

Business Intelligence

SEST SENAT

Clique e assista
ao vídeo do
SEST SENAT

12,8
milhões de
atendimentos

Crescimento de **21%**
em relação a 2018

MAIS EFICIENTE

**SEST SENAT bate novo
recorde de atendimentos.**
Trabalho realizado em parceria
com a CNT e o ITL contribui
para o desenvolvimento
do transporte

De roupa nova

Revista CNT apresenta
inovação no projeto
gráfico e editorial

Transporte pelo Brasil

Seção inédita traz as
informações do
transporte pelo país

Opinião

Drauzio Varella
estreia como
colunista



Todos os dias, milhões de trabalhadores colocam o Brasil para girar. Por terra, por água ou pelo ar, eles movimentam a economia nacional pela força do seu trabalho.

São mais de 2,2 milhões de pessoas que são responsáveis, diariamente, por conectar o país.

*O transporte move o emprego.
O transporte move famílias.
O transporte move o desenvolvimento.*

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

CNT / SEST SENAT / ITL

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

Bruno Batista
João Victor Mendes
Myriam Caetano
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF
Livia Cerezoli - MTB 42700/SP
Natália Pianegonda - MTB 14695/RS

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito

Revisão

Filipe Linhares

Fale com a Redação

(61) 3315-7142/7203
revista@cnt.org.br

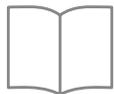
SAUS – Quadra 1 – Bloco J
Edifício Clésio Andrade – 11º andar
Brasília – DF – CEP: 70070-010

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: 40 mil exemplares

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



Os conceitos emitidos nos artigos assinados não refletem necessariamente a opinião da CNT Transporte Atual

/// capa



Metas atingidas

pág. 22

SEST SENAT amplia número de atendimentos em 2019, sem elevar gastos. Crescimento é fruto de uma gestão cada vez mais eficiente e focada em resultados para os transportadores.



/// Entrevista **Fernando Sampaio**

Economista da LCA analisa o atual cenário econômico do Brasil e faz projeções para 2020

pág. 08



/// Rodoviário

Tecnologia pode ser ameaça de segurança para veículos

pág. 34

/// Ferroviário

As curiosidades da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá

pág. 38



/// Aquaviário

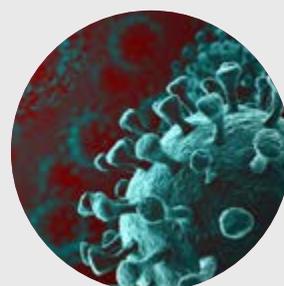
Implantação de sistemas comunitários deve acelerar o comércio exterior

pág. 44

/// Aéreo

O impacto do coronavírus nas operações das companhias aéreas

pág. 50



/// Institucional

Revista CNT apresenta inovações no projeto gráfico e editorial **pág. 16**

/// Expansão

SEST SENAT inaugura três novas unidades em fevereiro **pág. 30**

/// CNT

Confederação lança Glossário do Transporte **pág. 32**

/// ITL

Saber como cuidar da marca é essencial no mundo empresarial **pág. 56**

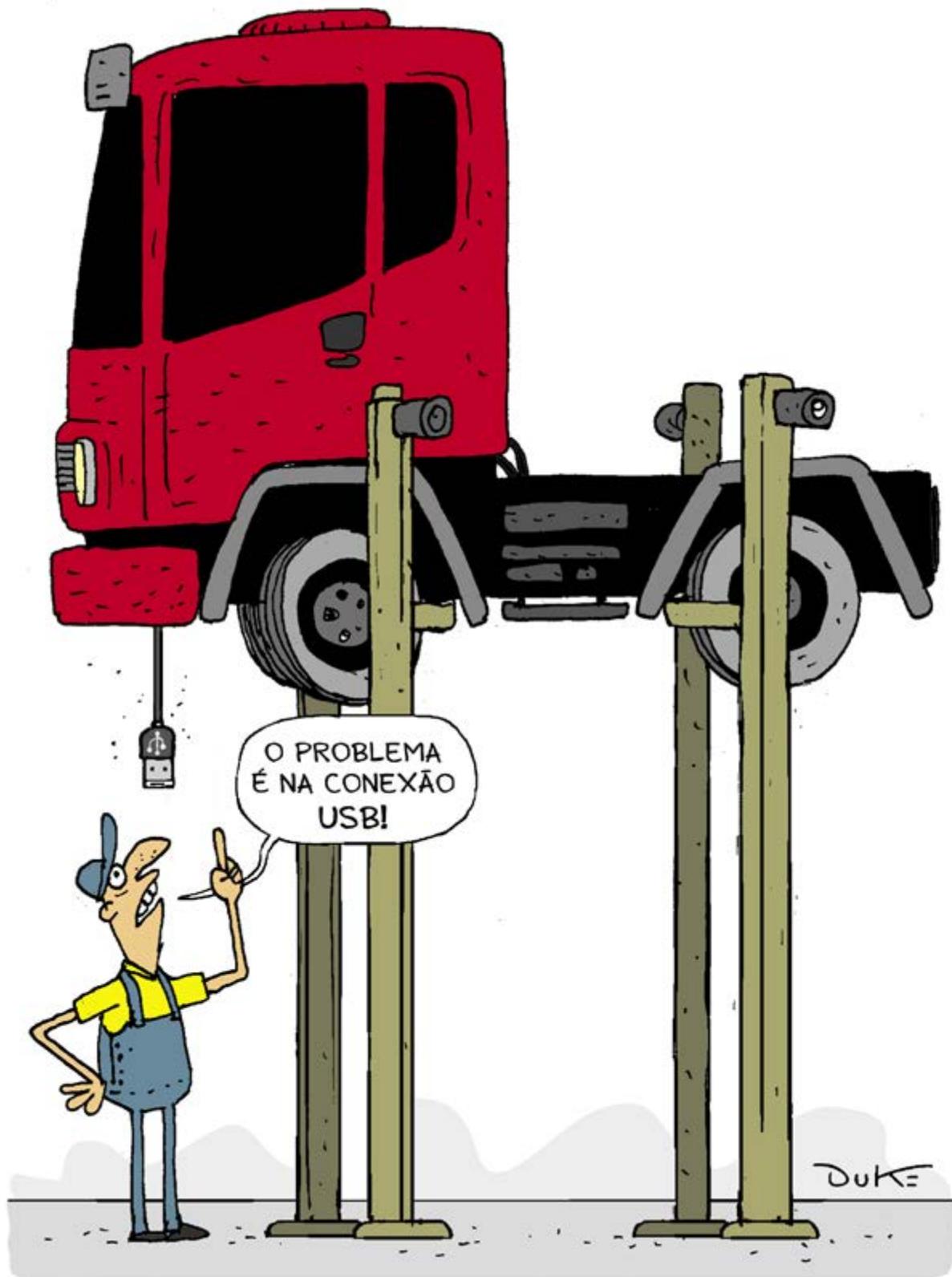
/// Cartum
pág. 06

/// Editorial
pág. 07

/// Tema do mês
pág. 62

/// Transporte pelo Brasil
pág. 64

/// Opinião
pág. 66



Com vocês, a nova revista CNT

Nesta edição, estamos experimentando um novo jeito de fazer a apresentação da revista CNT. A mudança não se limita ao formato mais moderno. Mudamos, também, a forma de apresentar as reportagens, sem alterar o zelo e o cuidado com o conteúdo. Tudo isso é fruto de um trabalho jornalístico sério e que traz notícias baseadas em pesquisas com respaldo técnico e científico, com o objetivo de fornecer informações verdadeiras aos nossos leitores.

A revista tem que ser o retrato da CNT. Por isso, produz informações sobre todos os modais de transporte, defendendo o setor por meio de fatos reais.

Optamos por fazer um jornalismo sério que sempre retratará os fatos com responsabilidade. É nosso dever defender o transporte no Brasil, mas nunca nos envolveremos em políticas carregadas de ideologias.

O nosso partido é o transporte do Brasil. Lutamos por investimentos que nos permitam transportar coisas e pessoas a baixo custo, independentemente do modal. Por isso, sempre apoiamos e apoiaremos os governantes eleitos, torcendo para que cada município, cada estado e a União obtenham êxito, gerando emprego e renda para todos os brasileiros.

Estreamos o novo formato com a divulgação do recorde alcançado pelo SEST SENAT em 2019. Foram 12,8 milhões de atendimentos, o que representa um crescimento superior a 21%, confirmando que podemos fazer mais com os mesmos recursos. Temos a certeza de que, em 2020, faremos ainda mais, pois o avançado sistema de gestão nos permite aumentar a produtividade das nossas unidades operacionais. É importante destacar que só podemos fazer isso porque medimos tudo o que realizamos. De posse de números, podemos analisar e verificar onde devemos melhorar.

Mesmo com as mudanças no projeto gráfico e editorial, manteremos a tradição de publicar pelo menos uma reportagem de cada modal. Nesta edição, o transporte rodoviário trata da automatização dos veículos e das vantagens e dos riscos de serem hackeados; no aéreo, há uma análise dos riscos decorrentes da epidemia do coronavírus; no aquaviário, é apresentado o trabalho para agilizar o comércio exterior; e no ferroviário, encontra-se a história do passeio de trem mais bonito do Brasil.

Boa leitura! Espero que gostem dessa nova experiência de ler uma conceituada revista com um novo projeto gráfico e editorial.

“
**Optamos por
fazer um
jornalismo sério**
que sempre
retratará
os fatos com
responsabilidade”

Vander Costa
Presidente da CNT

Um cenário repleto de variáveis

por Gustavo T. Falleiros

Fernando Sampaio é economista e sócio-diretor da LCA.



O economista Fernando Sampaio, sócio-diretor da LCA – Soluções estratégicas em economia, aconselha que haja cautela diante de “respostas simples para problemas complexos”. Por isso, nesta entrevista à revista **CNT Transporte Atual**, ele fez questão de correlacionar os planos internacional e doméstico de modo a explicitar os desafios da atualidade. “Está tudo muito quente, tudo muito rápido”, ele sublinha. E essa volatilidade, naturalmente, prejudica o ambiente de negócios.

Nos últimos meses, a temperatura global subiu mais ainda, em razão de um fator inesperado: a epidemia do novo coronavírus (Covid-19), iniciada em Wuhan, na China. O tamanho do papel desempenhado pelo país asiático no comércio internacional faz dessa uma crise sem fronteiras e que, sem dúvidas, alcança o Brasil. “A China é destino para exportações e, ao mesmo tempo, origem de insumos”, lembra o especialista. “De maneira geral, o quadro internacional, que era apenas razoável, ficou um pouco mais turvo”, reconhece.

O freio súbito da produção chinesa, com várias cidades em quarentena, enfraquecerá o PIB global e, em um efeito em cadeia, o PIB brasileiro. Segundo Sampaio, o setor transportador sentirá os efeitos ainda em março, quando ficará evidente a não chegada dos insumos chineses em nossos portos. Felizmente, parte do frete avançará sem maiores obstáculos, posto que um contratante de peso, o agronegócio, “está razoavelmente protegido desses processos”.

No plano interno, há dois aspectos importantes, benignos para a economia brasileira: a inflação sob controle e a taxa básica de juros em níveis historicamente baixos. O problema, alerta Sampaio, é que esses trunfos têm alcance limitado sem um comando firme para encaminhar reformas e conquistar a confiança dos investidores. Ademais, com um processo de desindustrialização já avançado, não poderemos repetir o salto de exportação de manufaturados, que ajudou o país a sair da recessão nos anos 1980.

Esses e outros assuntos Fernando Sampaio enfrenta na entrevista a seguir, sem esconder a complexidade do momento atual.

Revista CNT | Tanto a economia brasileira quanto a mundial não têm apresentado os resultados desejados. O que esperar para 2020?

Fernando Sampaio | Imaginava-se que a desaceleração ocorrida na economia global no ano passado se estabilizaria neste ano. Como a desaceleração aconteceu ao longo do ano passado, isso ainda se traduziria em um número de PIB mundial mais baixo neste ano, mas a ideia é que se iria parar de desacelerar. Desse ponto de vista, a evolução, ao longo do ano, seria mais positiva do que no ano passado. O coronavírus, obviamente, está dificultando bastante essa perspectiva. No primeiro trimestre, irão sofrer tanto a China quanto os parceiros comerciais que dependem dela, seja como destino para as exportações, seja como origem de insumos, sobretudo na indústria. O Brasil está nessas duas pontas. A China é um grande cliente da nossa soja e do nosso minério de ferro. É também um

grande fornecedor de insumos para a nossa indústria, sobretudo, no âmbito dos eletroeletrônicos e da automobilística. Então, isso já está dado, independentemente da dinâmica futura da epidemia dentro da China, onde parece que as coisas estão melhorando. O que já houve de paralisação de fábricas é suficiente para perturbar a cadeia de suprimentos e para atrapalhar bastante a atividade econômica também fora da China. Hoje em dia, com a circulação internacional de pessoas, era impossível impedir que a epidemia se alastrasse. Desse modo, o quadro internacional, que era apenas razoável, ficou um pouco mais turvo. Aqui dentro, além dessa influência negativa, existe a dificuldade criada pelos frequentes atritos políticos, que aumentam a incerteza a respeito do encaminhamento das reformas no Congresso. Para além disso, há o clima de incerteza sobre as perspectivas gerais da política. Muita gente começa a enxergar o crescimento do Brasil

não conseguindo, novamente, passar de 2%, talvez, ficando até abaixo desse ritmo neste ano.

Revista CNT | O setor de transporte, em especial, depende necessariamente da pujança do PIB para se desenvolver ou tem alternativas?

Fernando Sampaio | O setor de transporte tem um pedaço ligado ao agronegócio, que está razoavelmente protegido desses processos. As cadeias de suprimento do agronegócio são menos dependentes de insumos vindos de fora. Mas a parte ligada à indústria certamente sofre. Este deve ser um primeiro trimestre difícil para frete industrial. A produção industrial vinha mais ou menos estagnada, crescendo um pouquinho e, com esse baque (do coronavírus), deve ter um mês de março ruim, quando os insumos que deveriam estar chegando aos portos brasileiros não estarão desembarcando, vindos da China. Portanto, não haverá necessidade de



levá-los pelas indústrias brasileiras. Em outros aspectos, o setor de transporte está mais protegido. O Brasil tem grandes chances de não chegar ao ponto de quarentena. Então, o setor de transporte deve sofrer, mas de maneira temporária.

Revista CNT | O equilíbrio das relações entre a China e os EUA é insustentável. Como uma eventual escalada da rivalidade entre esses países afetaria o Brasil?

Fernando Sampaio | A relação entre EUA e China vive, sim, um momento delicado. É um tema que não vai mais sair de pauta porque as duas maiores economias do mundo passam por um momento de reacomodação. No caso do Brasil, o governo já esboçou claramente uma intenção de alinhamento com os EUA, mas, até agora, tem preponderado um pragmatismo. Isso ocorre porque as relações comerciais com a China são fortes demais para serem desprezadas. E os EUA não têm como substituir a China como mercado de destino, por exemplo, para o nosso minério de ferro e para a nossa soja. Eu diria que, para além de um discurso bastante alinhado aos EUA, na prática, o governo brasileiro está constrangido a ser pragmático e não ‘queimar navios’ na relação com a China, que, além de ser grande destino de exportação e grande provedora de insumos para a nossa indústria, é também grande investidora na economia brasileira.

Revista CNT | É factível um cenário de desglobalização?

Fernando Sampaio | Alguma desglobalização é inequívoca. Já está ocor-

rendo — e você percebe isso quando o volume do comércio internacional cresce menos do que o PIB (Produto Interno Bruto) mundial. Há uma inflexão, mas é difícil especular com que velocidade isso avançará. Sem dúvida, haverá resistência, uma vez que as grandes empresas do mundo se organizaram em cadeias de valor, com divisão de trabalho entre várias unidades nacionais. Para elas, a desglobalização, ou seja, o fechamento das economias, é um ruído grave e bastante incômodo. Elas resistirão a esse movimento.

Revista CNT | Com a limitação orçamentária, há a percepção de que o crescimento do país será puxado pelo capital privado. O que falta para abrir o apetite do investidor? Quais as consequências disso para a infraestrutura de transporte, que depende muito de investimentos?

Fernando Sampaio | No caso da infraestrutura de transporte, o segmento rodoviário de cargas é um exemplo importante. A gente sabe que o Brasil tem uma dependência bastante grande desse modal. Além disso, nos últimos anos, o investimento tem ficado aquém da depreciação. Então, as rodovias federais estão piorando; a qualidade da rede está regredindo. Esse é um fator que conspira contra o investimento privado. Existem também fatores, como o quadro internacional incerto, que também inibem o investimento. Isso não depende de nós, e precisamos saber lidar com ele. Mas, naquilo que depende de nós, como é o caso de prover infraestrutura, precisamos agir. É fundamental que exista

menos insegurança política para atrair mais investidores. Eles precisam se sentir seguros para aplicar seu capital no país. Não tenho dúvidas de que investir em infraestrutura é a grande oportunidade do país. Diferentemente da indústria de transformação, onde trabalhamos com capacidade ociosa, na infraestrutura, a realidade é de demanda reprimida e falta de oferta. Por isso, reafirmo a necessidade de reprimir tudo aquilo que deixa o investidor reticente, como as inseguranças jurídica e política.

Revista CNT | Diante da valorização do dólar, o ministro da Economia mencionou que o momento é de uma política de substituição de importações. Essa é uma alternativa viável? O processo de desindustrialização do país é fato consumado?

Fernando Sampaio | Dependendo do segmento, a substituição de importações é possível. Nos segmentos mais sofisticados do ponto de vista tecnológico, por outro lado, isso raramente é possível, porque, em muitos casos, a gente sequer produz determinados produtos. E para passar a produzir e instalar uma capacidade nova, o ambiente não é propício, até porque o câmbio subiu agora, mas não é certo que permaneça assim. Essa é uma sinalização insuficiente para induzir a substituição de importações em segmentos de maior valor agregado. Em segmentos da indústria mais leve, essa pode ser, sim, uma ação. Na indústria de calçados, tecidos e vestuário, o câmbio pesa bastante; e o país tem capacidade instalada. Então, essa substituição

é um fôlego limitado a determinados segmentos. Com relação à desindustrialização, apesar de haver diversas formas de se medir esse fenômeno, uma análise que pode ser feita é olhar como o setor era há 40 anos. O que era a indústria brasileira no mundo? Estávamos na frente da China, de Taiwan, mas, hoje, estamos atrás. Desse ponto de vista, é evidente que a nossa indústria está perdendo protagonismo. Na década de 1980, um dos fatores que ajudou o Brasil a sair da recessão foi um salto de exportação de manufaturados. Chegamos a vender até carros para os Estados Unidos. Isso, hoje, é impensável. E como somos um país urbano, esse é um problema que afeta diretamente a geração de empregos.

Revista CNT | O Brasil vive um momento de inflação sobre controle e taxa de juros relativamente baixa. Esses são dois indicadores que, há pouco tempo atrás, diríamos que são muito positivos para fazer a economia deslançar. O que mudou agora?

Fernando Sampaio | Para os nossos padrões, os juros estão bastante baixos desde 2017. Em agosto do ano passado, decidiu-se por reduzi-los ainda mais. No entanto, está ficando claro que essa não é uma condição suficiente para fazer engrenar a economia. A inflação baixa é um fator que, por si só, é positivo sob o ponto de vista de preservação do poder de compra, ou seja, o dinheiro não “derrete” no bolso, mas, quando a inflação tão baixa está associada a uma grande ociosidade, ao desemprego alto, entre outros fatores, não há só o lado positivo. Ela

também é reflexo do desemprego. Os juros baixos estão ajudando, de certa maneira, a recuperação, mas não se mostram suficientes.

Revista CNT | Tramitam, no Congresso, dois projetos de reforma tributária. Sabe-se, porém, que o governo trabalha em uma proposta alternativa que ainda não foi revelada. O que devemos esperar dela?

Fernando Sampaio | As duas propostas estão, agora, em uma Comissão Mista, para fundi-las. E elas são bastante passíveis de fusão, pois não têm concepção conflitante. São variações em torno da mesma ideia. Acho que há boas chances de a Comissão chegar a uma proposta única. Mas, agora, está difícil de entender como o governo pretende tratar do assunto. O governo tem adiado sucessivas vezes a sua proposta e, volta e meia, aparece com ideias que não têm sido acolhidas no Congresso, como o ICMS e o imposto único. Eu diria o seguinte: a melhor reforma tributária, hoje, do ponto de vista do curto prazo, seria qualquer reforma tributária aprovada de forma rápida; ou que seja tirada de pauta – e não se fale mais em reforma tributária durante algum tempo. Por quê? Porque a indefinição das regras tributárias é um fator inibidor de investimentos. Deixar o assunto em aberto é muito dispendioso para a economia e para o emprego. O investidor precisa saber onde está pisando e precisa conhecer as regras. Ele prefere esperar do que dar um passo em falso.

Revista CNT | Também de grande importância, a reforma administra-

“O que já houve de paralisação de fábricas por conta do coronavírus é suficiente para perturbar a cadeia de suprimentos e atrapalhar a atividade econômica também fora da China.”

tiva parece avançar. Ela tem potencial para impactar positivamente a economia do país?

Fernando Sampaio | No curto prazo, caso prosperem as ideias de redução de salários e de jornada de trabalho, o impacto direto é recessivo, porque você está diminuindo a massa de renda. Há a discussão do quanto seria possível sustentar o nível dos serviços com uma carga de trabalho tão menor. Teria de se supor que há uma ociosidade bastante grande e generalizada. Eu não sei se o diagnóstico é esse ou se, em nome de respeitar o teto de gastos, o governo está aceitando realizar um corte de gastos que possa prejudicar a prestação de serviços. A preocupação fiscal é real e legítima, mas não pode ser a única. Os efeitos potencialmente positivos desse tipo de reforma sobre o crescimento (econômico) são muito diferidos no tempo. ■

Divulgação | Boeing



Maior bimotor do mundo

A Boeing realizou, em janeiro, o voo inaugural do maior jato bimotor do mundo. O 777X, uma versão maior do minijumbo 777, decolou nos arredores de Seattle e selou meses de testes e a sua certificação. A previsão é que ele entre em serviço na Emirates, em 2021, um ano depois do planejado originalmente, por causa de dificuldades durante o seu desenvolvimento.

Arquivo Sistema CNT

Navio ou skate?

A cena é a seguinte: um navio gigante de 300 metros de comprimento, carregado de contêineres, desliza suave e lentamente, de ré, até a nova área de manobras do rio Itajaí-Açu. Em minutos, um giro de 180°.

Não acredita?

Clique e assista:



Gustavo T. Falleiros



Scania aposta no gás

A Scania Latin America anuncia o início da produção local de caminhões movidos a gás, GNV (Gás Natural Veicular) e GNL (Gás Natural Liquefeito), em sua fábrica em São Bernardo do Campo (SP). A chegada dos caminhões a gás está incluída no plano de investimento da montadora de R\$ 2,6 bilhões iniciado em 2016, que se encerra neste ano. O projeto contempla ainda o lançamento da nova geração de caminhões da marca. As primeiras entregas acontecem já a partir de abril.



Agência Brasil



Leilão da BR-101 (SC) é vencido pela CCR

O Grupo CCR venceu o leilão da BR-101, em Santa Catarina. O grupo vai administrar o trecho de 220 km por um período de 30 anos. O valor da tarifa de pedágio da empresa vencedora foi de R\$ 1,97, o que representa deságio de 62% em relação à tarifa-teto, de R\$ 5,19. O diferencial dessa concessão são as benfeitorias previstas para os usuários, que prevê, entre outras obras, novas vias marginais, novas faixas adicionais, melhorias de acessos e adequações de faixas de aceleração/desaceleração. Os investimentos previstas são de R\$ 7,4 bilhões.

Itapemirim aérea

A viação Itapemirim anunciou um aporte de R\$ 2,1 bilhões de um fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos que será usado para a criação de uma companhia aérea do grupo. A ideia é oferecer um serviço integrado de ônibus e avião para o transporte de cargas e passageiros. A nova companhia aérea deve receber sua primeira aeronave comercial de passageiros em 2021. Já foram encomendadas 35 aeronaves da fabricante canadense Bombardier: 15 unidades com capacidade para 80 passageiros; e o restante para cem passageiros.

Divulgação | Itapemirim



Arquivo Sistema CNT



3D em dispositivo antifurto

A Ford está usando a impressão 3D para evitar o furto de rodas dos seus veículos. A empresa desenvolveu uma tecnologia que personaliza as porcas de fixação a partir da voz do cliente ou de detalhes do próprio veículo para criar um desenho único. Os engenheiros gravam a voz do motorista por, no mínimo, um segundo e usam um software para converter essas ondas sonoras em um padrão físico, que, por sua vez, se transforma em um círculo e é usado para desenhar o entalhe da porca e da chave. Ambas são impressas em 3D como uma só peça, em aço inoxidável. Depois, a porca e a chave são separadas, recebem polimento e podem ser usadas.



Se meu Fusca fosse elétrico

Depois de uma despedida ao som dos Beatles, eis que a Volkswagen veio “desdizer aquilo tudo que disse antes” e vai relançar o velho Fusca, só que em versão elétrica. De visual novo, o “besouro elétrico” terá 82 cavalos e poderá chegar a 80 km/h em apenas oito segundos. Além disso, o veículo alcançará a velocidade máxima de 150 km/h. A bateria é dividida em 14 módulos, permitindo ao Fusca elétrico andar até 200 km com apenas uma recarga. De acordo com a Volkswagen, em somente uma hora, o carro já está recarregado.



Para-sol com inteligência artificial

Sabe aquela luz do sol no fim do dia que insiste em dificultar a nossa visão ao dirigir? Ela está com os dias contados. A Bosch criou o Virtual Visor, sistema que utiliza uma tela de LCD transparente para bloquear os raios de sol enquanto uma câmera apontada para o rosto do motorista utiliza inteligência artificial para identificar onde estão os olhos. A partir daí, escurece apenas a área em que o sol pode atrapalhar a visão. Segundo a Bosch, ainda não há previsão de lançamento do conceito.





SEST SENAT e Sérgio Reis, *seus parceiros na estrada.*

Conhecemos os seus desafios.
Por isso, estamos sempre ao seu lado
para promover um **transporte mais
eficiente e com mais qualidade.**

*A missão do SEST SENAT é fazer a diferença
na vida de milhares de trabalhadores do
transporte diariamente.*

Você e sua família têm acesso gratuito a
cursos profissionalizantes, atendimentos de
saúde e ações de esporte, lazer e cultura.*



Existe sempre uma Unidade
Operacional *perto de você.*

** Para trabalhadores do transporte contribuintes e seus dependentes.*

SEST SENAT

Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte



Clique, acesse
o site e saiba mais.

De roupa nova

*Novo projeto gráfico da revista
CNT Transporte Atual traz inovações e
um resgate histórico do setor de transporte*

por Carlos Teixeira





“O setor de transporte quer ajudar a construir um país melhor. A revista CNT será o fórum de debates para se atingir essa meta”. Esse era o tom do editorial da primeira edição da revista CNT, em maio de 1995. Em um Brasil que vivia sob a batuta de Fernando Henrique Cardoso e com seu Plano Real, a revista já apontava para demandas que o setor pleiteia até hoje. Algumas ainda continuam em suas páginas, entre outros temas que não perderam a relevância, como a necessidade de investimentos em infraestrutura de transporte, a tão sonhada integração modal e os desafios do universo empresarial.

Em 26 anos de circulação, foram muitos marcos: mostramos o início do salto chinês em infraestrutura; atentamos para a introdução de tecnologias que trouxeram mais eficiência e segurança para os veículos;

discutimos soluções e apontamos qual caminho deve ser seguido. Comemoramos datas marcantes para o transporte nacional e entrevistamos diversas personalidades, como presidentes da República, ministros de Estado de diversos setores, economistas de renome e até campeões de Fórmula 1. Com isso, fica claro que a revista sempre transpirou pluralidade e contribuiu para ampliar o conhecimento do setor de transporte.

É chegada a hora de darmos um passo adiante nessa caminhada, sem perder a essência da publicação. Por isso, nesta edição, apresentamos a nova revista CNT Transporte Atual. O novo projeto gráfico e editorial tem um formato mais moderno, mais atual e mais alinhado com as novas tendências. Com páginas mais limpas e um novo estilo de fontes, valorizamos as imagens. Tudo isso para permitir uma leitura

mais agradável e fluida e possibilitar ao leitor uma melhor experiência. A publicação também segue a tendência do mercado editorial, com textos mais concisos e uso de mais infografias e artes.

“A história da revista se confunde com a história do transporte. Em todos esses anos, a publicação pontuou entraves e debateu soluções para os gargalos enfrentados pelo setor”, afirma Vander Costa, presidente da CNT, salientando que é necessário sempre evoluir. “É por isso que, em 2020, a CNT Transporte Atual passa por essa reformulação. A nova revista vem para reafirmar o nosso compromisso com o setor de transporte, pois, enquanto fonte de informação especializada, ela é essencial para lançar luz sobre os temas mais relevantes para a atividade transportadora, além de apoiar a tomada de decisão e a gestão dos negócios.”

Em constante evolução

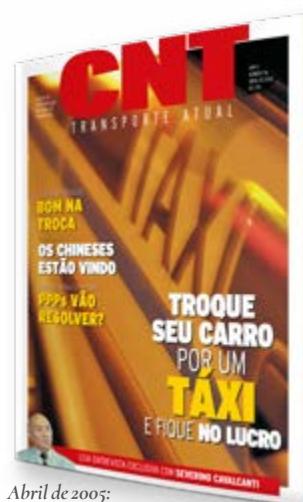
Ao longo da sua história, a revista passou por **renovações editoriais**:



Maio de 1999: lançamento



Janeiro de 2003: primeira mudança



Abril de 2005: segunda mudança



Pautando a mídia

Algumas matérias publicadas na revista **repercutiram em outros veículos de comunicação:**

Pirataria na Amazônia



Reciclagem de veículos e renovação de frota



Personalidades entrevistadas

*Tarcísio Gomes,
ministro da Infraestrutura*



*Mailson da Nóbrega,
economista e ministro da Fazenda durante
o governo de José Sarney*



*Martin Raiser,
diretor do Banco Mundial*



*Yvonne Cagle,
astronauta da Nasa*

Fotos | Arquivos Pessoais

Pesquisas e estudos

A revista dá destaque aos estudos e às pesquisas produzidos pela Confederação Nacional do Transporte. **Já são mais de 280 trabalhos técnicos publicados.**



Discussão de grandes temas

A revista CNT também destaca, ao longo de suas páginas, **temas de grande relevância para a sociedade brasileira, como as reformas estruturantes.**



Humor

Nunca deixando de lado a importância da crítica com humor, a revista já teve, em seus quadros, cartunistas do quilate de Renato Aroeira. Atualmente, é o chargista Duke, quem assina os cartuns, que abordam temas diversos de forma bem-humorada, e que despertam a reflexão sobre temas importantes do transporte.



Depoimentos

“**A** revista produz material de alta qualidade e relevância para o setor de transporte e para a sociedade.”

Dimi Amora, jornalista e sócio-diretor da Agência INFRA. Cobre o setor há dez anos

“**A** revista CNT é uma referência para todos os que se interessam pelo setor de transporte. Por meio de um jornalismo sério e comprometido com a ética, atua no fortalecimento e desenvolvimento dos setores de transporte e logística de maneira estratégica e sustentável.”

Carlos Chieppe, diretor da VIX Logística

“**E**u tenho a felicidade de ter acompanhado esse veículo de comunicação que, ao longo de sua existência, tem nos mostrado, com matérias consistentes e incisivas, o que de fato precisa acontecer, está acontecendo ou aconteceu na área de transporte. Sempre com foco na visão do transporte do futuro e do presente, a revista cumpre um papel importante ao longo de sua história.”

Marcio de Almeida D’Agosto, doutor em engenharia de transportes

Reconhecimento

Ao longo de todos esses anos de publicação, **a revista CNT foi premiada e reconhecida pelo seu trabalho desenvolvido.**

Prêmio Abear de Jornalismo

- » Vencedora da categoria Cargas “Entrega pelo Ar” - Carlos Teixeira (2018)
- » Finalista na categoria Imprensa Setorizada e no “Prêmio Especial Asas do Bem” “A fantástica jornada das malas” - Gustavo T. Falleiros (2019) “Ameaça nos ares” - Evie Gonçalves (2018) “Segurança contra raios” - Evie Gonçalves (2015)
- » Finalista no Prêmio Especial Asas do Bem “O transporte que salva vidas” - Cynthia Castro (2015)

Prêmio ANPTrilhos

- » Finalista na categoria Imprensa “Comunicação imediata” - Evie Gonçalves (2018) “Lixo nos trilhos” - Evie Gonçalves (2017) “Próximo à estação” - Diego Gomes (2017) “Crescimento sobre trilhos” - Diego Gomes (2017)

Prêmio CNH Industrial

- » Finalista na categoria Transporte “Perigo nas águas” - Diego Gomes (2018)

Mais eficiente a cada dia

O número de atendimentos do SEST SENAT cresceu 21% em 2019; avanço mostra a importância da gestão eficiente na missão de transformar vidas

por Gustavo T. Falleiros





Fotos / Arquivo Sistema CNT

O empenho do SEST SENAT em servir o setor de transporte remonta a 1994, ano em que foi inaugurada a unidade pioneira de Vila Jaguara, em São Paulo. Desde então, a entidade vem avançando em quantidade e qualidade, com a expansão e a melhoria da rede e uma oferta cada vez mais diversificada de atendimentos. O ano passado não foi diferente, mas exibiu números excepcionais, que merecem ser destacados.

Entre janeiro e dezembro de 2019, foram realizados 12,8 milhões de atendimentos – 21% a mais do que em 2018. Esse crescimento chama a

atenção por dois motivos. Primeiro, porque ele se dá em um momento de “compasso de espera” no país, em que a produção industrial e o mercado de trabalho retomam a tração lentamente. Indicador bastante confiável da pujança econômica é o PIB (Produto Interno Bruto), que não deverá registrar mais do que 1,2% de alta no acumulado do ano.

Segundo, porque os 21% não vieram acompanhados de aumento nos custos da instituição, que ficaram estáveis. A conclusão é que os processos internos se aperfeiçoaram, de modo a entregar uma maior eficiência. “Todo o nosso trabalho está focado em inovação, com otimização dos recursos,

Recursos previstos em lei

As atividades do SEST SENAT são mantidas graças à arrecadação compulsória instituída pela lei n.º 8.706/93 e regulada pelos decretos n.º 1.007/93 e n.º 1.092/94. Descontada na folha de pagamento das empresas, a alíquota é direcionada da seguinte forma: 1,5% dos recursos vão para o SEST; e 1%, para o SENAT.

Atendimentos em 2019

12,8
milhões

5,7 milhões
em **saúde e**
qualidade
de **vida**

7,1 milhões
em **educação**
profissional



melhoria dos processos, transparência na gestão e, cada vez mais, qualificação da mão de obra do setor”, ressalta Vander Costa, presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT e do ITL (Instituto de Transporte e Logística).

Ao mesmo tempo, novas instalações foram abertas ao público

no período (13, ao todo), dando prosseguimento ao plano do SEST SENAT de capilarizar sua atuação, com presença, também, em municípios menores. “As inaugurações recentes fortaleceram ainda mais a rede nacional de proteção. Considero o momento atual muito auspicioso e vejo que a missão de transformar vidas vem sendo encarada com a

maior seriedade por parte dos nossos gestores e colaboradores”, celebra o ex-presidente do Sistema CNT, Clésio Andrade.

É importante lembrar que todos os atendimentos realizados pelo SEST SENAT, tanto em saúde quanto em capacitação profissional, são gratuitos para os trabalhadores do transporte e para os seus dependentes.



Expansão da rede

Em **2019**, foram inauguradas **13 unidades**

- » Maringá (PR)*
- » Toledo (PR)
- » Umuarama (PR)
- » Vilhena (RO)*
- » Ourinhos (SP)*
- » Votuporanga (SP)
- » Serra (ES)*
- » João Câmara (RN)
- » Concórdia (SC)*
- » Arapiraca (AL)*
- » Cajazeiras (PB)
- » Itabaiana (SE)*
- » Ituiutaba (MG)*

Em **2020**, estão previstas **mais de 20 novas unidades**

Ao todo, o **SEST SENAT conta com 154 unidades**** em todo o país

*Unidades do SEST SENAT que foram substituídas por sedes novas

**Três delas foram inauguradas em fevereiro de 2020: Assis (SP), Praia Grande (SP) e Cruzeiro do Sul (AC). Leia mais na página 30.

Números em educação profissional

Cursos presenciais

+ de **5,9 milhões** de atendimentos

+ de **28,7 milhões** de horas/aula de treinamento

EaD

+ de **490 mil** matrículas

+ de **16,8 milhões** de horas/aula



Clique e acesse o **EaD SEST SENAT**

Campanhas e palestras

+ de **667 mil** atendimentos

Reconhecimento dos empresários

Os bons números exibidos pelo SEST SENAT foram captados pelo Relatório de Atividades 2019. Na parte de educação profissional, eles atestam o empenho da entidade em oferecer um portfólio de cursos pensados para promover soluções inovadoras às demandas dos transportadores, sempre com foco na qualidade dos serviços.

Hoje, por exemplo, a rede mantém 121 simuladores de direção em funcionamento, em todo o Brasil. Utilizado em uma diversidade de treinamentos, o equipamento é a estrela da Escola de Motoristas, que entregou 16,2 mil atendimentos ao longo do ano e que aposta nas capacitações teórica e prática para condutores habilitados nas categorias D ou E. Nesse mesmo



Projetos

Qualificação de Cobradores

Incentiva a troca de categoria da CNH entre cobradores e o ingresso na carreira de motorista profissional
3.792 adesões

Programa Nacional de Eficiência Energética

Certificação internacional para motoristas de cargas e de passageiros
 ✚ de **14 mil** atendimentos
 ✚ de **100** unidades ofertantes
 O treinamento proporciona até **24%** de redução de consumo de combustível

Escola de Motoristas

✚ de **16 mil** atendimentos

Ferramenta de aprendizagem

Em 2019, foram realizados
53.231 atendimentos com uso dos simuladores de direção



sentido, o SEST SENAT desenvolve o projeto Jovem Aprendiz (2,2 milhões de atendimentos) e incentiva que cobradores de ônibus abracem a profissão de motorista (projeto Qualificação de Cobradores, com 3.792 adesões).

O diretor-presidente da Lots Group no Brasil, Huber Mastelari, afirma que o know-how do SEST SENAT pode ser aproveitado de muitas formas. Especializada em operações fora de estrada, sobretudo em pedreiras e canaviais, a empresa investe, fortemente, em tecnologia embarcada. “É uma parceria superimportante para nós, investidores. A gente traz equipamentos de última geração e precisa capacitar a equipe local e dar acesso a essas

novas tecnologias”, explica. “Eu tive o prazer de conhecer o simulador de vocês. Com ele, é possível trabalhar questões reais sem risco, sendo que um dos pilares da nossa empresa é a segurança”, complementa.

Mastelari observa, ainda, que o trabalho do SEST SENAT é valioso para a qualidade de vida do trabalhador e que isso, em última instância, também se traduz em segurança. “Nós, por exemplo, começamos a detectar fadiga entre colaboradores no terceiro turno (o noturno). Precisamos entender as causas. Podem ser questões de sobrepeso, dificuldade de dormir, má alimentação. Pode, inclusive, ser efeito colateral de um medicamento – descobrimos um caso assim. Então, ter o suporte de nutri-

cionistas e psicólogos é fundamental para a operação”, enfatiza.

Pedro Juliano Eiras, gerente de Operações da Transportadora Translec, chama a atenção para outro aspecto dos serviços prestados pelo SEST SENAT, que é o atendimento aos familiares e dependentes do trabalhador do transporte. “Eu acho que ter essa parceria e essa estrutura, com psicologia, nutrição, fisioterapia, odontologia, dá uma tranquilidade para o nosso colaborador. Ele sabe que tem uma empresa de ponta que pode dar respaldo para o seu familiar. Com isso, a gente agrega bastante à operação e consegue colher bons frutos, seja em retorno financeiro, seja em engajamento de equipe”, detalha.

A palavra dos trabalhadores

O esforço em produzir “mais com o mesmo” não faria sentido se, na ponta, o trabalhador do transporte e suas famílias não fossem contemplados. Ao longo de 26 anos, o sistema construiu uma reputação de serviços de quali-

dade e atendimento cuidadoso e, hoje, recebe o reconhecimento desses profissionais. Muitos deles tiveram a vida transformada e expressam essa confiança. Nesta edição, trazemos alguns depoimentos marcantes:

“O SEST SENAT é importante para mim porque, sempre que eu preciso, não só quando estou na minha cidade, mas em qualquer lugar onde eu esteja, ele está lá presente. E próximo ou longe, tem sempre um ponto de apoio em que eu consigo buscar tudo do que eu preciso.”

Danielle Alves de Oliveira,
caminhoneira

“É importante porque a gente fica muito tempo na estrada. Nas ações do SEST SENAT nas rodovias, a gente é muito bem atendido. A gente passa para medir a pressão, faz exame de sangue para ver se está com diabete. Queira ou não, a gente leva uma vida sedentária, porque motorista trabalha, deita, come, dorme, dirige e acabou. Nisso, o SEST SENAT ajuda muito.”

Antônio Pereira, caminhoneiro

Atendimentos em saúde e qualidade de vida em 2019



Odontologia
1.700.395



Fisioterapia
565.726



Nutrição
137.003



“**E**u estava precisando ir ao dentista, com dor no dente. Cheguei à unidade, que tem um setor de odontologia muito bom, e fui tratado muito bem. Fiz uma avaliação e estou marcando várias consultas. Lá também tem nutricionista, e eu estou indo com bastante frequência. A gente acaba se alimentando muito mal na rua – não é aquela comida caseira. Então, o SEST SENAT está sendo muito bom para a gente. São coisas que, às vezes, o governo não oferece. Eu o recomendo muito.”

Alexandro Silva Santos, taxista

“**O** SEST SENAT abriu várias portas para mim em relação aos cursos. São cursos muito ricos em conteúdo e realmente te capacitam. O SEST SENAT já tem um nome enorme no mercado, então, só de ter um certificado, já é um grande diferencial. Além do profissionalismo, existem as questões pessoais e comportamentais. O diferencial do SEST SENAT é este: a questão do comportamento. Ao ter um bom comportamento e uma boa postura, isso vai te levar a ser um bom profissional.”

Silvano Pinto de Brito, arrumador de carga



Psicologia
173.220



Educação para a Saúde
2.172.444



Esporte, lazer e cultura
985.677

Novas unidades pelo país

O SEST SENAT dá continuidade ao projeto de expansão e melhoria das unidades operacionais; em fevereiro, três novas estruturas foram inauguradas

da redação

Oferecer mais e melhores serviços aos transportadores brasileiros é um dos objetivos estratégicos do SEST SENAT. Para isso, a instituição tem investido na ampliação e melhoria da sua rede de unidades em funcionamento em todo o país.

Em fevereiro, três unidades foram inauguradas: Assis e Praia Grande, no estado de São Paulo; e Cruzeiro do Sul, no Acre. Com as novas estruturas, o SEST SENAT alcança a marca de 154 unidades em todas as regiões do Brasil, que oferecem serviços de qualificação profissional e atendi-

mentos de saúde aos profissionais do transporte.

“Com esse projeto, o SEST SENAT reforça seu compromisso de transformar a realidade do transporte brasileiro em todo o país. Temos a convicção de que a capacitação profissional aliada à qualidade de vida, oferecida pelos nossos serviços de saúde, é capaz disso. Queremos continuar induzindo o desenvolvimento regional e contribuindo para o aprimoramento do setor e dos trabalhadores do transporte da região”, afirma Vander Costa, presidente da CNT e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT.



São Paulo

No estado de São Paulo, a unidade de Assis é uma substituição à de Nova Alexandria, em funcionamento desde 2005. Mais ampla, moderna e eficiente, a estrutura vai oferecer novos serviços, como treinamentos no simulador de direção de caminhão, carreta e ônibus, com foco na prevenção de acidentes e na condução eficiente e econômica. Na área de saúde, serão oferecidos atendimentos de psicologia, nutrição e fisioterapia, além de haver a ampliação dos atendimentos de odontologia. A capacidade é de 128 mil atendimentos ao ano para os trabalhadores do transporte, seus familiares e a comunidade.

Em Praia Grande, a unidade vem se somar às demais já existentes e oferece os mesmos serviços. A capacidade é de 53 mil atendimentos ao ano. “A ampliação das unidades permite ao SEST SENAT oferecer serviços de

excelência aos trabalhadores do setor e, assim, garantir mais eficiência para as empresas”, destaca o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT São Paulo, Mauro Artur Herszkowicz, que também é presidente da Fetpesp (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo).

Carlos Nogueira



Acre

A unidade de Cruzeiro do Sul é a segunda em funcionamento no Acre. A outra está localizada na capital, Rio Branco. A unidade também conta com sala de aula para treinamento no simulador e clínicas de atendimentos nas áreas de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia.

Para o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT Norte I e da Fetranorte (Federação das Empresas de Transportes Rodoviários da Região Norte), Francisco Saldanha Bezerra, a unidade de Cruzeiro do Sul atende a um anseio dos empresários do setor de transporte e dos trabalhadores da região. “A cidade é a segunda mais populosa do Acre e tem papel importante na economia do estado.” ■

Glossário do transporte

Aplicativo desenvolvido pela Confederação Nacional do Transporte facilita consulta sobre termos técnicos do setor; ferramenta está disponível na Google Play e na Apple Store

da redação

A CNT acaba de lançar o aplicativo Glossário CNT do Transporte, ferramenta por meio da qual o usuário pode consultar as principais definições de termos relacionados a todas as modalidades de transporte. Tudo isso de forma dinâmica, com fácil entendimento e com credibilidade.

O aplicativo foi desenvolvido pela Confederação Nacional do Transporte, referência em informação especializada sobre o setor, e está disponível em versões para Android (na Play Store) e iOS (na Apple Store).

“O setor transportador tem muitas especificidades. Por essa razão, possui termos técnicos e expressões cujos significados são, muitas vezes, desconhecidos. O aplicativo vai facilitar o

acesso às definições, e o usuário poderá ter a certeza de que a informação está correta, uma vez que o glossário teve como fontes documentos técnicos e legais”, explica o presidente da CNT, Vander Costa.

O glossário conta, também, com definições de termos em outros idiomas além do português. Ao realizar a busca, a ferramenta apresenta não apenas termos específicos mas também aqueles que contam com a palavra ou a expressão pesquisada em sua definição.

Atualmente, são cerca de 700 palavras ou expressões disponíveis para consulta. Mas a base de dados será ampliada, pois, sempre que o usuário fizer uma consulta e não encontrar a definição, poderá sugerir a inclusão do novo termo no aplicativo.





Clique
e faça
download



Veja exemplos **de termos que, no transporte, têm um significado diferente** do que é conhecido na linguagem popular:

Biruta

Indicador visual de condições do vento de superfície. É utilizado como auxílio visual aos pilotos de aeronaves para pousos e decolagens.

Dormente

Peça de madeira, concreto, plástico ou aço onde os trilhos são apoiados e fixados.

Espia

Cabo que amarra um navio a um cais ou a outro navio. Deve ser leve, flexível e resistente à tensão. Pode ser feito de aço, nylon, fibras ou mistos.

Ilha

Dispositivo permanente de segurança e canalização, constituído por área restrita, entre faixas de trânsito, e destinado a controlar o movimento de veículos ou ser refúgio de pedestres.

Obra de arte

Estruturas necessárias à implantação de uma via. Podem ser, por exemplo, bueiro, pontilhão, muro ou estruturas de maior proporção, como pontes, viadutos e túneis

Prático

Profissional com grande experiência e conhecimentos técnicos de navegação, condução e manobra de navios

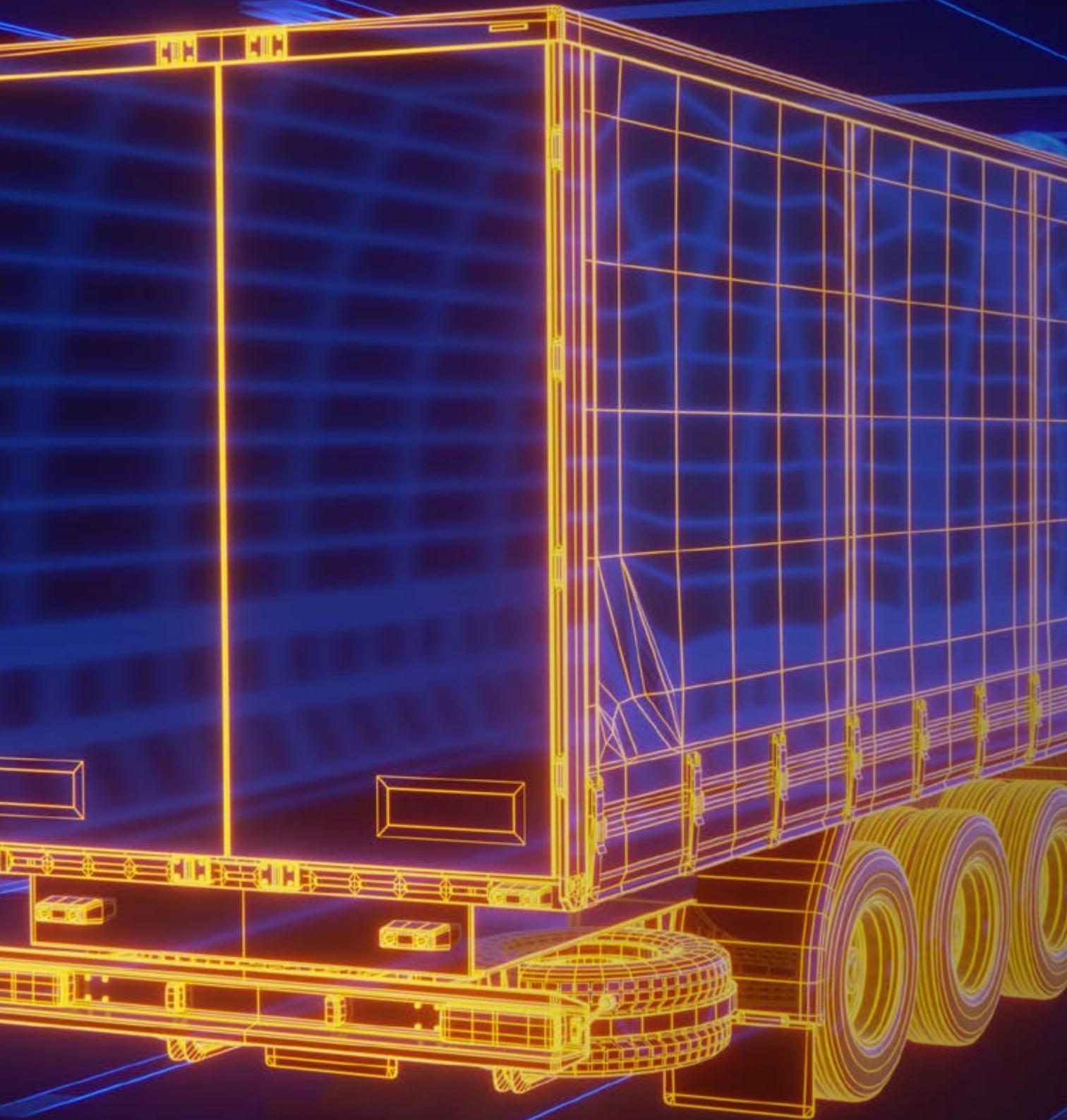
Ramal

Via férrea acessória que se destaca de um tronco ferroviário

Boleto

Parte superior do trilho, sobre a qual deslizam as rodas dos veículos.





Conexões perigosas

Ao mesmo tempo em que a inovação tecnológica nos veículos traz conforto e comodidade, ela é motivo de preocupações entre os proprietários

por Carlos Teixeira



A cada dia mais conectados e tecnológicos, os automóveis já podem ser considerados computadores com rodas. No mercado, é possível encontrar de condução semiautônoma a central multimídia com reconhecimento de gestos. Em muitos veículos, praticamente tudo é controlado eletronicamente: do nível da suspensão ao modo de dirigir, passando pelo ar-condicionado até a iluminação interna. Isso sem citar as câmeras inteligentes, os sensores e os sistemas multimídias com integração para smartphones.

Porém, nesse processo de “informatização”, nem tudo é tão positivo. Com as novas tecnologias, os veículos também se tornaram possíveis alvos da ação de hackers criminosos, capazes de encontrar brechas de segurança ou vulnerabilidades para acessar dados pessoais, controlar remotamente funções do veículo e até furtá-lo.

No Reino Unido, por exemplo, existem casos de furtos de carros equipados com o sistema de partida sem chave, chamado “keyless”. Esse sistema, apesar da praticidade do não uso da chave, é mais propenso a furtos do que os que possuem controle remoto convencional, no qual é preciso apertar o botão. Em agosto de 2019, o jornal britânico “Daily Mail” divulgou o caso de um Tesla Model S, furtado em Londres por uma dupla de hackers em menos de 30 segundos. Em um teste feito pela Adac (Associação Alemã de Automóveis), em 2016, 24 modelos de carros equipados com o sistema sem chave puderam ser abertos e ligados facilmente com uso de equipamentos simples de rádio. Um sinal de que nem sempre a tecnologia está a nosso favor.

O professor e coordenador do curso de pós-graduação em veículos híbridos e elétricos do Instituto Mauá de Tecnologia, Wanderlei Marinho, explica que os carros mais sofisticados

atualmente são produzidos com uma conexão Ethernet - interconexão para redes locais, que funciona dentro do carro e define cabeamento e sinais elétricos, mas que mesmo assim é possível sofrer um ataque.

“A conexão Ethernet, por ser dentro do carro, tira a possibilidade de um ataque exterior. No caso da chave presencial, ela trabalha com códigos, e é possível pegar essa codificação. O que está sendo trabalhado em termos de segurança é fazer chaves com criptografia, para evitar os furtos. Mas a solução não está fechada e pode vir de outras formas. Para tornar os carros mais seguros, é possível também utilizar tecnologias que estão presentes nos celulares, como as digitais e até por meio da íris. A tecnologia já existe, mas ainda não chegou aos carros devido a questões de implantação e custos na produção.”

Sobre outros sistemas tecnológicos presentes nos carros de passeios,

Conheça outras novidades tecnológicas nos carros

Lane Keeping Assist

Assistência de permanência na faixa de rodagem alerta sobre a condução distraída. Sistema usa câmeras para determinar se um carro se moveu fora pista marcada. O aviso pode ser visual, sonoro ou até mesmo uma vibração no assento ou no volante.

ACC (Adaptative Cruise Control)

Piloto automático com câmera frontal e sensores tipo radar para identificar o veículo à frente e adaptar a velocidade. A câmera lê placas de velocidade, e a partir de uma distância pré-determinada pelo condutor, o carro segue de forma autônoma, acelerando e freando conforme o fluxo à sua frente.



Marinho frisa que o princípio da engenharia automotiva é a funcionalidade e a segurança e que os sistemas tecnológicos foram testados exaustivamente. “Dentro dos veículos, existem redes de comunicação com hierarquias. Existe a rede que trava as portas e os vidros, que é de baixa velocidade. Já em redes de alta velocidade, onde ficam sistemas do motor, tração e velocidade, existe uma proteção. Uma central, que é a porta de acesso de relacionamento de todas as redes, faz o bloqueio de qualquer acesso estranho. Qualquer alteração indevida será bloqueada. A rede de comunicação verifica e checa os dados que estão trafegando, estando atento a qualquer invasão”, explica ele.

No Brasil, a FCA (Fiat Chrysler Automóveis) oferece a chave presencial como item opcional ou de série em veículos das marcas Fiat, Jeep, Dodge e Ram. Em nota, a montadora destaca que foi pioneira, ainda nos

anos 1990, na popularização da chave eletrônica com imobilizador no Brasil, equipamento que se tornou padrão da indústria. “O sistema tem um grande número de códigos eletrônicos, dificultando o furto do veículo. O grupo FCA participa ativamente de discussões internacionais sobre cibersegurança, seguindo, assim, as tendências tecnológicas globais.”

De acordo com o professor de engenharia automotiva da UnB (Universidade de Brasília), Alessandro Borges, para realizar esse tipo de fraude, é preciso ser um especialista. “Além disso, é preciso ter equipamentos que chegam a custar R\$ 100 mil. O equipamento pode interceptar os códigos; a chave tem que estar perto do carro; e o assaltante precisa estar perto da chave para fazer um clone do código”, explica ele.

Borges ainda fala que já houve casos de carros que foram invadidos e acelerados ou desligados, mas prega

calma. “Como eu disse, o equipamento é muito caro e, por enquanto, as pessoas podem ficar tranquilas”.

A Mercedes-Benz, que também comercializa carros com chaves presenciais, informa que utiliza códigos diferentes cada vez que o veículo é ligado. “O carro realiza inúmeras partidas sem nunca repetir um código, tornando o acesso ao automóvel possível apenas por meio de uma chave verdadeira”, informa nota da montadora, destacando que “o sistema de rastreamento instalado nas portas só funciona a curta distância, abrangendo, no máximo, dois metros, e todas as conexões dos veículos com aplicativos acontecem mediante aprovações e análises da área de desenvolvimento do produto na Alemanha”. A montadora ainda finaliza afirmando que os sistemas possuem uma estrutura de conexão extremamente fechada para aplicativos externos. ■

Active Brake Assist

Sistema de assistência de frenagem capaz de reduzir impactos em colisão ou atropelamento. Avisos sonoros e visuais alertam o motorista em caso de colisão iminente.

FCWP

(Aviso de Colisão Frontal)

Previne colisão frontal. Acompanhado do sistema de frenagem automática de emergência, sensores detectam se o automóvel está prestes a colidir com o carro à sua frente.

Intelligent Drive

Sistema de sensores que aumentam o alcance da visão do carro. A câmera pode detectar até 50 metros à frente e reconhecer seu ambiente até 500 metros.

O passeio mais bonito do Brasil

Trem de turismo que liga Curitiba a Morretes, no Paraná, conserva história da obra que foi considerada uma das mais ousadas da engenharia ferroviária no mundo e encanta pela exuberância de áreas intocadas da Mata Atlântica

por Natália Pianegonda





Zig Koch

Na Serra do Mar paranaense, está um dos passeios de trem mais bonitos do Brasil e um dos mais espetaculares do mundo. A classificação vem de olhares estrangeiros: já foi feita pelo jornal britânico *The Guardian* e pelo norte-americano *The Wall Street Journal*. São 70 quilômetros entre as cidades de Curitiba e Morretes, capazes de, ao longo de três horas e 30 minutos, tirar o fôlego pela exuberância das paisagens e de deslumbrar pela magnitude e pela história da construção.

Uma obra ousada

O trajeto faz parte da mais que centenária Estrada de Ferro que liga Curitiba, capital do estado, a Paranaguá, no litoral, que, em 2020, completa 135 anos de inauguração, capitaneada pelo então imperador D. Pedro II. À época, a obra foi considerada uma das mais ousadas da engenharia ferroviária no mundo e, até os dias de hoje, ainda é capaz de surpreender leigos e especialistas.

As razões para isso estão nas características da região: a ferrovia precisava vencer mais de 900 metros de desnível em apenas 40 km na Serra do Mar. “Para que um trem de 50, 60, 100 vagões circule, é necessário ter uma declividade baixa. Caso contrário, a locomotiva não tem força para puxar a carga. Além disso, os raios de curva não podem ser muito fechados. Com um automóvel, você consegue fazer uma curva fechada; com um trem, não. Por isso, essa foi uma obra desafiadora e muito custosa”, conta Edésio Lopes, coordenador dos cursos de Infraestrutura de Transporte do Ipog (Instituto de Pós-graduação e Graduação).

Se encarar essas condições já seria um enorme desafio hoje, imagine na segunda metade do século 19, em que todo o trabalho – incluindo a edificação de túneis e viadutos – se dava somente por meio da força humana. Acrescentem-se a isso, ainda, as dificuldades impostas pelo clima frio e chuvoso do sul do país e pela mata fechada que precisou ser desbravada pelos operários.

Daniel Castellano



Destques do passeio

Túnel da Roça Nova

Maior dos túneis, com 457 m de comprimento.

Cachoeira Véu de Noiva

Queda de água com cerca de 80 m.

Garganta do Diabo

Depois do Pico do Diabo, entre dois túneis, fenda que corta as montanhas.





Ferrovia para mercadorias

A vocação do traçado, contudo, sempre foi para o transporte de cargas. Segundo Edésio Lopes, do Ipog, a construção da ferrovia veio da necessidade de se ligar Curitiba a Paranaguá para o deslocamento de produtos, particularmente de erva-mate, então chamada de ouro verde. Sem a estrada de ferro, esse trânsito era feito de carroça pela sinuosa Estrada da Graciosa. “A ferrovia fomentou o crescimento de Curitiba. O fluxo de mercadorias começou a crescer de forma mais eficiente”, explica.

Hoje, conforme Bruno Casarini, da Rumo, circulam por ela cerca de 1 milhão de toneladas de produtos ao mês. São, em média, 26 trens por dia que carregam grãos, açúcar, fertilizantes, celulose, combustível e contêineres. O trecho integra a malha ferroviária que liga o norte e o oeste do Paraná aos portos de Paranaguá e de São Francisco do Sul (SC). “Tanto o norte como o oeste fazem integração com o modal rodoviário, recebendo os produtos que são transportados pela ferrovia com destino à exportação. Em

Paranaguá e em São Francisco, a ferrovia faz integração com o modal marítimo, retornando com combustível e fertilizantes.”

Ainda de acordo com Casarini, os principais desafios à circulação de trens na região se concentram nos cruzamentos da malha com os trechos urbanos, “devido à imprudência dos motoristas que não respeitam a sinalização e a preferência da ferrovia, causando risco de abalroamento”. Outra dificuldade diz respeito à circulação indevida de pessoas em áreas operacionais.

Conforme dados da Rumo, desde que assumiu a concessão, em 2015, a empresa investiu R\$ 2 bilhões para elevar a eficiência e a segurança das operações. Os recursos foram destinados, por exemplo, à aquisição de novas locomotivas e vagões, ao desenvolvimento de tecnologias e à revitalização da ferrovia. Entre as intervenções realizadas, está a melhora do traçado na curva localizada na saída da ponte São João (a mais alta e longa da ferrovia, considerado um dos pontos altos do passeio), para viabilizar o trânsito de locomotivas mais modernas, com capacidade de tração 38% maior que os modelos anteriores.

Viaduto Carvalho

Contorna a montanha. No trecho, é possível ter a sensação de que o trem está suspenso no ar.

Usina Hidrelétrica Marumbi

Localizada na margem direita do rio Ipiranga, em Morretes.

Ponte São João

Uma das mais impressionantes obras da ferrovia, tem mais de 100 m de comprimento. O vão central tem 55 m de altura.

Pico do Diabo

Logo depois da cachoeira Vêu de Noiva, rocha escura cortada por um túnel.

Números da estrada de ferro

A obra chegou a ter **10 mil** operários contratados

Foram necessários **cinco anos** para a execução da obra

A ferrovia percorre **40 km** de serra

São **mais de 900 metros** de desnível



O cenário era tão hostil que não foi simples encontrar quem dispusesse de conhecimento técnico e coragem para encarar a concepção e a execução da linha férrea. O primeiro registro que fez alusão à necessidade da obra data de 1856. Mas foi somente em 1870 que o engenheiro Antônio Rebouças Filho se dispôs a assumir a empreitada e desenvolveu o projeto do traçado. Negro, neto de uma escrava alforriada, ele tinha a seu favor estudos sobre construção de estradas de ferro cursados na Europa, além de um conhecimento mais profundo da topografia da região. Rebouças já havia sido responsável pela construção da sinuosa Estrada da Graciosa (hoje PR-410), então única conexão viária entre Curitiba e o litoral paranaense, na cidade de Antonina. A construção,

entretanto, teve início somente em 1880, sob a responsabilidade da empresa belga Société Anonyme des Travaux Dyle et Bacalan. Do começo dos trabalhos até a sua conclusão, foram gastos apenas cinco anos.

Tempo curto; trabalho muito; perdas incontáveis – ou não contabilizadas. Durante a execução, conta-se que a empresa chegou a ter contratados 10 mil homens. O objetivo era manter ao menos 3.000 em atividade, já que havia muitos afastamentos decorrentes de doenças. Além disso, dadas as características do empreendimento, os operários estavam constantemente expostos a riscos. Muitos perderam a vida durante o trabalho.

A inauguração, em 2 de fevereiro de 1885, marcou oficialmente o início das operações da estrada de ferro de

115 quilômetros de extensão. Ao longo do traçado, são 13 túneis e mais de 40 pontes e viadutos para vencer a Serra do Mar.

Em razão do grande desnível, a rampa máxima da via – que é a inclinação medida pela relação entre altura e comprimento – chega a 5%. Na média, é de 3,5%. “Algo extremamente incomum”, explica Bruno Casarini, gerente-executivo de Planejamento da Rumo, concessionária que hoje administra o trecho. “Para se ter uma ideia disso, a EFC (Estrada de Ferro Carajás) tem rampas na ordem de 0,5%. Isso tudo fez com que a obra tenha sido de enorme dificuldade”.

Os encantos naturais

Todas essas histórias e características compõem, hoje, a narrativa e



Divulgação | Serra Verde Express

3,5% é a rampa média da ferrovia (inclinação medida por altura/comprimento)

30 km/h é a velocidade dos trens

215 mil turistas fizeram o passeio em 2019

Trens de carga transportam
1 milhão de toneladas/mês

Clique e acesse o site da
Serra Verde Express para saber
mais sobre os passeios de trem



o cenário do já mencionado passeio e fazem dele um dos mais deslumbrantes que existem. “O trem desce pelo meio da Serra do Mar, cercado pela maior área preservada de Mata Atlântica do Brasil. Você consegue ver várias regiões ainda intocadas pelo homem”, diz Adonai Aires de Arruda Filho, diretor da Serra Verde, empresa que realiza os passeios nos trens turísticos na região.

O visual montanhoso e verde pode ser contemplado ao longo de quase todo o trajeto. Ele se completa com o movimento das águas, como do rio Ipiranga e da cachoeira Vêu de Noiva, uma queda de, aproximadamente, 80 metros vista do alto. As pontes e os viadutos proporcionam vistas privilegiadas; e a elevação das estruturas, instaladas ainda no século 19, impressionam. “Muitas vezes, por

causa da diferença de altitude, parece que você está voando. É um cenário de natureza exuberante. É muito comum as pessoas se emocionarem”, complementa Arruda.

Para conduzir os visitantes, os guias turísticos da Serra Verde passam por um treinamento desenvolvido com base em detalhados estudos da história e das informações técnicas da estrada férrea.

As opções oferecidas ao turista proporcionam diferentes experiências, com preços que variam de R\$ 26 a R\$ 455. Os valores mais altos dão direito à viagem no primeiro trem de luxo do Brasil, com decorações temáticas e serviços exclusivos. A Serra Verde ainda desenvolve roteiros temáticos, como o que oferece degustação de cervejas artesanais. Tantos encantos já fizeram os vagões

serem palco, até mesmo, para festas de confraternização e de casamento.

O trem turístico opera na linha há 22 anos e se consolidou como importante indutor da atividade na região. Sua importância econômica é evidenciada pelos números: somente no ano passado, 215 mil pessoas fizeram o passeio entre a capital paranaense e a cidade de Morretes (15% mais que em 2018). Um estudo encomendado pela empresa apontou que os turistas gastam, em média, R\$ 650 nos dois dias e meio em que permanecem por ali. Com isso, somente em 2019, eles deixaram, aproximadamente, R\$ 140 milhões para a economia do Paraná.

O público vem das diferentes partes do Brasil e do mundo. Segundo dados da operadora, 20% dos visitantes são estrangeiros; desses, 50% vêm da Alemanha, da Holanda e da França. ■

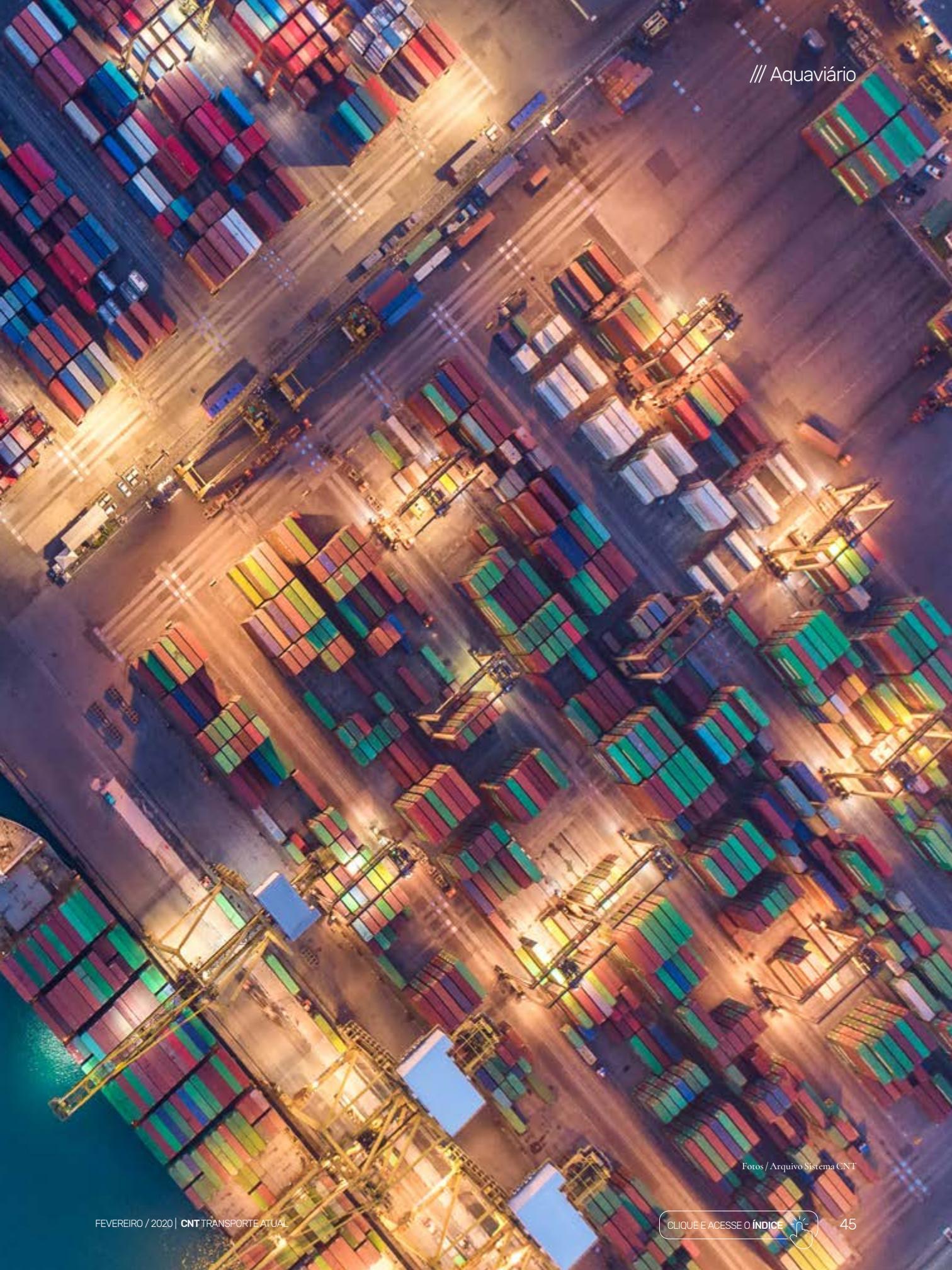


A comunidade faz a força

Com recursos do governo inglês, consórcio fomenta a implantação de Sistemas Comunitários Portuários no Brasil. Experiência visa acelerar o comércio exterior

por Gustavo T. Falleiros





Em setembro do ano passado, após três anos de negociações, foi formalizado um acordo com potencial para revolucionar a operação portuária brasileira – tanto na entrada quanto na saída de mercadorias. Trata-se da implantação de Port Community Systems em portos de importância estratégica para o país: Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Suape (PE) e Itajaí (SC). A iniciativa é financiada pelo Prosperity Fund (fundo do governo inglês) e executada por um consórcio, encabeçado pelo grupo Palladium UK. Também são parceiros a Aliança Procomex, a EY (Ernst & Young) Brasil, a USP (Universidade de São Paulo) e a Hamburg Port Consulting, da Alemanha.

Mas o que é um Port Community System ou Sistema Comunitário Portuário? Para responder a essa pergunta, Marcelo D’Antona, líder do time da Palladium, recorre a uma metáfora. “Vamos comparar a um shopping center. Nele, você tem um administrador, que quer o melhor sucesso comercial possível para o empreendimento. Você tem

os lojistas e as empresas terceirizadas, que operam o estacionamento, os serviços de manutenção, entre outros. Então, são vários os negócios dentro daquela comunidade, daquele condomínio. Com os portos, é igualzinho”, comenta.

Ele leva a comparação adiante e diz que de nada adianta uma loja ser superbonita, ofertar produtos de qualidade e gerenciar o estoque com um software de última geração se, na hora de sair, o cliente perder tempo na fila que libera o estacionamento. No fim das contas, a experiência do usuário terá sido ruim, o que prejudica a imagem e o retorno financeiro da cadeia produtiva. Em suma, a prosperidade depende, em larga medida, de processos coletivos e informações compartilhadas. No universo portuário, estamos falando de múltiplos atores, incluindo o pessoal dos terminais, rebocadores, práticos, despachantes aduaneiros, fiscais de vigilância sanitária, policiais federais, entre outros.

A orquestração dos envolvidos pode tomar várias formas, mas há um denominador comum, que é a

Principais benefícios

Diogo Piloni, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, destacou quais benefícios a adoção de Port Community Systems pode agregar para o contexto brasileiro:

- » Redução do tempo e do custo das exportações e importações
- » Revisão e melhoria de processos
- » Integração de sistemas com disseminação de informações
- » Digitalização de processos
- » Antecipação de ações por parte dos atores com o conhecimento prévio das informações



adoção de uma ferramenta para o intercâmbio de dados. Diogo Piloni, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, nos traz essa definição límpida: “É uma plataforma eletrônica neutra, que integra múltiplos sistemas, operados por órgãos de governo e por empresas privadas, e que permite uma troca inteligente e segura de informações entre os vários integrantes de uma comunidade portuária”.

Segundo o secretário, a longo prazo, a adoção do sistema se reverterá em benefício nas exportações e importações nos portos brasileiros. “Um dos objetivos é identificar as oportunidades para melhorias de processos, de sistemas e da coordenação entre as empresas que desenvolvem atividades ou utilizam os serviços do porto e, também, com os órgãos de governo que controlam tais atividades e serviços”, detalha. Embora o governo não seja parte formal do consórcio, vê com bons olhos a iniciativa, que tende a “completar algumas lacunas existentes na disseminação de informações, tanto na comunidade

portuária quanto entre o Porto Sem Papel, o Pucomex (Portal Único do Comércio Exterior) e os entes privados”, acrescenta.

“Essa é uma iniciativa de sucesso, já existente em portos do norte da Europa, e da qual somos fãs de carteirinha”, saúda André Zanin, diretor-executivo da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima). “A Fenamar participa dos debates que estão ocorrendo no Porto de Santos, onde o sistema já está em construção e envolve toda a comunidade marítima, exportadores e importadores”, continua. “É importe dizer, ainda, que o sistema visa integrar procedimentos e sistemas existentes. Ele não visa criar coisas novas – visa a integração. E, em logística, tudo o que visa integração é bem-vindo”, salienta.

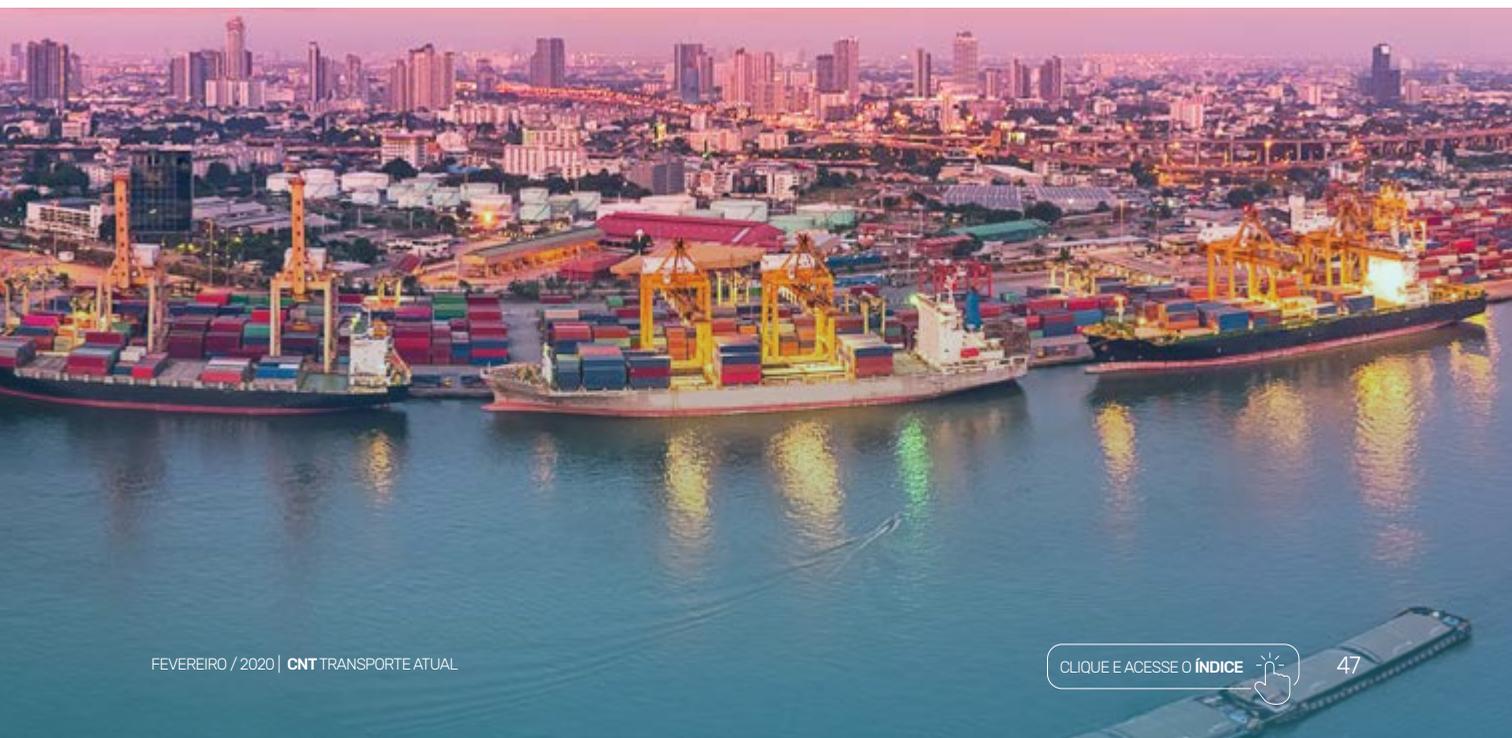
Uma PPP diferente

O Reino Unido é um dos países-membros da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) e, como tal, assume alguns compromissos frente a países em desenvolvimento. Para esse fim, o

governo inglês disponibiliza recursos do Prosperity Fund. O Brasil é um dos possíveis destinatários e, a partir do entendimento diplomático, ficou acordado que algo poderia ser feito em prol das trocas comerciais. O Brasil, por sua vez, está engajado na adoção de boas práticas de comércio exterior por força do Acordo de Bali, ratificado em 2016.

Como se vê, houve uma coincidência de vontades, de modo que as conversas avançaram. “Procurando identificar onde o dinheiro deveria ser aplicado, construiu-se o seguinte raciocínio: a economia brasileira cresce de forma insuficiente para tirar a parte significativa da nossa população que vive na pobreza. E uma das oportunidades para mudar isso seria a inserção maior da economia brasileira nas principais cadeias de valor. Em palavras mais simples, o Brasil deveria importar e exportar mais. Como 96% das nossas exportações passam pelos portos, eles entenderam que deveriam começar por aí”, resume Marcelo D’Antona.

Agora que o projeto começou efetivamente, cada membro do consórcio



A experiência alemã

Marcelo D'Antona, do grupo Palladium, reconstituiu as origens dos Port Community Systems. Tudo começou na Alemanha. No depoimento a seguir, ele conta sobre os bastidores:

“O Porto de Hamburgo é um porto extremamente movimentado no norte da Europa. Tem a característica de ser o nó principal de uma extensa rede de distribuição fluvial. Dali sai o rio Reno, que é navegável e que serve como acesso ao interior da Alemanha, da Áustria, da Suíça e de vários países ao longo do seu curso. Então, uma situação típica deles é que chega um navio grande, com um monte de contêineres. Logo em seguida, chegam barcaças, que vão pegar esses contêineres e levar para distribuição continente adentro. É um tráfego de embarcação volumoso. A cada vez que chega uma barcaça daquelas, é preciso atracar em mais de um terminal para ir recolhendo e entregando contêineres em vários terminais do porto. Essa é uma operação complexa e

variada, limitada por um aspecto físico (canal estreito, onde só passa um barco de cada vez). Como estavam com vários problemas de falta de coordenação, tomaram a iniciativa. Quem provocou a mudança foram dois terminais de contêineres concorrentes entre si, mas com um problema em comum. Não adianta o navio entrar se a carga não está disponível no terminal ou se o navio que está operando não vai ficar pronto no horário previsto para liberar o berço e um novo navio atracar. Então, de forma voluntária, constituíram um grupo de trabalho para endereçar o problema e achar uma solução. Integraram os sistemas de controle de operações dos terminais portuários com as companhias de navegação. Colocaram todo mundo para falar um com o outro e computadores para tomar a decisão de qual é a melhor sequência de entrada de navios tendo em vista o espaço, a carga e o calado disponíveis e assim por diante. O número que eles trouxeram é que economizaram 2.000 horas/ano de trabalho para as companhias de navegação que entram e saem do porto. Fiz essa conta e dá 83 dias de capacidade no canal simplesmente integrando processos e sistemas.”



cio assumirá uma frente. A EY Brasil estará focada na questão do fomento de pequenas e médias empresas (outra recomendação do governo britânico). A Aliança Procomex é uma entidade privada brasileira, parceira preferencial da Receita Federal do Brasil, que participou do mapeamento dos processos de importação e exportação para o Portal Único e, agora, compartilhará sua expertise. Parceira tecnológica, a USP entrará apenas no fim do processo, viabilizando a interface da plataforma. O Hamburg Port Consulting é uma divisa da Hamburger Hafen und Logistik AG e são especialistas na implantação de Port Community Systems mundo afora.

“Como o projeto envolve, além do setor privado, a autoridade portuária (Companhia Docas), a autoridade aduaneira, a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) e a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), é muito importante a participação do ente público”, sublinha Agelino Caputo, diretor-executivo da Abtra (Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados). “Isso é uma parceria público-privada na veia. O Ministério da Infraestrutura foi convidado a acompanhar o processo e, prontamente, comprou a ideia”, conclui.

“O objetivo do projeto é implementar alguma coisa em termos de

integração e de sistemas que permita, no fluxo da exportação, reduzir em mais um dia o tempo do trâmite das cargas. E, no fluxo da importação, reduzir mais dois dias”, adianta D'Antona. Ao todo, o cronograma prevê 42 meses de trabalho.

A cada porto, um projeto

Um aspecto importante da filosofia dos Port Community Systems é o respeito às necessidades locais. Em larga medida, os sistemas são “customizáveis”. Por essa razão, o desenho a ser adotado no Rio de Janeiro será diferente daquele escolhido em Suape, por exemplo. Em Santos, onde já houve quatro reuniões de





Exemplos internacionais

A pedido da revista CNT **Transporte Atual**, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, elencou experiências internacionais bem-sucedidas na adoção de Port Community Systems:

Port of Los Angeles, United States – Port Optimizer

A produtividade dos processos portuários aumentou entre 9% e 12%, ainda na fase de implementação do projeto.

Plataforma Portnet, Marrocos

Após a implantação, o tempo médio dos processos administrativos e logísticos para a movimentação de cargas nos portos diminuiu de 14 para sete dias.

Port of Trieste, Italia – Plataforma Sinfomar

Diminuiu em uma hora o prazo de espera para o acesso de veículos às instalações de porto e reduziu pela metade o tempo para acesso de composições ferroviárias que transportam contêineres.

Odessa, Ucrania – PPL 33-35

Desde o desenvolvimento e a implantação, o tempo total da passagem das cargas pelo porto reduziu de 40 horas para uma hora a uma hora e meia, por contêiner.

trabalho, alguns alinhamentos já foram definidos, mas podem ser ajustados. São “situações elegíveis para o projeto”, como esclarece Angelino Caputo, da Abtra.

A associação é membro do comitê santista e uma forte candidata a gerir o sistema depois de formado, pois já tem experiência com a plataforma que congrega os seus associados. A pedido da reportagem, Caputo adiantou os pontos de consenso ao redor do embrião do Port Community System, de Santos.

“O primeiro é a gestão do canal de acesso ao porto, que envolve a fila para a atracação; a amarração; a finalização. Se tivesse um sistema

governando, prevendo o controle de profundidade e a necessidade de dragagem, poderia dar um pouco mais de agilidade.”

O segundo incremento seria um sistema automatizado para o rastreamento das cargas de exportação desde a origem até o embarque no porto. “Seria algo que incluísse, por exemplo, o gerenciamento de caminhões e trens para fazer o agendamento dos veículos, saber onde estão em tempo real, para qual endereço estão indo”, detalha Caputo. “Por que esses sistemas são importantes? Porque vários atores participam da cadeia. Tem o dono da carga, o portador, o transportador, o navio onde vai embarcar,

a autoridade que vai fiscalizar, entre outros. Quanto mais centrado e mais rápido for o intercâmbio de informações, mais rápido a carga vai passando por cada etapa”, argumenta.

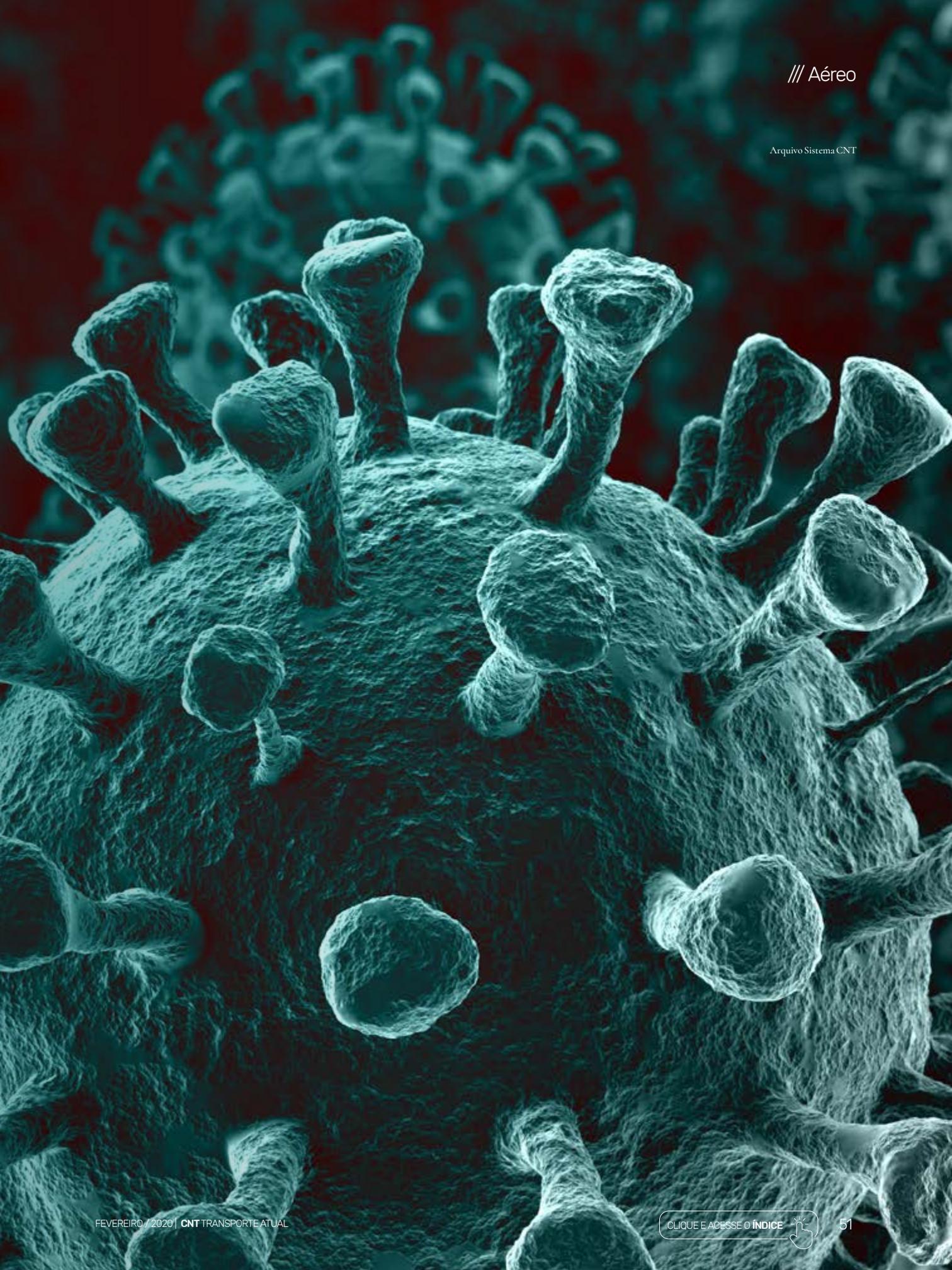
A terceira situação elegível é a criação de uma plataforma informatizada com integração e conexão entre todos os atores que participam do processo. “Essa aí, se você for olhar, é sinônimo de Port Community System”, observa. Por isso mesmo, ela fica atrás na ordem de prioridades. A comunidade a considera “genérica” e dará prioridade a iniciativas mais focadas e imediatas, consideradas como pré-requisitos para os aspectos mais ambiciosos do empreendimento. ■

Para voar sem medo

Epidemias, como a do coronavírus, reduzem o fluxo de passageiros em rotas internacionais. O setor, porém, está preparado e espera recuperação em médio prazo

por Gustavo T. Falleiros





“Se você tiver febre, tosse ou dificuldade para respirar, dentro de um período de até 14 dias, após viagem para a China, deve procurar uma unidade de saúde mais próxima e informar a respeito da viagem.”

Desde 24 de janeiro, o informe acima é repetido no sistema de som dos principais aeroportos do país. A mensagem aconselha, ainda, a cobrir o nariz e a boca ao espirrar e a evitar aglomerações e ambientes fechados. Também recomenda lavar as mãos, frequentemente, com água e sabão e não compartilhar objetos de uso pessoal, como talheres e copos.

O aviso faz parte das ações de enfrentamento ao novo coronavírus (Covid-19) traçadas pela Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária). Portos, aeroportos e fronteiras são de fundamental importância para o sucesso da estratégia, pois podem servir de porta de entrada para a epidemia. Via Ministério da Saúde, o Brasil se mantém atualiza-

do em relação às diretrizes da OMS (Organização Mundial da Saúde) e, até o presente momento, não registra casos da doença.

Apesar das precauções, é esperada uma redução no número de passageiros em voos internacionais, sobretudo naqueles com escala em países asiáticos. Oficialmente, a OMS não impôs qualquer restrição a viagens à China (inclusive para transporte de cargas), mas diversas companhias se anteciparam e suspenderam suas ligações aéreas para esse destino por tempo indeterminado (veja box).

A reportagem contactou as maiores empresas nacionais para saber como elas têm lidado com o quadro de emergência. Em nota, a Gol afirmou que não opera voos para a China e que não sofreu qualquer impacto até o momento com relação ao coronavírus. A companhia esclareceu, ainda, que vem seguindo as recomendações do órgão sanitário e tomando as medidas cabíveis. E confirmou: “Antes do embarque, na hipótese de

um cliente com passagem pela China apresentar sintomas de gripe, e a suspeita do coronavírus se confirmar, a empresa pode impedi-lo de voar como forma de zelar pela saúde e segurança dele e dos demais viajantes”.

A Latam Airlines informou que “está seguindo todas as recomendações do departamento de saúde da Iata (Associação Internacional de Transporte Aéreo), bem como da Organização Mundial da Saúde, do Centro de Controle de Doenças dos Estados Unidos e das autoridades competentes locais, como a Anvisa”. Segundo a assessoria, a Latam avalia com atenção o tema, “mas ainda é cedo para fazer qualquer prognóstico”.

A Azul, por sua vez, disse estar “monitorando os desdobramentos a respeito do coronavírus e seguindo todas as recomendações feitas pelos órgãos reguladores e pelo Ministério da Saúde, oferecendo equipamentos de proteção individual para os seus empregados que trabalham em aeroportos com voos internacionais”.



Uma história de resiliência

O setor aéreo está bem preparado para enfrentar uma crise de saúde pública de grandes proporções. A indústria tem a seu favor a experiência acumulada em duas epidemias traumáticas: a do vírus SARS, em 2003; e a do MERS, que assolou a Coreia do Sul em 2015.

No informe intitulado “O que podemos aprender com episódios de pandemia do passado”, divulgado em 24 de janeiro, a Iata apresentou um gráfico comparativo,

que demonstra a queda abrupta no volume de tráfego durante a eclosão dessas viroses. Para chegar aos resultados, a entidade usou como referência o RPK (número de passageiros pagantes por quilômetros viajados), métrica usual em aviação.

Segundo o estudo, o volume de tráfego na região Ásia-Pacífico teve seu pior momento em maio de 2003 – e retornou à normalidade nove meses depois. “No auge do surto de SARS, os RPKs mensais das companhias aéreas da região Ásia-Pacífico eram, aproximadamente, 35% inferiores aos níveis anteriores

à crise. No geral, em 2003, a perda de confiança e o medo de haver uma disseminação global afetaram as viagens de negócios e lazer para a região, resultando na redução de 8% dos RPKs anuais e US\$ 6 bilhões a menos nas receitas das companhias aéreas da região”, detalha o documento.

Em suas conclusões, a Iata pondera que as crises são agudas, porém, temporárias e que o modal tem demonstrado “grande resiliência a choques”. “Uma vez declarado o fim da pandemia, o número de viagens tende a retomar rapidamente”, assinala o documento.

Autoridades alinhadas

Outra “herança” dos surtos de SARS e MERS é a maior concatenação entre as autoridades de saúde pública e a indústria de aviação no combate a crises. De lá para cá, diversos protocolos foram criados, de modo a gerar uma verdadeira reação em cadeia. “Cooperação internacional é a chave para uma resposta efetiva”, defende a Iata em sua comunicação oficial.

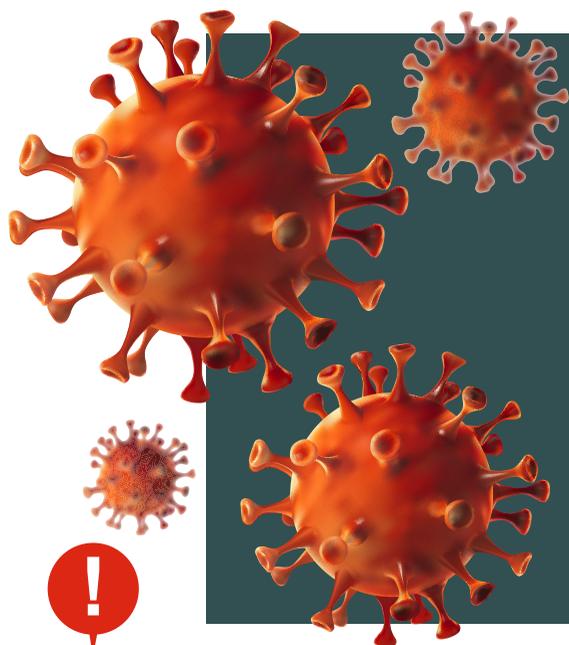
A OMS abriu um canal de escuta com as aéreas para redigir as Regulações de Saúde Internacional, lançadas em 2005. No ano seguinte, o diálogo foi aprofundado com a iniciativa da Oaci (Organização Internacional da Aviação Civil) de criar um comitê para “eventos de saúde pública”. Os mecanismos foram colocados em prá-

tica pela primeira vez com a epidemia de influenza em 2009 e, depois, com o surto de ebola no oeste da África.

Como resultado, a Iata desenvolveu uma série de manuais para emergências sanitárias que estão em uso desde então. Eles tratam de assuntos como higienização de cabines, descontaminação de bagagens e cuidados com a tripulação. Esse material de referência é amplamente difundido e serve de parâmetro, inclusive, para as empresas brasileiras, uma vez que se harmoniza com as prescrições da Anvisa.

Por fim, vale ressaltar que a entidade mantém um conselho médico (Medical Advisory Group), que congrega os médicos-chefes de dez companhias do setor e é responsável por fazer a ponte entre a indústria e as autoridades nacionais e regionais de saúde pública.





Coronavírus, o que são?

Conhecidos desde meados dos anos 1960, os coronavírus (CoV) são uma grande família viral que causa infecções respiratórias em seres humanos e em animais. Geralmente, infecções por coronavírus causam doenças respiratórias de leve a moderada gravidade, semelhantes a um resfriado comum. Bastante letal, o novo coronavírus (Covid-19) teria se originado nos mercados de frutos do mar da cidade de Wuhan, na China. Os primeiros casos vieram à tona em 31 de dezembro de 2019. O país confirma mais de 70 mil casos e cerca de 1.700 mortes em decorrência da doença.

Fonte: CID10, com adaptações.



O significado da emergência

Em 30 de janeiro de 2020, a OMS declarou que o surto do novo coronavírus constitui uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII). Dar à crise o status de ESPII tem uma intenção prática, que nada tem a ver com criar alarme, tampouco quer dizer que o nível de risco para o cidadão comum tenha aumentado. Na verdade, é um chamamento para a cooperação internacional.

“O principal motivo dessa declaração não diz respeito ao que está acontecendo na China, mas ao que está acontecendo em outros países. Nossa maior preocupação é o potencial do vírus para se espalhar por países com sistemas de saúde mais fracos e mal preparados para lidar com ele”, afirmou o diretor-geral da OMS, Tedros Adhanom Ghebreyesus, na ocasião.

“O que muda agora é que, com essa declaração, mais recursos internacionais podem ser mobilizados para atuar na China, com o governo, a fim de interromper a transmissão onde ela está ocorrendo”, reforçou Jarbas Barbosa, vice-diretor da Opas (Organização Pan-Americana da Saúde). Até o momento, foram relatados casos de contágio em 30 países, além da China.

Voos suspensos

A cada dia, cresce o número de companhias aéreas com suspensão completa dos voos para a China continental. Entre elas*, estão:

- » British Airways (Reino Unido)
- » Iberia (Espanha)
- » Lufthansa (Alemanha)
- » Lion Air (Indonésia)
- » Myanmar National Airlines
- » Air KBZ (Myanmar)
- » Myanmar Airways International
- » Ukraine International Airlines
- » Skyup Airlines (Ucrânia)
- » Air Austral
- » Ural Airlines (Rússia)

* Lista atualizada em 30/1/2020





Riscos e medidas de segurança

Os relatos que chegam da China dão conta de que o uso de máscaras é obrigatório, sem exceções, e a circulação de pessoas está severamente limitada, mesmo nas cidades fora da quarentena. Os serviços de delivery estão suspensos, e quem precisar sair de casa enfrentará inspeções por agentes equipados com termômetros a laser (infravermelho). Nos aeroportos, nativos e estrangeiros autorizados a deixar o país precisam se submeter a jatos de spray de descontaminação e passar por scanners térmicos, aptos a identificar indivíduos com febre.

Naturalmente, esse cenário gera ansiedade e muitas dúvidas. A primeira é com relação ao uso de máscaras em voos. Para os passageiros, a recomendação da OMS é taxativa: “Use a máscara se NÃO estiver se sentindo bem. Caso contrário, não

há necessidade de usá-la”. Com relação ao pessoal a bordo, a Iata esclarece que a decisão de usar ou não máscaras é exclusiva da companhia aérea, mas faz um alerta: o uso não seria recomendável, pois o equipamento fica úmido e facilmente se torna um meio de proliferação de organismos infecciosos.

Outro medo muito comum é com relação ao ar que abastece a aeronave, que poderia ficar “viciado” com a respiração de passageiros contaminados. Esse temor não procede, tranquiliza David Powell, consultor médico da Iata. “O risco de contrair um vírus a bordo de um voo é provavelmente menor do que em muitos espaços confinados, porque as aeronaves modernas têm sistemas com filtro de ar HEPA na cabine. Esses filtros apresentam desempenho semelhante aos filtros usados para manter o ar limpo em salas de operações de hospitais e salas industriais. Eles capturam, de forma eficaz, mais de 99,97% dos micróbios transportados pelo ar. Além disso, o sistema de

ar da cabine fornece, aproximadamente, 50% de ar externo e 50% de ar filtrado e recirculado. Isso significa que o ar fornecido é essencialmente estéril”, garante.

No entanto, podem ocorrer emergências, de fato, com viajantes passando mal durante o voo. Nesse caso, cada país terá seu procedimento. No Brasil, vigora o protocolo “Atendimento de Evento de Saúde Pública a Bordo”, cujo cumprimento é de responsabilidade compartilhada entre a Anvisa, a administradora do aeroporto e as companhias aéreas. O documento elenca que atitudes devem ser tomadas antes e depois do pouso. Com base nas informações coletadas durante o trajeto, será possível definir, por exemplo, se o atendimento ao doente será na própria aeronave; quais equipamentos de proteção individual (EPIs) serão utilizados pela equipe médica; se o aeroporto terá de providenciar uma área de segregação; se a bagagem terá de ser descontaminada etc. ■

Clique e leia a íntegra do protocolo
“Atendimento de Evento de Saúde Pública a Bordo” no site da Anvisa



Um novo olhar sobre a empresa

*Cuidado com a marca e a valorização da
experiência do usuário são assuntos que devem
estar no radar de qualquer companhia*

por Carlos Teixeira





O tempo da propaganda como alma do negócio já não é mais uma realidade. Para uma marca se consolidar no mercado atual, repleto de concorrências, é preciso ir além dos anúncios. É preciso saber o que as pessoas pensam e sentem e como se comportam quando consomem produtos e serviços.

Nesse cenário, surgem conceitos como *branding* e a experiência do usuário, um *mix* de simbologias que envolve aparência, estilo, personalidade e posicionamento de mercado para uma empresa, um determinado produto ou serviço.

Esses temas têm integrado, cada vez mais, as reuniões empresariais, e conhecer esses conceitos é fundamental para qualquer gestor. Nos cursos oferecidos pelo Programa Avançado de Capacitação do Transporte, desenvolvido pelo SEST SENAT e gerenciado pelo ITL, esses assuntos são trabalhados de forma transversal, para permitir que, cada vez mais, as empresas de transporte de todos os modais promovam experiências exitosas para os seus clientes/consumidores e, assim, garantam destaque no mercado.

“Quando falamos em *branding*, estamos falando de construção e

manutenção de marca. E isso engloba uma grande quantidade de conceitos, que acabam se interligando, sempre com foco no cliente”, destaca o professor da FDC (Fundação Dom Cabral) Frederico Albuquerque. “Para construir uma marca, é preciso fazer com que o público interno acredite nela. O primeiro olhar deve ser da porta da empresa para dentro. Se pegarmos as grandes marcas, dentro desses locais, existem verdadeiros defensores internos. Para vender algo, é preciso acreditar na marca.”

Na visão de Albuquerque, o desafio do setor de transporte é ainda maior. “É necessário construir



uma imagem para que o mercado enxergue o transporte com qualidade. A experiência do usuário é que irá trazer a percepção sobre os produtos ou serviços. Para mudar o que o consumidor sente, é preciso construir uma marca com o conceito de sociedade. A sociedade, quando compra o produto e a ideia da empresa, se transforma em defensora da marca”, destaca o professor.

Outro desafio para as empresas são as ferramentas digitais. Ao mesmo tempo em que elas podem ser aliadas, também podem impor inúmeros desafios. Um simples comentário sobre uma experiência

ruim de um cliente pode arruinar todo o trabalho de posicionamento de marca. “Por isso, é preciso agir de forma diferente e, principalmente, se mostrar diferente, mas com conteúdo sólido”, alerta Caio Bianchi, especialista em inovação da ESPM (Escola Superior de Propaganda e Marketing). Ele explica que, cada vez mais, os consumidores querem experiência e significado no consumo, por isso pensar nesse público é essencial. “O foco no consumidor se tornou cada vez mais importante. Um planejamento estratégico e a construção de mercado têm que ser feitos com base no consumidor.” ■

Clique e saiba mais sobre o Programa de Capacitação do Transporte



Conheça alguns conceitos desse setor

UI

(User Interface)

Analisa as interações entre usuário e produto. Preza por criar um ambiente agradável e de uso fácil. Representa tudo o que pode ser visto e percebido rapidamente, como menus, botões e efeitos visuais.

CX

(Customer Experience)

É uma visão aprofundada da jornada do cliente, a qual pode ser melhor acompanhada pela empresa.

BX

(Brand Experience)

Conjunto dos três tipos de experiências anteriores. Visa criar estratégias de marketing com o objetivo de trazer um maior significado da marca na vida do cliente.

UX

(User Experience)

Visa aumentar a satisfação final do usuário. Inclui conceitos como usabilidade, interação e solução do problema inicial apresentado.

HCD

(Human-Centered Design)

Significa design centrado no ser humano. É uma forma criativa de resolver demandas. Essas são trazidas pelos usuários e terminam com soluções feitas sob medida para atender a essas necessidades.

Expressão da proposta de valor

Toda marca tem uma proposta de valor, porém, muitas vezes, ela acaba não se confirmando na prática. Quem diz se ela funciona ou não é a experiência do usuário.

NOVAS TURMAS

Especializações em:

Gestão de Negócios

Gestão de Recursos Humanos

*Os cursos de pós-graduação lato sensu são ministrados pela **FDC** (Fundação Dom Cabral) e fazem parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo **ITL** e promovido pelo **SEST SENAT**.*



*Clique, acesse www.itl.org.br
e saiba mais sobre os cursos*



CNT / SEST SENAT / ITL

Brexit: desafios e oportunidades para o Brasil

por Fred Arruda

Em 23 de junho de 2016, os britânicos votaram pela saída do Reino Unido da União Europeia. Como bem antecipou esta revista na ocasião, a vitória do Brexit nas urnas inauguraria “um longo período de diálogo, negociação e convencimento” entre o país e o bloco. Passados quase quatro anos, entrou em vigor, no último dia 31 de janeiro, o Acordo de Retirada, tornando oficial a separação. Agora, britânicos e europeus têm, em princípio, até o dia 31 de dezembro próximo para definir os termos do seu relacionamento a partir de 2021. Trata-se de fato que acarreta desafios e oportunidades para o Brasil, inclusive no setor de transporte.

O propósito do governo britânico é fazer do Brexit não um ato de isolamento, mas, sim, um exercício de renovação do seu engajamento com o restante do mundo. É aí onde entra o Brasil. No momento em que o Reino Unido investe em sua vocação global, também o nosso país opta pela abertura econômica e pela construção de novas pontes com parceiros de todos os continentes. As convergências são evidentes.

Essa é a hora de nos posicionarmos como parceiros estratégicos. É a hora de mostrarmos o quanto o Brasil tem a oferecer: uma agropecuária moderna e sustentável – apta a atender

à demanda do Reino Unido, que importa nada menos que metade do que consome em alimentos e bebidas; um amplo programa de investimentos em infraestrutura; um país acolhedor, diversificado e rico em cultura e em belezas naturais.

Esse tem sido o trabalho diário da Embaixada do Brasil em Londres. Criamos o portal *Brazil Brexit Watch* (www.investexportbrasil.gov.br/brexit-brazil-brexit-watch), no qual nosso setor privado pode encontrar informações sempre atualizadas sobre normas e procedimentos para fazer negócios com o Reino Unido. Temos promovido dezenas de reuniões e seminários para apresentar aos britânicos – que já são os maiores investidores estrangeiros no Programa de Parceria de Investimentos – as múltiplas oportunidades de investimentos no Brasil. Participamos ativamente da criação de duas novas rotas aéreas diretas entre os nossos países, nos últimos dois anos, estimulando o turismo de lazer e de negócios. E há espaço para mais.

Continuaremos trabalhando nessa direção, cientes dos desafios dessa nova fase, mas cada vez mais atentos às novas frentes que se abrem para o Brasil. O setor de transporte, elo incontornável a ligar nossas sociedades, seguirá sendo agente fundamental nessa empreitada.



*Fred Arruda
Embaixador do
Brasil junto ao
Reino Unido da
Grã-Bretanha e
Irlanda do Norte*



Brexit: os diferentes cenários e o setor de transporte brasileiro

por Yuri Cunha

Os últimos capítulos do Brexit estão cada vez mais próximos. Como a economia mundial está, dia após dia, mais conectada, o Brexit trará alguns efeitos para o setor de transporte brasileiro. Para entendermos isso, precisamos fazer algumas perguntas e observar cenários: o Reino Unido e a União Europeia conseguirão selar um acordo comercial? A Escócia cumprirá a ameaça de deixar o Reino Unido? Os britânicos se tornarão uma “Grande Cingapura”?

Caso a resposta seja negativa para as duas primeiras questões, a previsão de avanço da economia mundial para 2021 e para os anos imediatamente subsequentes tende a ser revista para baixo. Consequentemente, observaremos menos embarques internacionais.

No comércio exterior, o menor volume de trocas comerciais com os europeus tende a afetar, de alguma maneira, a frequência das rotas marítimas e aéreas. Não podemos esquecer que nossa corrente de comércio com o Reino Unido e a União Europeia é razoavelmente equilibrada, com commodities, semimanufaturados e manufaturados. E por que trato como “um só” o Reino Unido e a União Europeia? Porque, segundo inúmeros estudos, os danos econômicos da separação entre esses blocos, no curto prazo, serão semelhantes para o arquipélago britânico e para os europeus continentais.

É difícil predizer sobre o médio prazo devido às ações que cada um

deles pode tomar para impulsionar a própria economia. No Reino Unido, ventila-se a ideia de uma “Grande Cingapura”. O que isso quer dizer? O país asiático é marcado pelo ultraneoliberalismo, onde apenas 11,1% do PIB está relacionado à arrecadação de impostos (no Reino Unido, a carga é de 35%; e, na União Europeia, 40%). Caso os britânicos implementem esse modelo econômico, provavelmente se beneficiarão com pesados investimentos diretos externos, o que impactaria positivamente a economia. A tendência, então, seria um aumento nas transações comerciais entre Reino Unido e Brasil.

Além disso, especialistas britânicos em comércio exterior veem com bons olhos um possível acordo comercial com o Mercosul. Nesse ponto, existem fatores que acelerariam essa negociação, como a necessidade do Reino Unido em acessar mercados e efetuar compras de mercadorias que não produzem.

Apesar do cenário mais pessimista no curto prazo, a economia brasileira é razoavelmente fechada, com nosso comércio exterior representando apenas uma pequena parte do PIB. Os transportadores marítimos e aéreos, definitivamente, sentirão o impacto dessa instabilidade e desaceleração econômica, enquanto a tendência é de impacto limitado no transporte rodoviário. Mas, infelizmente, o cenário de transporte internacional para os próximos três anos não é tão animador.



Yuri Cunha, especialista em comércio internacional na Aceleradora 4Comex, focada em startups de comércio exterior e logística internacional

Fetransportes lança estudo inédito sobre trânsito

O ano de 2019 terminou com uma grande entrega da Fetransportes para a sociedade: o Trânsito em Xequê, estudo inédito sobre o trânsito capixaba que reúne estatísticas e análises desenvolvidas por diversos órgãos públicos e privados que trabalham na organização do trânsito, na melhoria da mobilidade das pessoas e na estruturação da segurança viária. O material apresenta um histórico de informações das rodovias federais, estaduais e vias municipais nos últimos dez anos; faz uma análise do cenário atual; exhibe projeções para os próximos anos; e define o perfil das vítimas de trânsito.

“Trata-se de uma literatura técnico-científica mais robusta na área do trânsito. Infelizmente, em vários municípios capixabas, a taxa de mortes no trânsito supera a de homicídios. Esse estudo tem foco no trânsito capixaba e, também, reúne informações dos cenários nacional e internacional, citando exemplos de países que reduziram as mortes e se tornaram referência. A pesquisa mostra ainda a elevada taxa de óbitos no estado, que não nos permitiu fechar o ano de 2019 com menos fatalidades, em comparação com 2018”, destacou o consultor de trânsito da Fetransportes, André Cerqueira.

Clique e acesse o e-book do estudo



Belo Horizonte sediará o próximo Conet&Intersindical

O presidente do Setcemg (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais), Gladstone Lobato, anunciou a realização do próximo Conet&Intersindical, em Belo Horizonte, nos dias 13 e 14 de agosto de 2020, no Ouro Minas Palace Hotel. A entidade será anfitriã do próximo evento.

O anúncio foi feito para uma plateia de aproximadamente 400 transportadores rodoviários de carga e lideranças do setor, no encerramento do primeiro Conet do ano, realizado em Curitiba, em fevereiro.

O Conet&Intersindical, realizado pela NTC&Logística, é um dos eventos mais importantes do setor do transporte rodoviário de carga. Reúne, durante dois dias, empresários de todo o país e suas lideranças em um trabalho intenso que integra informações técnicas, discussões e busca de soluções para os assuntos mais relevantes que envolvem a cadeia produtiva.

Para Lobato, participar do Conet “representa uma oportunidade ímpar, ao possibilitar a atualização técnica e o protagonismo nas discussões para a busca de soluções em temas que repercutirão em nosso negócio”, afirma. “Por isso, convido todos os empresários de carga para participar do nosso evento”, finaliza.



Setcesp disponibiliza guia de entregas em shoppings centers

Proibição do uso de carrinhos, horários determinados para o recebimento de certos produtos ou falta de local para estacionar. Essas são apenas algumas das complicações que o transportador pode encontrar, no seu dia a dia, durante as entregas realizadas em shoppings centers.

Pensando em ajudá-lo nesse trabalho, o Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de São Paulo e Região) e o IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga) elaboraram o Guia de Recebimento de Carga em Shopping Centers na GRMSP, que reuniu, em

um só lugar, informações sobre os shoppings da Grande Região Metropolitana de São Paulo.

O guia traz esclarecimentos a respeito da fragmentação das janelas de horários de recebimento, lugares disponíveis para estacionamento, entre outras orientações para que haja ganho de produtividade nas operações e, conseqüentemente, a fim de que o serviço seja mais eficiente.

Somente na Grande São Paulo, há quase 80 shoppings que são abastecidos por mais de 1.500 veículos de carga por dia. Então, não deixe de conferir. O guia é totalmente gratuito.

Clique e
acesse



SETCESP
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGAS DE SÃO PAULO E REGIÃO

Abrati completa 25 anos de história

A Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros), que representa mais de 70 empresas de ônibus rodoviários interestaduais do serviço regular em todo o Brasil, completa 25 anos de atuação no setor. A entidade, que acompanha os altos e baixos do longo caminho percorrido até os dias de hoje, reconhece que há muito para se comemorar, mas também existem novos e grandes desafios pela frente.

A Abrati vem dando apoio e suporte às demandas cruciais para o

desenvolvimento do segmento rodoviário de ônibus interestaduais no Brasil, hoje apto a oferecer um serviço público de qualidade e com regularidade em mais de 5.000 municípios brasileiros. O segmento é responsável pela geração de 60 mil empregos diretos, sendo 15 mil só para motoristas.

Para o presidente da Abrati, Eduardo Tude de Melo, no momento, o setor enfrenta o desafio da desregulamentação. “É um momento de grande expectativa, em que as regras estão mudando. O importante, nesse processo, é que a Abrati está atenta a toda essa movimentação, antecipando-se nas ações que visam preservar os direitos das empresas associadas”, destaca.

ABRATI



Coronavírus – um novo teste na nossa capacidade de gerenciar crises

por Drauzio Varella

Esse coronavírus tem duas características: disseminação rápida e letalidade baixa.

Detectado pela primeira vez na China, em dezembro, em menos de três meses infectou cerca de 80 mil pessoas e causou mais de 2,6 mil mortes naquele país. Em poucas semanas, o vírus viajou para o Japão, Coreia do Sul, Singapura, Filipinas, Vietnã, Tailândia e outros países asiáticos.

Mesmo assim, a insegurança se espalhou pelo mundo – e pelas bolsas de valores – com a notícia de que, no último fim de semana de fevereiro, o número de casos na Itália quadruplicou em dez cidades nas proximidades de Milão e Veneza, a partir das quais o vírus se espalharia para outras regiões e para países vizinhos. O período de incubação de 3 a 14 dias e a possibilidade de transmissão na ausência ou na presença de sintomas mínimos dificultam o controle sanitário. Não será recomendável isolar nenhum país. Estudo publicado pela London School of Hygiene and Tropical Medicine calculou que, em cada cem viajantes infectados, 46 podem passar despercebidos pelos aeroportos de saída e de entrada.

Embora já haja estudos com vacinas, não há evidências de que chegarão a tempo de imunizar todos. Da mesma forma, a indústria farmacêu-

tica não conseguirá concluir os testes com novos medicamentos em tempo hábil para proteger os mais velhos.

E nós, agora que surgiu o primeiro brasileiro infectado?

A infraestrutura do SUS será suficiente para atender a todos? Vai depender do número de doentes graves. Se forem milhares, é provável que não, razão pela qual todos os esforços da sociedade e das secretarias de saúde devem estar concentrados na prevenção. Até agora, pelo menos, as medidas adotadas pelo Ministério da Saúde têm sido irrepreensíveis.

Além dos cuidados óbvios como lavar as mãos, não tossir nem espirrar na cara dos outros e usar máscara ao cuidar de um familiar doente, é preciso não perder a racionalidade. Correr para o pronto-socorro ao primeiro sinal de tosse ou febre é o pior a fazer. As epidemias de gripe têm demonstrado que as aglomerações nas salas de espera das unidades de pronto atendimento são o lugar ideal para quem gosta de ficar gripado. Só devem procurar os hospitais aqueles que sentirem falta de ar e aumento da frequência respiratória. Na quase totalidade dos casos, os resfriados causados pelo coronavírus atual deverão ser tratados em casa, do jeito que nossas bisavós recomendavam: repouso e canja de galinha.



*Drauzio Varella
é médico,
cientista e
escritor brasileiro*



**Uma nova revista
com a tradição
de quem, há mais
de 25 anos,**

é referência
em informação
especializada
para o transporte

**ANUNCIE
AQUI**

revista@cnt.org.br

REVISTA
CNT
TRANSPORTE ATUAL

Projeto **Carreira** Profissional



Capacitação de jovens para os processos seletivos em empresas de transporte



Levante as vagas
em aberto da
sua empresa



Preencha o termo
de adesão



Informe, no
formulário de oferta
de vagas, os perfis
desejáveis



Clique e
acesse

Serviço **gratuito** para empresas
do setor de transporte.

SEST SENAT

Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte