, do SEST SENAT, tem se destacado como resposta à escassez de mão de obra no setor e inclusão de gênero.

Desde sua criação, em 2023, o programa já movimentou a participação de 7.869 mulheres, entre editais PJ e sociais — o que representa 12,3% do total de inscritos. No mesmo período, 1.948 mulheres conquistaram a CNH por meio da iniciativa, representando 13,9% dos habilitados.

Já no âmbito da Escola de Motoristas Profissionais, foram capacitadas 2.617 mulheres, o que representa 13,6% do total de participantes. O programa é voltado para motoristas habilitados nas categorias C, D ou E, e oferece trilhas de aprendizagem direcionadas ao desenvolvimento de competências técnicas e comportamentais. Essas

trilhas contemplam cursos regulamentados pelo Contran, assegurando alinhamento às normativas vigentes e aos requisitos legais para a formação de condutores profissionais.

Para 2026, os programas seguem em andamento com algumas novidades. No Mais Motoristas, estão previstos o lançamento de um novo edital PJ em agosto, a execução das vagas abertas em 2025 e, em março, um edital inédito focado para mulheres. Já na Escola de Motoristas, as novidades incluem o aumento do número de profissionais capacitados e a aquisição de veículos para as aulas práticas. ■



Visite o site do
Mais Motoristas



Saiba mais sobre a
Escola de Motoristas

TRANSFORME
**sua empresa
com liderança
estratégica**



ESPECIALIZAÇÃO

GESTÃO DE NEGÓCIOS

TURMAS EM: **Belo Horizonte (MG) - São Paulo (SP)**
Porto Alegre (RS) - Salvador (BA) - Rio de Janeiro (RJ)

↳ **INSCRIÇÕES
EM BREVE**



A comunicação bem governada sustenta a confiança pública

por Vania Bueno

O transporte é um serviço de utilidade pública. Quando funciona bem, quase não aparece. Quando falha, o impacto é imediato — no abastecimento, na mobilidade, nos preços, na segurança e no cotidiano. Por isso, reputação no setor não é apenas boa imagem, é confiabilidade percebida: a crença coletiva de que pessoas e cargas vão circular com segurança, previsibilidade e continuidade.

Indicadores dimensionam a escala do sistema. A frota brasileira registrada soma 128,6 milhões de veículos (nov./2025) e a malha rodoviária alcança 1,72 milhão de quilômetros, dos quais 28,2 mil quilômetros são concedidos. Em 2025, os investimentos diretos pagos pela União e estatais em infraestrutura de transporte totalizaram R\$ 16,7 bilhões, com predominância do modal rodoviário. E, na ponta do usuário, a de-

manda segue alta: no transporte rodoviário interestadual, foram 35,56 milhões de passageiros entre janeiro e novembro de 2025, alta de 9,6% em relação ao mesmo período de 2024. Foram transportadas 96,65 milhões de toneladas de grãos, soja, milho e farelo (jan.–nov./2025).

Esse contexto evidencia um fator reputacional decisivo: interdependência. A mobilidade de pessoas e cargas depende de um sistema com diferentes modais, corredores, terminais e operações que se sustentam mutuamente. A melhor operação, e reputação, de cada elo é essencial para o todo. Quando um ponto falha, a cadeia sente — atrasos se propagam, custos sobem, cidades travam, serviços essenciais ficam vulneráveis. Reputação, portanto, é menos retrato e mais filme: um saldo de confiança que se forma pela coerência acumulada entre promessa e entrega, inclusive na forma como incidentes são tratados.

É aqui que comunicação entra contra governança. Reputação é consequência do modo como se decide, do modo como se executa e do modo como se explica. Para o setor, comunicação precisa cumprir três funções, com método: informar (o que aconteceu ou acontecerá); esclarecer (os acontecimentos critérios e responsabilidades); e orientar (o que muda e o que fazer). Isso vale na rotina e, sobretudo,

em situações críticas, de intempéries e acidentes inevitáveis a falhas operacionais. Silêncio prolongado vira ruído. Ruído vira boato. Boato vira risco.

Há ainda um ponto interno subestimado: colaboradores são o primeiro público. Se equipes não entendem prioridades, protocolos e limites de decisão, a execução falha e risco operacional vira risco reputacional. Comunicação interna clara, treinamento e aprendizagem pós-incidente são parte da “manutenção” invisível da confiança.

Outro ponto crítico é discernimento. Serviços essenciais não podem ser capturados por interesses particulares acima do interesse público. Qualquer intervenção deliberada que rompa fluxos tende a gerar perdas em cascata para múltiplos atores. Reputação, nesse setor, depende de sinais consistentes de responsabilidade, prioridade ao coletivo e respeito às regras.

Por fim, reputação se constrói também pelo cuidado contínuo. Iniciativas como o Despoluir acumulam mais de 5,17 milhões de avaliações veiculares desde 2007, com alto índice de aprovação, evidenciando o compromisso com melhoria e sustentabilidade. Comunicação bem governada torna visível esse valor, fortalece relações com públicos diversos e protege o que o setor tem de mais valioso: a confiança pública.



Vania Bueno

Conselheira, comunicadora especialista em Governança, professora e palestrante. Autora do livro “Comunicação e Governança: Parecer e Ser na Era da Transparência” (2025)

O poder da comunicação nos transportes urbanos

por Francisco Christovam

O Colégio de Comunicação e Marketing da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) reúne, duas vezes ao ano, jornalistas e técnicos das áreas de assessoria de imprensa e marketing das empresas operadoras associadas e das entidades filiadas. O objetivo do encontro é trocar experiências e examinar situações e soluções de problemas para gerar conhecimento e práticas relevantes para o setor.

A NTU também criou um Comitê de Comunicação, com a participação de membros da Diretoria Executiva e do Conselho Diretor, bem como de especialistas convidados, para discutir cenários, políticas e estratégias, visando o aprimoramento das comunicações com todos os agentes envolvidos no transporte coletivo urbano de passageiros.

Essas iniciativas são respostas ao desafio permanente da comunicação setorial, já que o segmento de transporte urbano de passageiros por ônibus, normalmente, demonstra uma certa resistência à inovação e à modernização dos processos de comunicação. Isso contribui, significativamente, para a construção de uma imagem negativa perante os formadores de opinião, os passageiros e a sociedade.

Superar esse desafio requer que o setor adote práticas modernas de comunicação integrada e de marketing como uma ferramenta estratégica que pode contribuir, significativamente, para reverter a imagem e a reputação

negativas e promover um ambiente mais confiável e inovador.

As informações e as orientações necessárias para o bom funcionamento do sistema de transporte público devem chegar à sociedade, independentemente dos meios utilizados para a sua transmissão, e ser transmitidas com o uso de uma linguagem clara e objetiva, com frases curtas, diretas, sem rodeios ou ambiguidades, para facilitar a compreensão por todos os agentes.

Para tornar a comunicação mais eficaz é preciso, ainda, adotar a comunicação inclusiva, incorporando pictogramas, símbolos universais e conteúdo em braille em todos os materiais informativos. Essas ferramentas garantem que pessoas com diferentes necessidades possam compreender as orientações, contribuindo para a inclusão social. Outro ponto importante é o treinamento constante da equipe, capacitando os colaboradores por meio de práticas de comunicação interna para esclarecer dúvidas e garantir que as informações sejam transmitidas aos clientes do transporte coletivo de forma acolhedora e eficiente.

Merece destaque, também, a preparação de um plano de comunicação estruturado para a gestão de crises e emergências, permitindo agir rapidamente, minimizando riscos, mantendo todos os envolvidos bem-informados e garantindo a continuidade da prestação do serviço.

É de suma importância criar canais

específicos para receber o *feedback* dos passageiros e utilizar as diversas e modernas ferramentas digitais e interativas, que proporcionam atendimento imediato e personalizado e permitem o envio de informações e atualizações diretamente aos usuários, em tempo real. Por fim, pesquisas de satisfação contribuem para identificar pontos de melhoria nos serviços e adaptar as práticas de comunicação às necessidades reais dos passageiros.

Com a utilização desses conceitos e dessas práticas, a comunicação nos transportes coletivos urbanos de passageiros por ônibus pode deixar de ser um problema para os operadores e se tornar uma solução na modernização do segmento e na melhoria da reputação das empresas operadoras, que está diretamente relacionada com o atendimento das expectativas e dos desejos da população que utiliza esse serviço. ■



Francisco Christovam

Diretor-presidente da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, vice-presidente da FETPESP (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo) e da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), e membro do Conselho Diretor da CNT

Você já planejou o seu segundo ato?

por Ana Silvia Resende

Tocar um negócio, especialmente um negócio familiar, é uma missão que exige foco, energia, resiliência e atenção quase exclusiva. Nessa jornada, é comum que o olhar se volte apenas ao crescimento da empresa e, em alguns casos, à manutenção da harmonia familiar. Mas, com frequência, uma dimensão importante acaba esquecida: o futuro pessoal de quem lidera.

Quando estamos imersos numa rotina intensa, pensando no negócio 24 horas por dia, durante todos os dias do ano, projetar o futuro individual pode parecer um luxo. Além disso, o simples ato de pensar em sucessão costuma despertar desconforto. Para muitos, soa como aposentadoria ou perda de protagonismo — o que não precisa ser verdade.

Um dos principais equívocos nesse processo é acreditar que a sucessão se resume ao preparo do sucessor. Mas há outro lado, igualmente essencial: preparar o sucedido. Em outras palavras, preparar a si mesmo. Esse é o momento de planejar, com consciência e liberdade, o seu segundo ato. É aqui que você retoma as rédeas da sua trajetória, com autonomia para escolher o que deseja fazer, contribuir ou viver nos próximos anos.

E, acredite, o segundo ato pode ser tão ou até mais prazeroso do que o primeiro. É um capítulo em que é possível resgatar atividades que sempre despertaram entusiasmo, mas ficaram em segundo plano durante a

intensa dedicação ao negócio. Você pode continuar contribuindo com a empresa, em outro papel e, ao mesmo tempo, explorar novos interesses, dentro ou fora do ambiente corporativo.

Ao longo da minha experiência, acompanhei diversas transições inspiradoras. Um líder de empresa familiar decidiu, como segundo ato, liderar a academia de conhecimento da companhia, transmitindo seus saberes em engenharia a funcionários que ansiavam por aprender. Ele não só continuou relevante, como ganhou nova motivação.

Outro executivo, ao deixar o cargo de CEO no setor industrial, focou sua atuação na governança, assumindo responsabilidades nos conselhos de Administração e de Acionistas. Com agenda mais flexível, começou a realizar longas viagens de moto por rotas exóticas, incluindo a Sibéria. Em conversa, disse: “Eu me permiti viver além do negócio”.

Também conheci um empresário do setor de transporte que passou o comando ao filho, acompanhando-o a distância, e foi cuidar da abertura de uma fazenda de gado em país vizinho, projeto que alimentava há anos.

Houve ainda quem, após a transição, dedicou-se ao trabalho social que admirava, mas nunca coube em sua agenda. Hoje, atua no Conselho da família e em conselhos consultivos de três ONGs, encontrando realização em causas maiores.

O que essas histórias têm em comum? Nenhuma dessas pessoas foi aposentada do negócio familiar à sua revelia. Todas planejaram cuidadosamente seu segundo ato, respeitando seu tempo, seus desejos e seus valores. Em muitos casos, construímos juntos esse caminho ao longo de anos, para que a transição ocorresse de forma estruturada, harmoniosa e alinhada à identidade de cada um. Assim, não só não se sentiram “enxotadas”, como mantiveram-se relevantes para os negócios — em posições de contribuição mais sênior e menos demandantes.

A verdade é simples: se você não planejar o seu segundo ato, alguém pode fazer isso por você. E o resultado talvez não seja o que gostaria. O segundo ato não deve ser uma imposição externa, mas uma escolha pessoal, consciente e estratégica. É a chance de renovar seu propósito, redefinir sua contribuição e, acima de tudo, viver com plenitude.



Ana Silvia Resende
Especialista em empresas familiares. É sócia da ALMA Consultoria e professora do Insuper

Transformar o transporte começa por quem o move.



Emprega Transporte
oportunidades
para trabalhadores
e empresas.

Cadastre-se:

empregatransporte.sestsenat.org.br



 **Emprega
transporte**
SEST SENAT

De transporte a gente entende. E leva a sua empresa muito mais longe.

Anuncie na principal revista do transporte e
deixe o seu produto circular por todo o Brasil.



Para anunciar,
entre em contato:

@ revista@cnt.org.br

✉ (61) 2196-5700

REVISTA

CNT
TRANSPORTE ATUAL