



## Sinais de alerta

Levantamento inédito da CNT identifica os principais riscos para o setor de transporte. Saiba quais são



### Entrevista

*Jader Filho,  
ministro das  
Cidades*

### Reforma Tributária

*CNT apresenta  
estudos sobre  
o modelo IVA*

### OIT

*Sistema Transporte  
debate temas  
trabalhistas*

25 de julho é dia de **celebrar** a vida de **quem movimenta o país** com coragem e dedicação constante.



Feliz dia do

*motorista*

Confira histórias que tornam **mais reais** esses profissionais que **movimentam a vida** de toda a sociedade.



Clique no **play** para assistir.

**CNT / SEST SENAT / ITL**  
— Sistema Transporte —

REVISTA

# CNT

TRANSPORTE ATUAL

#### Conselho Editorial

Bruno Batista  
João Victor Mendes  
Livia Cerezoli  
Matheus Jasper  
Nicole Goulart  
Valter Souza

#### Edição

Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF  
Livia Cerezoli - MTB 42700/SP

#### Projeto Gráfico

Gueldon Brito

#### Diagramação

Luiz Gustavo Gomes  
Rafael Castro Bittencourt

#### Revisão

Anna Guedes

#### Fale com a Redação

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

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

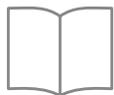
#### Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

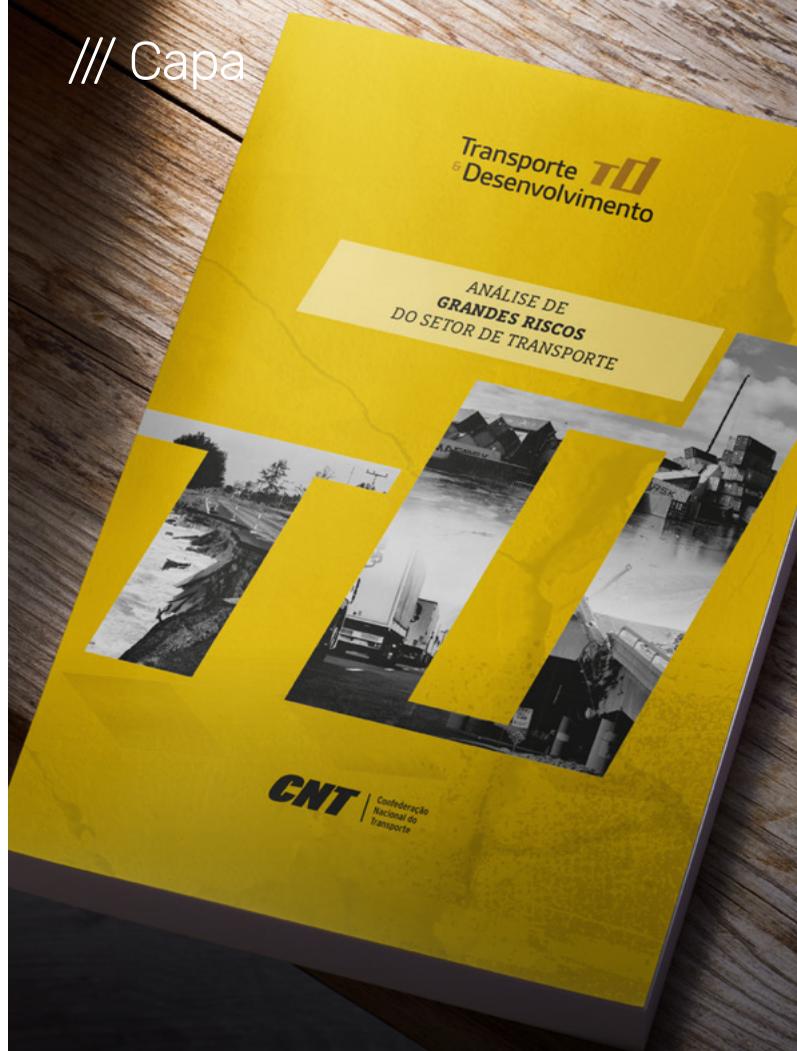
Publicação da CNT (Confederação Nacional do Transporte), registrada no Cartório do 1º Ofício de Registro Civil das Pessoas Jurídicas do Distrito Federal sob o número 053. Tiragem: 40 mil exemplares.

Clique e acesse  
outras edições  
da revista

[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)



/// Capa



## Informação e precaução

pág. 17

Com o lançamento da Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte, a CNT dá um passo à frente e ajuda o setor a se preparar para os cenários adversos que possam surgir

Desde setembro de 2020, o tratamento de dados pessoais pelos setores público e privado dispõe de um marco orientador: a LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). É com o intuito de se alinhar às melhores práticas em governança de dados que a revista CNT Transporte Atual se dirige aos seus leitores. A publicação é enviada, mensalmente, para uma base de contatos construída ao longo de 28 anos de jornalismo. Gentilmente, convidamos os destinatários que não desejam mais receber a revista que se manifestem pelo email [revista@cnt.org.br](mailto:revista@cnt.org.br)





## /// Entrevista **Jader Filho**

O ministro comenta as atribuições da pasta e destaca o papel do transporte coletivo de passageiros para a consecução de direitos constitucionais

pág. 07



## /// Rodoviário

Nova legislação sobre seguro de cargas é vitória para o segmento

pág. 24



## /// Institucional

Veja como foi a participação do Sistema Transporte na Conferência Internacional do Trabalho

pág. 26



## /// Especial – 30 anos do Prêmio CNT

Conheça o trabalho jornalístico que levou o caos aéreo para o horário nobre

pág. 41



## /// SEST SENAT

Rodeio de Caminhões premia motoristas comprometidos com a segurança

pág. 48

/// Cartum  
pág. 05

/// Editorial  
pág. 06

/// Transporte pelo Brasil  
pág. 55

/// Tema do Mês  
pág. 57

/// Opinião  
pág. 59





# No transporte coletivo urbano, o subsídio é para os passageiros

A vida política continua intensa no Brasil. No Congresso, estão em tramitação o arcabouço fiscal, a reforma tributária, a desoneração da folha de pagamentos, o novo marco regulatório do transporte urbano de passageiros, entre outros temas de muita importância e relevância para o transporte no Brasil.

O Sistema Transporte continua trabalhando junto aos Três Poderes para avançar nas pautas de interesse do setor. Neste mês, tivemos uma vitória na aprovação da medida provisória nº 1.153/2022, agora lei nº 14.599/2023, que trata do seguro da mercadoria no transporte rodoviário de cargas.

A reforma tributária tem demandado mais atenção nesses dias, pois foi publicado o primeiro relatório com as informações do que seria mudado. Estamos trabalhando para ajustar o texto ao transporte brasileiro.

A mobilidade urbana é o assunto da entrevista com o ministro Jader Barbalho Filho. O tema é oportuno, pois já há consenso entre os parlamentares da necessidade de recursos no financiamento do transporte coletivo. Parece-nos afastado o conceito de que o dinheiro público vai financiar os empresários, prevalecendo a consciência correta de que, se houver subsídio, é para os passageiros — usuários, que por regra, não são os mais ricos, muito pelo contrário.

Está pacificada a diferença entre a tarifa técnica e a pública. Portanto, em nossa visão, é hora de agir-mos politicamente junto ao Congresso para aprovarmos a matéria. Podemos ter um transporte urbano de qualidade com preços acessíveis, em virtude de uma política pública adotada pelos governos eleitos.

A CNT esteve presente na OIT, no período de 5 a 16 de junho, com o objetivo de não deixar que as imposições na relação de trabalho no Brasil se distanciem daquelas praticadas pelos países da OCDE. Percebemos que os países desenvolvidos se alinham a países em desenvolvimento para aprovar resoluções que dizem ter como objetivo proteger o trabalhador, mas que não são ratificadas nos próprios países propositores de tais resoluções, fazendo com que o Brasil, entre outros, tenha os custos trabalhistas onerados e perca competitividade. Nós trabalhamos para manter a competitividade das empresas brasileiras.

O Fórum de Lisboa é, atualmente, o evento com a participação do maior número de autoridades brasileiras fora de nosso país. Estivemos presentes e tivemos a oportunidade de conviver com os principais atores dos Três Poderes e receber os conhecimentos transmitidos

nas mesas que, além das autoridades, contaram com a presença de professores, estudiosos e outras personalidades.

Outros temas importantes para o transporte brasileiro são tratados nesta edição. Boa leitura!

“Podemos ter um transporte urbano de qualidade com preços acessíveis”

**Vander Costa**  
Presidente da CNT



# Todo o potencial das cidades

por Gustavo T. Falleiros

*Jader Filho*  
*Ministro das Cidades*



**E**mpresário do setor de comunicação e presidente do diretório do MDB no Pará, Jader Filho assumiu o Ministério das Cidades sob a pressão de múltiplos desafios. A pasta foi recriada após um hiato considerável e enfeixa em torno de si responsabilidades variadas, que vão da política de habitação ao avanço do saneamento ambiental das cidades, passando por questões de mobilidade — foco da presente entrevista.

Os trabalhos da pasta vêm ganhando *momentum*, impulsionados pela expectativa de diversos atores da sociedade civil organizada. Com isso, há chances de que grandes entregas ocorram ainda neste ano, sendo

a principal delas o encaminhamento de um marco legal do transporte público coletivo, dado o diálogo já bastante amadurecido com prefeituras, governos de estados e empresas concessionárias do serviço.

Durante a conversa, o ministro abordou o tema das cidades inteligentes e confirmou as diversas oportunidades de parceria com a iniciativa privada, sem relegar a função planejadora e condutora do poder público. Ele vê, também, muito espaço para o aprofundamento das cooperações técnicas com outros países, destacando que não se trata de uma via de mão única — o Brasil também tem muito a contribuir no contexto das relações Sul-Sul.

**Revista CNT | O Ministério das Cidades foi recriado após um período em que suas funções foram absorvidas pelo Ministério do Desenvolvimento Regional. O senhor poderia comentar a importância de se restabelecer esse desenho institucional?**

**Jader Filho** | A recriação do Ministério das Cidades é uma imposição política para um governo que se preocupa com a sua população. Temos um déficit habitacional da ordem de seis milhões de moradias; temos mais de cem milhões de pessoas sem direito à água tratada ou esgotamento sanitário; 30 milhões ou mais podem estar, neste momento, ao mesmo tempo, sem água e sem esgoto em casa. Enfrentamos problemas de mobilidade, sobretudo nos grandes centros, com uma série de gargalos nas políticas de transporte público que influenciam negativamente o custo Brasil e a qualidade de vida dos cidadãos e cidadãs deste país. Portanto, a volta do Ministério das Cidades é a volta

do foco em programas públicos essenciais para um país com tantas necessidades. O Ministério voltou, justiça seja feita, pela sensibilidade do presidente Lula de enxergar as questões sociais como assunto de primeiro escalão, de prioridade do seu governo. Ele tornou-se realidade e está funcionando a todo vapor pela postura republicana do Congresso Nacional, que entendeu e respondeu prontamente aos anseios da sociedade e aprovou a medida provisória que recriou o Ministério. Agora, as pessoas podem ter a compreensão e a segurança de que os assuntos de sua cidade, seja da menor à maior metrópole deste país, estão sendo tratados com o objetivo de proporcionar cidadania por um Ministério que tem assento nas reuniões presidenciais.

**Revista CNT | Hoje, estão sob a alçada do Ministério temas de mobilidade urbana, saneamento básico e desenvolvimento urbano,**

**entre outros. O que articula esses assuntos de forma estratégica?**

**Jader Filho** | Quando o presidente Lula assumiu, no dia 1º de janeiro, encontrou um país com mais de 30 milhões de pessoas abaixo da linha da pobreza; milhões de famílias vivendo com renda de um até três salários mínimos. Milhões de brasileiros da classe média pagando altos alugueis, tirando recurso das famílias. Atenderemos a todas as pessoas que precisam das políticas de governo. No Ministério das Cidades, o desafio é vencer um déficit habitacional enorme, como já disse, da ordem de seis milhões de moradias em todo o país. O programa Minha Casa, Minha Vida foi recriado para atender essa carência. O compromisso do Governo é contratar dois milhões de novas moradias até o fim de 2026. As condições estão sendo criadas. Isso não significa apenas entregar as chaves da casa própria a uma família e dizer: parabéns, agora você tem a sua casa para



“*Enfrentamos problemas de mobilidade, sobretudo nos grandes centros, com uma série de gargalos nas políticas de transporte público que influenciam negativamente no custo Brasil e na qualidade de vida dos cidadãos.*”

morar. Envolve uma série de outros compromissos do Ministério das Cidades. Primeiramente, abrange as condições financeiras para que essa família tenha como pagar pelo bem que adquiriu. Por exemplo, recentemente, o Conselho Curador do FGTS melhorou as condições de financiamento da casa própria para as famílias. Depois, passa pela infraestrutura do local de construção dos residenciais, como a garantia de que as moradias que serão construídas no local tenham água tratada, saneamento básico, assegurem condições de mobilidade para as famílias — para quem vai estudar, quem vai trabalhar e precisa de transporte próximo —, quem vai ao posto de saúde, quem necessita de uma área de lazer. Enfim, criar as condições de morar bem, não apenas morar. Este é o direcionamento que o presidente Lula exigiu no novo Minha Casa, Minha Vida: integração entre as ações para que a pessoa possa residir e viver com dignidade.

**Revista CNT** | *À luz dos direitos elencados pela Constituição Federal de 1988, por que o transporte coletivo é fundamental para as cidades?*

**Jader Filho** | O transporte coletivo é o meio que permite o acesso às oportunidades do território urbano e, por consequência, aos demais direitos da Constituição, como saúde, educação, lazer e trabalho. É a partir da garantia de um serviço público que atenda a toda coletividade que os deslocamentos urbanos

podem ocorrer de forma eficiente e democrática. Organizar o sistema de transporte e ofertar esse serviço a toda a população é fundamental para o funcionamento das cidades e seu desenvolvimento econômico e social.

**Revista CNT** | *Como o setor privado pode ser envolvido na busca por soluções para a mobilidade? A parceria público-privada cabe em que tipo de projeto?*

**Jader Filho** | O setor privado participa historicamente na atividade de ofertar transporte à população. Cabe ao poder público organizar a atividade de transporte e regular os diferentes serviços e o uso do espaço público, de maneira a garantir a todos o acesso democrático à cidade. Envolver o setor privado nesta tarefa é fundamental, especialmente nas grandes e médias metrópoles, nas quais as soluções de mobilidade urbana tornam-se mais complexas, demandando elevados investimentos e *expertise*, por exemplo, na gestão de frota de ônibus, sistemas de trilhos, inovação tecnológica e gestão financeira.

**Revista CNT** | *Fala-se muito em cidades inteligentes, onde um sistema de transporte integrado, sustentável e com tecnologia de ponta seria um pilar. Como o Brasil está inserido nesse debate?*

**Jader Filho** | O Brasil é um dos atores mais importantes nos debates sobre sustentabilidade nas cidades no cenário internacional.



Um exemplo da inserção do Brasil é a escolha da realização da COP30 em Belém, no Pará. No Ministério das Cidades, foram reiniciadas as tratativas referentes ao planejamento da Política Nacional de Cidades Inteligentes, que implica direções estratégicas nas quais governo, agências públicas e iniciativa privada passam a adotar noções de inteligência urbana para distinguir suas políticas e programas visando desenvolvimento sustentável, crescimento econômico e melhor qualidade de vida para os cidadãos. Além disso, a promoção da transformação digital em áreas urbanas, compatibilizando as ações de forma integrada entre as políticas setoriais — como habitação, saneamento e mobilidades urbana — busca a melhoria da qualidade urbana de forma sustentável.

**Revista CNT** | Após ter sido arquivado na legislatura passada, voltou a tramitar no Congresso o projeto que trata do novo Marco Legal do Transporte Público Coletivo (PL 3.278/2021). Paralelamente, debate-se uma iniciativa do Executivo, que é a minuta de marco legal elaborada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana. Em algum momento, essas duas propostas serão harmonizadas?

**Jader Filho** | A proposição de soluções para o transporte público coletivo deve acontecer em todas as arenas de debate da República, ou seja, nos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, tanto em

nível local quanto nacional, tal como ocorre nas demais políticas e direitos sociais. O Ministério das Cidades cumpre seu papel de dar diretrizes e coordenar o diálogo com prefeituras e governos de estados, que executam na ponta essa política, incluindo nesse debate também a sociedade civil e o setor privado. Finalizamos, ainda este semestre, a minuta de texto do Marco Legal, debatida no âmbito do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana, do governo federal, e já passada por consulta pública. Nossa expectativa é qualificar e aprofundar a proposta, iniciada com o PL 3.278/2021, levando as ricas contribuições dos diferentes segmentos da sociedade em um texto consolidado pelo Executivo federal para ser apreciado pelo Congresso Nacional ainda neste ano.

**Revista CNT** | Em maio passado, a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) e outros representantes do setor de transporte procuraram o Ministério para agregar propostas de melhoria do serviço de transporte público. Entre elas, há a maior inclusão de beneficiários do Bolsa Família no transporte público. Como o Ministério recebeu esse documento? Entre os pontos trazidos, quais o ministro considera prioritários?

**Jader Filho** | O Ministério está sempre de portas abertas para dialogar e receber contribuições que aperfeiçoem nossas ações a partir das

“  
*O transporte coletivo é o meio que permite o acesso às oportunidades do território urbano e, por consequência, aos demais direitos da Constituição, como saúde, educação, lazer e trabalho.*”



“*Cabe ao poder público organizar a atividade de transporte e regular os diferentes serviços e o uso do espaço público, de maneira a garantir a todos o acesso democrático à cidade. Envolver o setor privado nesta tarefa é fundamental, especialmente nas grandes e médias metrópoles.*”

diferentes realidades do país. Recebemos com satisfação as contribuições da NTU, que já dialoga conosco por meio do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana. A preocupação dos empresários do setor de ônibus urbano com a qualificação do serviço por meio da renovação de frota, a priorização de corredores e faixas exclusivas e a inclusão social no transporte público têm alinhamento com as ações em estudo e em andamento feitos pela pasta.

**Revista CNT** | Antes da pandemia, havia 25 sistemas de transporte por ônibus urbano com subsídios permanentes aos passageiros do transporte público. Durante a pandemia, novos municípios passaram a subsidiar de forma definitiva. Atualmente, há 55 sistemas com subsídios perenes. Contudo, a quantidade é pequena em relação ao total de municípios brasileiros que possuem sistemas organizados de transporte coletivo por ônibus — 2.703 municípios, de acordo com o IBGE. Como o senhor vê o subsídio ao transporte público e a participação do governo federal no custeio do setor? Existem alternativas em estudo nesse sentido?

**Jader Filho** | A prestação do serviço de transporte público coletivo no Brasil é, desde a Constituição de 1988, tarefa dos entes subnacionais. O modelo de financiamento desse serviço público se fundamentou predominantemente na tarifa pública paga pelos usuários, especialmente para os sistemas de ônibus.

Com o crescimento das cidades, o aumento das distâncias e quilometragem percorrida pelos ônibus e do tempo nos congestionamentos, somado ao aumento do custo com mão de obra, combustível e preço dos veículos, ficou evidenciado que o modelo vigente de remuneração por passageiro pagante não era mais suficiente para suportar o custo de toda a operação. Entendemos que há forte pressão junto a prefeituras e governos de estado em garantir o funcionamento do serviço público, ainda que sem passageiros suficientes para cobrir os custos dos operadores privados, tensionando, portanto, a um aumento expressivo da tarifa pública e/ou incorporação de subsídios públicos para cobrir os custos. Como os contratos com os operadores são de responsabilidade local, muitos desafios administrativos, jurídicos e técnicos aparecem quando se propõe a participação da União no custeio do setor, considerando ainda a quantidade de municípios e as particularidades de cada sistema local. Entendemos que o Marco do Transporte Público apontará soluções mais efetivas e com segurança jurídica para o apoio da União, em conjunto com os entes subnacionais e setor privado.

**Revista CNT** | O aporte de recursos federais em mobilidade pode vir atrelado a alguma contrapartida específica, em nível estadual ou municipal, como modernização do sistema?

**Jader Filho** | Para o Ministério, está



evidente que o setor privado e os entes subnacionais entendem que as soluções para o financiamento do transporte público e melhoria do serviço virão com o diálogo, parcerias e pactuação de contrapartidas de ambas as partes. Além de pensar em segurança jurídica e equacionamento econômico-financeiro, é fundamental olhar o sistema sob a ótica da população usuária, que necessita de um serviço adequado e acessível.

**Revista CNT** | De 2009 a 2018, via PAC, foram destinados R\$ 151,7 bilhões para investimentos em infraestrutura de transporte coletivo de passageiros. No entanto, somente R\$ 14,2 bilhões foram efetivamente utilizados (9,4% do total). Há, no planejamento do Ministério, alguma iniciativa voltada à finalização dessas obras?

**Jader Filho** | É diretriz para todo o governo federal e ministérios que trabalham com infraestrutura atuar de forma prioritária na retomada das obras em andamento, no sentido de entregar esses projetos, impulsionando a geração de empregos e melhorando a qualidade de vida na população. No Ministério das Cidades, também estamos trabalhando nesse sentido, dialogando com as prefeituras e governos de estados para equacionar as pendências para a conclusão dessas obras.

**Revista CNT** | Recentemente, o secretário executivo do Ministério, Hildo Rocha, se reuniu com uma

delegação francesa para debater oportunidades de parceria. Qual é o potencial das cooperações técnicas internacionais para o desenvolvimento das cidades brasileiras?

**Jader Filho** | A cooperação técnica internacional é um importante instrumento para o desenho e para a implementação de nossas políticas públicas e pode auxiliar o Ministério das Cidades nas suas áreas de atuação, nos três níveis da federação, por meio do compartilhamento de recursos, de tecnologia e de conhecimento. O Ministério das Cidades já trabalha em parceria com diversos países e organismos internacionais, entre os quais, a República Francesa, e entende que ainda há amplo espaço para parcerias internacionais. Os atuais programas e projetos de cooperação técnica internacional auxiliam na formatação das políticas, na capacitação, na estruturação de projetos e na busca por financiamento externo, inclusive em conjunto com os municípios. Cabe destacar, também, a cooperação que o país, em geral — e o Ministério, em particular —, pode prestar ao exterior na chamada cooperação Sul-Sul por meio do compartilhamento das suas experiências e das boas práticas acumuladas. Dessa forma, o Ministério reconhece a importância que a cooperação técnica internacional representa na sua área de competência e o amplo potencial da cooperação para o desenvolvimento dos municípios e das regiões metropolitanas do país. ■

“Finalizamos, ainda este semestre, a minuta de texto do Marco Legal, debatida no âmbito do Fórum Consultivo de Mobilidade Urbana do Governo Federal e já passada por uma consulta pública. Nossa expectativa é qualificar e aprofundar a proposta iniciada com o PL 3.278/2021.”



## Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas levou prioridades do segmento para o Congresso



A 22ª edição do Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas ocorreu em 21 de junho, na Câmara dos Deputados. Realizado periodicamente pela Comissão de Viação e Transportes da Casa, com o apoio da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), o evento reúne representantes do setor de transporte de cargas, lideranças, parlamentares, autoridades governamentais e pesquisadores para debater temas de importância. Esta edição contou com o apoio institucional da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e da Fenatac (Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas).

Para o presidente da Comissão, Cezinha de Madureira (PSD-SP), o transporte no Brasil é um constante desafio. “Vamos trabalhar para melhorar o setor de cargas. Para isso, o governo federal deve contribuir com as regulamentações e, naquilo que compete a ele, olhar sempre para as especificidades de cada estado”, afirmou. Já o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, comentou o estado de conservação das rodovias: “É preciso recuperar a malha rodoviária brasileira. Precisamos retomar investimentos e concluir as reformas que estão em andamento”.

O presidente da CNT, Vander Costa, falou sobre a importância de uma reforma tributária atenta às particularidades do transporte. “Se o transporte de cargas vier sem crédito de mão de obra e sem crédito de combustível, não vamos ter crédito de nada. Vai haver aumento de carga tributária”, disse. Ao longo da programação, o Sistema Transporte manteve um estande no qual foi distribuído o relatório Atuação pelo Transporte e pelo Brasil 2022, que traz os principais resultados dos projetos e atendimentos realizados pelo SEST SENAT no ano passado.



## Roubo de cargas registrou R\$ 1,2 bilhão de prejuízos no Brasil em 2022

Também no mês de junho, a NTC&Logística divulgou os resultados de sua pesquisa sobre o panorama do roubo de cargas no Brasil em 2022. De acordo com os dados coletados pela entidade, em parceria com órgãos públicos e privados, a região Sudeste continua concentrando o maior número de casos, representando 85,18% dos registros. Em termos monetários, as perdas ocasionadas por cargas roubadas somaram cerca de R\$ 1,2 bilhão em todo o país. A pesquisa identificou que alimentos, combustíveis, produtos farmacêuticos, autopeças, materiais têxteis e de confecção, cigarros, eletroeletrônicos, bebidas e defensivos agrícolas são as mercadorias mais visadas por quadrilhas e grupos criminosos. No lançamento, Roberto Mira, vice-presidente de Segurança da NTC&Logística, salientou que “nos últimos quatro anos, temos visto uma diminuição considerável do problema, pois o trabalho desenvolvido pela entidade junto a órgãos públicos e privados tem favorecido o enfrentamento”.



## Diretoria institucional da CNT participou do XIII Congresso Técnico Olhar Empresarial

Em 20 de junho, o edifício-sede da CNT recebeu o XIII Congresso Técnico Olhar Empresarial. O encontro é um dos pontos altos do calendário de eventos da ComJovem, a Comissão de Jovens Empresários da NTC&Logística. Nesta edição, o grupo aprofundou sua missão de valorizar a participação política e sindical de novos atores do setor, proporcionando um ambiente de troca de experiências e informações. Os trabalhos foram conduzidos por André de Simone, coordenador nacional da ComJovem, e pelos vice-coordenadores nacionais, Joyce Bessa e Geovani Serafim. Na ocasião, o diretor Institucional da CNT, Valter Souza, apresentou um panorama da atuação da entidade junto aos Três Poderes e deu uma aula sobre a importância da análise de indicadores para a eficiência da atividade transportadora. O dirigente elegeram cinco pontos a serem acompanhados com afinco: faturamento, margem bruta, custo estrutural/receita, geração de caixa e endividamento. E aconselhou: “Sejam rigorosos no cumprimento desses indicadores. Em especial, se tiverem domínio do custo, suas empresas terão futuro”.



## International WorkBoat Show confirma edição 2023



Um dos maiores eventos do mundo dedicado ao segmento marítimo, o IWS (International WorkBoat Show) será realizado, entre 29 de novembro e 1º de dezembro deste ano, no Ernest N. Morial Convention Center, em Nova Orleans (EUA). A expectativa é reunir todos os atores interessados — de proprietários de embarcações comerciais a estaleiros, passando por engenheiros navais, arquitetos marítimos, militares e autoridades portuárias, entre outros. O público esperado é de mais de 15 mil pessoas e a expectativa é criar uma vitrine para soluções, estratégias, ferramentas e novas tecnologias que permitam ao setor avançar, apesar dos muitos desafios do mundo atual. Interessados em integrar a delegação oficial podem se informar pelo telefone: (81) 3416-3124.



## CNT participa de seminário da Anfavea sobre o futuro da eletrificação do transporte no Brasil



A CNT participou, em 14 de junho, do seminário Conduzindo o Futuro da Eletrificação no Brasil. O evento, realizado pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), teve como tema um olhar para a infraestrutura e para a indústria nacional. Palestrantes brasileiros e estrangeiros dos setores público e privado, além da academia e de representantes do governo, debateram os desafios e oportunidades da mobilidade elétrica no Brasil a partir de experiências internacionais.

Na abertura, o presidente da Anfavea, Márcio Lima, ressaltou o quanto os setores ali reunidos são capazes de trazer tecnologia para o Brasil. “Basta previsibilidade. Isso e segurança jurídica é o que o setor e a economia querem”, apontou.

A cerimônia também contou com autoridades do primeiro escalão do governo, entre as quais o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que ressaltou a relevância da iniciativa da Anfavea e o alinhamento com o programa do governo. “O presidente Lula conhece melhor do que ninguém a importância do setor automotivo para o Brasil, para a geração de emprego e renda, para o desenvolvimento de tecnologia e para a balança comercial”, frisou.

O diretor executivo da CNT, Bruno Batista, esteve no painel Perspectivas de Investimento e Infraestrutura, representando o presidente da CNT, Vander Costa. Bruno alertou que, para a migração dos veículos a combustão para os elétricos, deve ser levada em conta a formação de mercado e que, para isso, é preciso que o público conheça a tecnologia. “Na CNT, investimos em uma série sobre energia no transporte que contempla eletromobilidade. É preciso ampliar o conhecimento sobre essa tecnologia para que os consumidores — empresários e sociedade em geral — saibam usá-la”, pondera.

O representante da CNT frisou que um dos grandes desafios da mobilidade elétrica no Brasil é a instalação de infraestrutura. Nesse aspecto, os principais entraves são os tempos de duração da bateria e o de recarga dos veículos elétricos, dadas as longas distâncias a serem percorridas em um país de dimensões continentais.

Durante a exposição, o diretor executivo ressaltou que a CNT busca manter o transportador atualizado sobre o uso de tecnologias alternativas — tanto que eletromobilidade no transporte foi destaque de uma das publicações da Confederação. A edição sobre o assunto aborda a propulsão por eletricidade como uma das alternativas em substituição aos combustíveis fósseis e uma das principais soluções para a descarbonização do setor.

O espaço ainda contou com a presença do secretário nacional de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia, Thiago Barral, e de executivos de empresas ligadas à infraestrutura veicular elétrica. O grupo discutiu aspectos ligados à geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, da indústria de matérias-primas e de componentes ligados à eletrificação e trocou ideias sobre parcerias entre os setores público e privado para a implantação dessa tecnologia.

Conheça a publicação da CNT  
*Eletromobilidade – Uma das soluções para  
alcançar a neutralidade de carbono:*



## Programa Nacional LGPD no Transporte é um dos vencedores do Prêmio Serpro de Privacidade e Proteção de Dados

O Programa Nacional LGPD no Transporte conquistou o terceiro lugar do Prêmio Serpro de Privacidade e Proteção de Dados pela categoria Caso de Sucesso. A entrega da honraria ocorreu em 15 de junho, na sede do Serpro, em Brasília. A segunda colocação foi obtida pelo Grupo Globo e o grande vencedor da edição foi o Grupo Sabin. O concurso visa reconhecer e disseminar boas práticas e iniciativas de impacto em privacidade e proteção de dados pessoais.

Lançado em 2020, o Programa Nacional LGPD no Transporte foi criado com o objetivo de preparar o Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) e as empresas do setor para as inovações contidas na lei nº 13.709/2018, a LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais).

Desenvolvido em três vertentes (sensibilização, capacitação profissional e aplicação), o Programa inclui a realização de eventos, a produção de material informativo e a oferta de cursos. Para concretizá-lo, o Sistema teve a consultoria do saudoso professor Danilo Doneda, um dos autores do anteprojeto que resultou na lei.

Durante a cerimônia de premiação, o Sistema Transporte foi representado por Vinicius Ladeira, diretor adjunto nacional do SEST SENAT. “Eventos como esse são extremamente importantes para dar visibilidade ao trabalho que vem sendo feito por setores tão diferentes, como mídia e saúde, e são uma oportunidade para mostrar as realizações do setor de transporte”, destacou o diretor.

Da parte do Serpro, compareceu o presidente da empresa pública, Alexandre Amorim. Ele lembrou que a segurança, a privacidade e a proteção de dados fazem parte do DNA da instituição. “Nossas soluções, plataformas e arquiteturas sempre apresentaram uma preocupação fundamental com esses temas. E o Serpro também assumiu o compromisso de fomentar a cultura da proteção para toda sociedade: o prêmio é uma dessas iniciativas”, explicou.



*O Sistema reuniu toda o seu material e as ações referentes ao assunto:*



# Em busca de previsibilidade

*CNT lança estudo inédito que  
identifica e qualifica, de forma ampla,  
os principais riscos para o setor de  
transporte e logística do país*

da Redação



A previsibilidade e a segurança são elementos fundamentais para a realização dos negócios e a tomada de decisões. Eventos recentes de grande impacto, como a pandemia de covid-19, causaram perturbações significativas nas cadeias produtivas e nas dinâmicas sociais, alterando expectativas e pondo em risco a própria atividade empresarial em alguns segmentos. Além disso, não existe, no país, uma cultura consolidada de planejamento e preparação para os riscos.

Atenta a esses desafios, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) divulga a Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte, da série Transporte & Desenvolvimento. O estudo inédito tem o objetivo de identificar esses grandes riscos e orientar o setor de transporte e o poder público para que se antecipe e se adequem às suas eventuais consequências.

O material identifica eventos que podem causar, por exemplo, dificuldades na gestão e na operação das empresas de transporte e danos a infraestruturas e sistemas estratégicos. Para tanto, foram ouvidos os

membros de instituições de representação do setor, que, com base em sua larga experiência, avaliaram a probabilidade de ocorrência das ameaças levantadas e as suas possíveis consequências, a partir da qual foram definidos os seus níveis de risco. Com esse trabalho, a ideia da CNT é indicar quais fenômenos representam potencialmente grandes riscos para o adequado desempenho do transporte e da logística no Brasil.

O presidente da CNT, Vander Costa, ressalta que é preciso levar em conta que o mundo passou por significativas transformações nas últimas décadas: novos hábitos de consumo, evoluções tecnológicas e mudanças nos cenários econômico e político. “Tais aspectos nos trouxeram a realidades extremamente complexas e suscetíveis a incertezas e a eventos de grande impacto. Nesse contexto, a competitividade dos negócios depende de uma série de decisões e estratégias em relação ao futuro, visto que todas as empresas operam expostas a algum grau e tipo de risco”, observa Vander. O presidente destaca, ainda, que o setor de transporte e logística não é exceção à regra. “A atividade trans-

portadora permeia todas as demais e impacta diretamente as cadeias de suprimento e o desenvolvimento do país, estando sujeita à influência dos ambientes nacional e internacional”, conclui.

Para elaborar a matriz dos níveis de riscos dos diferentes eventos, a CNT considerou duas grandes variáveis: a probabilidade de esses riscos acontecerem e suas possíveis consequências. Buscou-se, dessa forma, chegar a uma análise combinada de fatores, ou seja, a uma previsibilidade, de forma a facilitar a adaptação do setor a eventos adversos. Assim, o recorte do levantamento da CNT chegou a uma escala do risco mais extremo para o menos extremo. Essa é uma perspectiva voltada para um horizonte de cinco anos e que leva em conta estudos diversos.

“Além de orientar os transportadores, essas diretrizes também servem, eventualmente, para que outros agentes — públicos e privados — possam se adequar aos referidos riscos. A expectativa da CNT é evoluir para a possibilidade de realizar um monitoramento e acompanhar tais intercorrências para corrigir e aprimorar as previsibilidades ao



longo do tempo. Dessa forma, mantém-se o transportador atualizado sobre os grandes riscos para o setor”, reforça o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

### Pontos de atenção

O estudo identificou e analisou 29 grandes riscos que podem impactar o setor de transporte e logística no país, divididos em seis categorias: ambiental, ambiente de negócios, econômica, geopolítica, social e tecnológica. A partir disso, foram definidos os níveis de risco.

Predominaram, nos maiores níveis de ameaça, segundo os representantes consultados, os riscos nas categorias relacionadas ao ambiente de negócios, sociais e econômicas. Destaca-se, porém, que todos os riscos identificados no estudo teriam um impacto significativo caso ocorressem, pois em todos eles as somas dos percentuais de avaliações de níveis de risco “Extremo” e “Alto” foram superiores a 50%.

Ressalta-se um maior potencial de impacto decorrente de alterações em leis e normas, com eventuais sobrecargas em termos de tarifas e tributos. Tem-se, assim, uma falta de

previsibilidade no planejamento e uma quebra de expectativa em relação ao retorno dos investimentos.

O roubo de cargas, por sua vez, tem tomado proporções cada vez maiores e agravado o problema no setor, com ataques cada vez mais ousados do crime organizado. Além disso, essa modalidade de crime tem afetado não só o segmento rodoviário de cargas, como também os modos ferroviário e aquaviário — neste, tanto na navegação interior quanto na marítima.

Os riscos ambientais vêm impactando de forma crescente os negócios no transporte, com a ocorrência, por exemplo, de eventos climáticos extremos e desastres naturais. Eles podem afetar, de forma particular, as infraestruturas e sistemas, a exemplo do aumento do nível do mar em áreas portuárias e dos desabamentos de terra, altas temperaturas e queimadas, provocando estragos nas infraestruturas rodoviária e ferroviária.

Probabilidade ou fato, todas essas questões estão permeadas por consequências e tornam-se riscos para o transporte. A iniciativa visa preparar o transportador para lidar da melhor forma com o acaso, seja ele

recorrente ou não. A ideia é colher os melhores resultados para o enfrentamento das consequências de tais riscos e proporcionar maior estabilidade ao setor diante das adversidades, além de mitigar o máximo possível o ônus decorrente desses riscos.

O trabalho pode servir como um instrumento para a comunidade acadêmica ampliar a discussão sobre o assunto. “A pesquisa conduzida pela CNT, com uma mostra de 68% das entidades representativas do setor, proporciona uma visão abrangente dos 29 grandes riscos que impactam os diversos modais do transporte”, destaca o professor associado da FDC (Fundação Dom Cabral), Geraldo Figueiredo Filho. Especialista em Gestão de Riscos Corporativos, o acadêmico ressalta a forma objetiva com que o estudo traz uma matriz de probabilidade e grau de impacto das ocorrências, combinados na percepção do grau de maturidade do próprio setor de transporte e, também, do setor público em relação aos riscos, a sua mitigação e ao tratamento. “Principalmente, aqueles de origem externa, que não são controláveis, como paralisações e eventos climáticos”, exemplifica.

“A pesquisa é um marco na disciplina da gestão de riscos e contribui para a criação de valor no setor ao estimular reflexões e ações de gestão, mitigação e tratamento dos riscos percebidos, sejam eles de grande porte ou cotidianos.”

Geraldo Figueiredo Filho, especialista em Gestão de Riscos Corporativos.

## Melhor do que remediar

Em linhas gerais, é preciso desenvolver no país uma cultura de gestão de grandes riscos, com estruturas permanentes de identificação e monitoramento das potenciais ameaças. Deve-se, assim, aumentar o estado de preparação do setor de transporte e do poder público, que precisam atuar de forma coordenada para mitigar os fatores que causam os riscos, ao mesmo tempo que se adequam aos seus impactos. É o contrário, portanto, de agir de forma apenas reativa, depois de o risco já instalado.

Um aspecto que chama a atenção nos resultados do estudo é o fato de o setor de transporte e logística considerar-se mais bem preparado do que o poder público para responder aos riscos, em particular aqueles relacionados ao ambiente de negócios e de

natureza social e tecnológica. Aponta-se, ainda, a necessidade de capacitação de um corpo técnico permanente, na administração pública, especializado na gestão e no acompanhamento dos riscos.

Isso sugere que, embora existam dispositivos legais, não há efetividade e, em muitos casos, nem regulamentação.

Eis um paradoxo, já que cumpriria ao poder público o papel de propiciar um ambiente adequado e preparado para os riscos. Cabe ao governo criar o necessário quadro legal e institucional e prover os meios físicos e humanos para situações adversas, que envolvam todas as esferas sociais. A falta desse preparo é uma das principais percepções de risco, prevista no ambiente de negócios.

## Diretrizes para a mitigação de riscos

As informações da Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte foram reunidas em categorias e áreas. Na prática, traduzem a seguinte lógica: quanto mais elevado for o risco, maior deve ser o nível da estrutura pronta para a reação.

Em síntese:

- riscos de nível mais elevado devem ser considerados prioritários e contar com planos de ação específicos;
- riscos de nível médio devem estar associados a planos de contingência;
- riscos de nível mais baixo devem ser classificados como eventos de vigilância.

Por fim, foram compiladas, no estudo, diretrizes e orientações de melhoria para a gestão dos riscos, a exemplo das seguintes:

- ampliação da abordagem dos instrumentos de planejamento existentes para todas as categorias de riscos, e não apenas para infraestruturas e demais ativos físicos;
- criação de estrutura permanente para o monitoramento de riscos relacionados ao setor de transporte e logística;
- desenvolvimento de carreiras e capacitação de pessoal na administração pública para atuar no gerenciamento de riscos; e
- construção e adequação de infraestruturas e sistemas mais resistentes e resilientes.



## Preparação para os riscos

A estratificação de níveis de risco é fundamental, dada a presença transversal do setor na economia — e na sociedade, de modo mais geral —, além do papel que é atribuído ao transporte na continuidade da prestação de serviços essenciais.

A abordagem para o setor levou em conta normas já colocadas em prática em projetos que trabalham com esse tipo de tendência. A literatura existente a respeito de riscos mostra que encarar essa previsibilidade proporciona uma maior eficiência em várias frentes:

- na gestão e/ou operação e na utilização dos recursos;
- na assertividade nas tomadas de decisão, especialmente nos momentos críticos;
- no aumento da resiliência; e
- no reforço da viabilidade econômico-financeira.

O estudo define como risco o efeito da incerteza nos objetivos de uma determinada organização. Isso nada mais é do que um desvio em relação ao esperado, podendo ser positivo ou negativo, e dele resultarem oportunidades e ameaças. Dada a natureza potencial, os riscos se manifestam em eventos que podem ou não

ocorrer. Podem ser algo repentino ou, de outro modo, uma alteração gradual de um conjunto de determinadas circunstâncias. O evento associado a um risco, ainda, pode ser algo que é esperado, mas não acontece, ou algo que não é esperado e acontece.

Para a avaliação do nível de risco, foi levada em conta a análise dos resultados apontados para sua probabilidade e consequência. “Além de orientar os transportadores, essas diretrizes também servem, eventualmente, para que outros agentes possam se adequar aos referidos riscos”, explica o diretor executivo da CNT.

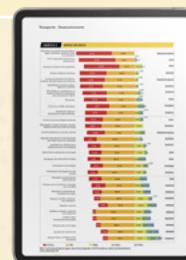
Entre as seis categorias, “Ambientes de negócios”, “Social” e “Econômico” aparecem no topo do *ranking* como os riscos que podem representar os maiores problemas para o setor de transporte e logística do Brasil. Já os riscos “Geopolítico” e “Ambiental” aparecem como os que apresentam níveis menos elevados, a exemplo de “Ataques físicos a infraestruturas e/ou ativos”, “Conflito militar convencional entre países”, “Aumento do nível do mar” e “Disputas pelo uso da água”.



## Ranking dos 10 principais riscos e suas categorias

Posição	Categoria	Risco
1°	Ambiente de negócios	Alterações ou insuficiências nas políticas legais, normativas, tarifárias, fiscais e/ou tributárias
2°	Social	Crime organizado nacional e/ou transnacional
3°	Social	Escassez de mão de obra qualificada
4°	Ambiental	Eventos climáticos extremos
5°	Ambiente de negócios	Excesso de entraves burocráticos, jurídicos, administrativos e/ou técnicos
6°	Econômico	Instabilidade econômica global, regional ou nacional
7°	Econômico	Dificuldades ou insuficiências no acesso a fontes de investimento e/ou de acesso ao crédito
8°	Social	Pandemias
9°	Tecnológico	Crime e/ou conflito cibernético
10°	Econômico	Aumento de custos em decorrência de ações ambientais

Acesse o ranking  
na íntegra (pág. 38):



## Será esse o novo normal?

Os grandes riscos decorrem de eventos indesejados, sujeitos à incerteza, cujos efeitos excedem as capacidades convencionais de resposta dos entes envolvidos. Importa, assim, que as organizações façam a gestão dos riscos a que podem estar expostas, de modo a viabilizar a consecução dos seus objetivos.

O estudo Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte foi motivado, principalmente, por acontecimentos que ganharam relevância e repercussão em anos recentes. É o caso da pandemia de covid-19 e do recente conflito entre Rússia e Ucrânia — adversidades com consequências importantes, perdas humanas e financeiras, e que, até hoje, demandam um grande esforço de adaptação de indivíduos, empresas e governos. Em ambos os casos, houve ruptura da cadeia logística.

“Na pandemia, o transporte foi um dos setores mais impactados e teve de se reinventar para não deixar o país parar. Os acontecimentos tiveram consequências severas, como a escassez de componentes eletrônicos para a indústria automobilística”, exemplifica Vander Costa.

O transporte público no Brasil, que já vinha registrando perda de passageiros, foi um dos que mais sofreu. Com os prejuízos, houve 55 casos de interrupção da prestação do serviço por operadoras ou consórcios e, posteriormente, 16 casos de abertura de processos de recuperação judicial, de acordo com o Anuário 2020-2021 da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).

## Escassez de força de trabalho não pode ser entrave

A escassez de mão de obra qualificada ocupa a terceira posição na lista dos níveis de risco do setor de transporte e logística no Brasil elencados no estudo Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte.

Ciente desse desafio, o Sistema Transporte, por meio do SEST SENAT, promove a capacitação profissional do setor. Com esse objetivo, são oferecidos centenas de cursos e treinamentos de forma virtual e presencial. Graças à capilaridade da estrutura no país (são 162 unidades operacionais), estima-se que os serviços impactem mais de 4 mil municípios.

Leia mais sobre aprendizagem de qualidade na página 26.

## Curso executivo

Identificação e mensuração de riscos típicos do segmento de infraestrutura e transporte são tópicos de formação do ITL (Instituto de Transporte e Logística), voltada a diretores, gerentes, consultores e colaboradores que atuam no setor de transporte e logística. Neste ano, o curso executivo Governança, Compliance e Gestão de Risco será realizado, de forma presencial, em

São Paulo. As inscrições estão abertas até 30 de julho. Oferecido de forma gratuita para gestores do setor de transporte, a formação tem conteúdo elaborado pelo IGCP (Instituto Latino-Americano de Governança e Compliance Público). ■

Mais informações em:





# A pacificação de uma antiga demanda

---

*Com atuação da CNT, governo sancionou medida que prevê a contratação do seguro de cargas pelo transportador. Nova legislação traz segurança jurídica*

da redação



**A**pós uma articulação intensa da CNT (Confederação Nacional do Transporte), com apoio da ABTC (Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas), da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) e das federações filiadas, o transporte pôde celebrar uma vitória há muito esperada.

Em 20 de junho, instantes antes de embarcar para a Europa, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a lei nº 14.599/2023, que, entre outros temas, estabelece a exclusividade ao transportador na contratação de seguro de cargas. Anteriormente, essa matéria era tratada pela medida provisória nº 1.153/2022, que expirou.

Para o presidente da CNT, Vander Costa, a sanção contribuirá

para baixar o preço de alimentos e de outros produtos que dependem do transporte rodoviário no Brasil. “O avanço legislativo foi possível graças à nossa união, à articulação conjunta de todo o setor com dois governos diferentes e com parlamentares de todos os espectros ideológicos. Uma vitória que servirá de exemplo para as próximas lutas que certamente virão”, comemora.

Até então, a lei permitia que o seguro de responsabilidade civil e de roubo de cargas fosse adquirido pelo contratante dos serviços de transporte, o que criava complexidade na gestão pelos transportadores dos direitos e deveres relativos a essas apólices, além de fomentar litígios judiciais em larga escala e aumentar a ociosidade, elevando os custos.

Com a nova legislação, haverá clareza para o procedimento a ser adotado, evitando a contratação de dois ou três seguros diferentes,

o que reduzirá custos. “O gerenciamento de riscos ficará a cargo do transportador, que é o responsável legal pela carga durante o seu transporte, conforme prevê o Código Civil brasileiro”, diz Vander Costa.

O presidente da CNT recorda que, enquanto a MPV 1.153/2022 esteve em vigência, por cinco meses, não foi observado qualquer aumento no valor do preço dos fretes. “Agora como lei, a nova norma será importante para que haja a redução de valores gastos com a gestão dos planos de gerenciamento de riscos das múltiplas apólices. O país ganha em competitividade e com a redução do Custo Brasil”, conclui.

A nova legislação também retorna com a obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais. Os exames são importantes para a segurança viária dos transportadores e dos usuários das rodovias brasileiras.

## Atuação institucional continua

Em 13 de junho, outro avanço foi registrado pelo setor. Na ocasião, a CAE (Comissão de Assuntos Econômicos), do Senado Federal, aprovou o projeto que prorroga a desoneração da folha de pagamento das empresas até o fim de 2027. A lei atualmente em vigor prevê que a desoneração valerá até 31 de dezembro deste ano. A CNT vem trabalhando em diversas frentes para garantir a prorrogação da norma vigente.

A desoneração da folha beneficia empresas ligadas a 17 setores, entre os quais, transporte, call center, comunicação, tecnologia da informação, construção civil e têxtil. Os segmentos de transporte metroferroviário de passageiros, rodoviário coletivo urbano de passageiros e rodoviário de cargas estão entre os contemplados.

O texto, de autoria do senador Efraim Filho (União/PB), foi aprovado de forma terminativa pela CAE e foi enviado para deliberação da Câmara dos Deputados. A CNT segue articulando pela celeridade da votação da matéria. ■



# Caminhos para a aprendizagem profissional

*Sistema Transporte participou da 111ª Conferência Internacional do Trabalho como parte da bancada dos empregadores do Brasil*

por Gustavo T. Falleiros



**D**e 5 a 16 de junho, o Sistema Transporte participou da 111ª Conferência Internacional do Trabalho (CIT), promovida pela OIT (Organização Internacional do Trabalho), em Genebra, Suíça. A cúpula funciona como órgão decisório da OIT e, periodicamente, colhe o posicionamento dos 187 Estados-membros em temas trabalhistas após deliberação em comissões técnicas e sessões plenárias.

A dinâmica das reuniões é tripartite, ou seja, preza pela representatividade de trabalhadores, empregadores e governo. Mais uma vez, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) integrou a bancada dos empregadores e contribuiu para os seguintes debates: Aprendizagem de Qualidade (Comissão IV); Discussão Recorrente sobre Proteção do Trabalho (Comissão V); e Uma Transição Justa (Comissão VI). Da parte dos empregadores, também atuaram as confederações CNA, CNC, CNI, CNTur e CNSaúde. Já os trabalhadores foram representados pelas entidades CUT, UGT, FS, NCST, CTB e CSB.

“No primeiro trimestre do ano, a taxa de desocupação da população

brasileira chegou a 8,8%, segundo o IBGE. Esse número não nos permite relaxar. Mudar esse quadro depende não só do aquecimento da atividade econômica, mas da qualificação da mão de obra e da empregabilidade do cidadão. Precisamos de maior integração entre governo, setor privado e sistemas para garantir uma educação profissionalizante de ótimo nível”, defende o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, que acompanhou *in loco* os diálogos na CIT/OIT.

E, de fato, um dos principais avanços da rodada de negociações foi a consolidação do texto final da Recomendação para a Qualidade de Aprendizagem (*Recommendation Concerning Quality Apprenticeships*, em inglês). Iniciado no encontro anterior, o documento se firma, agora, como uma fonte internacional. Entre outros pontos, ele sublinha a importância do treinamento e da educação de qualidade, com igualdade de oportunidades e ampliando o acesso à formação contínua (*lifelong learning*).

A Recomendação considera que, para ser efetiva e promover proteção social, a estrutura de aprendizagem tem como requisitos, entre

outros aspectos: regulação; sustentabilidade; disponibilidade de recursos; ausência de discriminação; equidade e diversidade de gênero; e abolição de condições degradantes de trabalho.

Outra novidade foi a valorização dos intermediários e das instituições formadoras. “A discussão avançou e temos, agora, o reconhecimento da contribuição de entidades que respondem pela aprendizagem profissional e contribuem para o desenvolvimento de diferentes setores da economia – a exemplo do trabalho realizado pelo SEST SENAT junto aos transportadores”, assinala Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT.

O papel e as responsabilidades das autoridades públicas também foram evidenciados, tendo em vista os mecanismos de controle e promoção da aprendizagem. A redação final enfatiza, ainda, a importância de incentivos à transição do mercado informal para o mercado formal (no Brasil, os aprendizes estão, obrigatoriamente, inseridos na formalidade). Por fim, como parte do incentivo à aprendizagem, foram inseridos reforços às micro, pequenas e médias empresas.



## Discussão recorrente

Embora não tenha originado recomendação nem convenção (de cumprimento obrigatório), a comissão responsável pela proteção laboral avançou em diversos pontos. Como se trata de uma discussão recorrente, ela retoma os termos da última relatoria, ocorrida em 2015. O novo texto elenca conquistas, como a melhora, nos últimos anos, da média salarial feminina, diminuindo a defasagem na comparação com os homens. Entre os desafios, menciona as lacunas sobre direito à desconexão e legislação migratória – assuntos que ficaram para outro momento. O principal valor desse relatório é fornecer parâmetros para ações no futuro.

Já os esforços da Comissão da Disciplina Geral sobre uma Transição Justa resultaram em um estudo a ser enviado para o Conselho de Administração da OIT. Os principais pontos a serem alcançados no documento final para uma transição justa são: promover uma economia sustentável; avançar a justiça social; definir a origem dos recursos financeiros para o processo de uma transição justa; e integrar os princípios da transição justa às políticas de meio ambiente aprovadas pelo Acordo de Paris (2015).



## Justiça social é prioridade



A tônica da jornada de debates ocorrida em Genebra foi dada pelo diretor-geral da OIT, Gilbert Hounbou, cujo mandato se iniciou em outubro de 2022. Ele abriu os trabalhos da 111ª Conferência com um discurso fortemente emocional, em que lembrou dos persistentes impactos da covid-19 sobre o mercado de trabalho e dos desafios advindos da quarta revolução industrial. “Não há dúvida de que essas transformações estruturais continuarão”, frisou.

Sobre a qualificação da mão de obra, Hounbou fez o seguinte diagnóstico: “Embora seja verdade que diversos países estão enfrentando escassez de competências e sintam o impacto da transição demográfica no mercado de trabalho, outros Estados-membros

estão sendo confrontados pela fuga de cérebros e procuram, agora, meios para capacitar sua força de trabalho de modo a atender as necessidades internas”.

Todavia, o diretor pretende que temáticas como essa sejam tratadas à luz de um objetivo maior. Por isso, às vésperas da reunião de cúpula, em 2 de junho, a OIT divulgou um documento-chave para pautar os próximos anos: o relatório *Advancing Social Justice* (Promovendo Justiça Social, em tradução livre). O documento defende o trabalho decente como caminho para o avanço da justiça social, balizado pelo direito ao trabalho livre, seguro e adequadamente remunerado. O passo seguinte é conseguir a adesão dos Estados-membros em torno de uma coalizão global pela justiça social.

O novo direcionamento do organismo internacional vem ao encontro das aspirações do governo brasileiro, de modo que, durante a CIT, foi lançado o programa de Cooperação Sul-Sul Trilateral entre o Brasil e a OIT 2023-2027, batizado de “Justiça Social para o Sul Global”. A parceria foi divulgada pelo ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho; pelo diretor da Agência Brasileira de Cooperação, embaixador Ruy Pereira; e pela diretora-geral adjunta para Relações Exteriores e Corporativas da OIT, Laura Thompson.



## Sistema Transporte participou de encontros institucionais no âmbito da OIT

Além dos debates nas comissões temáticas da CIT/OIT, o Sistema Transporte cumpriu uma movimentada agenda institucional em Genebra. A CNT é membro da OIE (Organização Internacional de Empregadores) e, nessa condição, participou da reunião do Conselho Geral do organismo, em 11 de junho, no Palácio das Nações Unidas.

Na ocasião, foram apresentados o Relatório Anual (2022-2023) da OIE e o seu plano de trabalho para o biênio 2023-2024. Houve também um painel com convidados, que debateram os desafios enfrentados na defesa das organizações de empregadores.

Na mesma semana, a seção para a América Latina e Caribe da OIE também se reuniu e, com a participação da comitiva do transporte, discutiu uma agenda de temas regionais. Resultou desse mo-

mento a diretiva de que os países coligados devem apresentar, com mais frequência, demandas em bloco para a OIE.

Em 12 de junho, a delegação brasileira foi recebida pelo embaixador Tovar da Silva Nunes, representante permanente do Brasil junto à ONU (Organização das Nações Unidas). No dia seguinte, representantes do Sistema Transporte e outros membros da delegação participaram de uma reunião coordenada pelo ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, com o objetivo de fornecer um panorama geral dos andamentos dos trabalhos das comissões. De acordo com o ministro, o governo tem priorizado o diálogo e a justiça social em suas intervenções.

Finalmente, em 14 de junho, o Sistema Transporte foi ao encontro promovido pela CNC (Con-

federação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo), que, neste ano, foi a entidade delegada por parte dos empregadores.

Além do presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, a comitiva setorial foi composta por: Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT; Valter Souza, diretor de Relações Institucionais da CNT; Eliana Costa, diretora-adjunta do ITL; o senador Laércio Oliveira (PP-SE); o empresário Renan Chieppe, presidente da Fettransportes (Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo); o empresário Daniel Bertolini, do setor de cargas; o gerente da Diretoria de Relações Institucionais da CNT, Frederico Melo; o assessor da Diretoria de Relações Institucionais da CNT, Thiago Ticchetti; e o analista do SEST SENAT, Magno da Silva Correia.

“

Nosso objetivo, como observadores, era entendermos o funcionamento da conferência. Foi, portanto, uma missão de aprendizado; e, nesse aspecto, foi uma das mais produtivas. Com a participação do time técnico da CNT, tivemos a oportunidade ímpar de assistirmos aos debates e entendermos o processo de votação. (...) A mensagem que trago para os demais empresários do setor é que esse se trata de um evento muito relevante e que precisa ser acompanhado com grande atenção, pois os temas debatidos se tornam referência na seara trabalhista, a depender da internacionalização das resoluções pelos países.

*Renan Chieppe, empresário e presidente da Fettransportes (Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo)*



“

Como observador, vi quão trabalhosa é a articulação tripartite. Há grande empenho dos países para fazerem convergir diversos pontos de vista. Alcançando um primeiro consenso, vem a articulação com os países que compõem o bloco. Em todas as etapas, há de se vigiar muito o que é inserido no texto, para que não tenhamos mais burocracia e mais entraves na esfera trabalhista. (...) Gostaria de destacar o acompanhamento dos técnicos da CNT, que foram muito vigilantes e estavam preparados para interagir.

*Daniel Bertolini, diretor na Transportes Bertolini*



## Promoção da **aprendizagem profissional**

O Sistema Transporte, por intermédio do SEST SENAT, lidera uma série de iniciativas e programas cujo objetivo é oferecer capacitação e aprendizagem profissional para o setor. Alguns destaques são:



O Programa de Aprendizagem Profissional, instituído pela Lei do Jovem Aprendiz, incentiva a entrada de novos talentos no setor transportador. Ao promover capacitação profissional, ele gera oportunidades de primeiro emprego para milhares de jovens todo ano.

Com uma metodologia que equilibra o aprendizado em sala de aula e no dia a dia de uma empresa de verdade, os jovens desenvolvem as habilidades e competências que o mercado de trabalho requer. O aluno, dessa forma, conta com uma formação técnico-profissional, por meio de atividades práticas e teóricas, sob supervisão do SEST SENAT.



*Acesse a página do Programa:*



Evento realizado para promover a conexão entre empresas que estão em busca de profissionais e trabalhadores do transporte que estão à procura de uma oportunidade.

Para saber mais sobre as próximas edições, *acesse o WhatsApp:*



O SEST SENAT oferece cursos técnicos em Segurança do Trabalho e Logística. Estão abertos editais para novas turmas nas modalidades presencial e a distância. Serão disponibilizadas mais de 1.500 vagas. ■



*Acesse a página dos Cursos Técnicos:*



# Estado e iniciativa privada: uma dinâmica complexa

*Em sua participação no 11º Fórum Jurídico de Lisboa, o Sistema Transporte contribuiu para o debate sobre infraestrutura e crescimento econômico*

por Gustavo T. Falleiros

O Fórum Jurídico de Lisboa chegou à sua décima primeira edição com questionamentos renovados. Entre os dias 26 e 28 de junho, o evento ocupou o plenário e diversas salas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, em Portugal. Neste ano, juristas, acadêmicos, formuladores de políticas públicas e autoridades diversas se reuniram sob o motivo amplo do “Estado Democrático de Direito e Defesa das Instituições”, cujas nuances foram desdobradas ao longo de dezenas de painéis e debates.

Nessa jornada de conhecimento, o Sistema Transporte foi represen-

tado por seu presidente, Vander Costa, que compôs a mesa temática “Políticas de Infraestrutura e Crescimento Econômico: entre Desestatização e Reestatização”. Nela, tratou-se, sobretudo, da complexa divisão de papéis entre os setores público e privado e sobre a possível atuação do Estado como indutor de desenvolvimento.

Em sua fala, Costa agregou a perspectiva do setor transportador. “Defendemos que tudo aquilo que pode ser privatizado deve ser privatizado, em razão da falta de recursos do erário. Desse modo, os recursos públicos devem ser direcionados a serviços e ativos que não tenham atratividade

econômico-financeira aos olhos do ente privado”, pontuou.

“O capital privado, como sabemos, tem a necessidade de gerar lucro. É preciso que o Estado tenha recursos para investir nas regiões menos favorecidas e, assim, promover o desenvolvimento econômico e social. Querer privatizar tudo não é o caminho mais correto”, continuou o presidente, citando, como exemplo, a aviação regional — fundamental para o desenvolvimento de cidades de pequeno porte e sempre pouco lembrada nos leilões de infraestrutura aérea.

Vander Costa aproveitou a ocasião para destacar o acompanha-



mento institucional que a CNT (Confederação Nacional do Transporte) tem feito da proposta de reforma tributária em trâmite no Congresso Nacional. Ele salientou o estudo encomendado à Finance Consultoria, em que são comparados os diferentes modelos de IVA (Imposto sobre Valor Adicionado) adotados pelos países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico). E frisou: “Colocar dinheiro em mobilidade urbana não é o mesmo que subsidiar o empresário. É fazer com que o cidadão possa se locomover”.

Da parte do Sistema Transpor-

te, também participou a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart. Como palestrante na mesma mesa, ela ponderou que não se deve esperar crescimento econômico decorrente unicamente de investimento em infraestrutura. “Hoje, falamos em infraestrutura, mas não podemos negligenciar a necessidade de mão de obra qualificada. Não há desenvolvimento econômico sem qualificação profissional”, alertou.

A diretora observou, ainda, que os serviços sociais autônomos, embora não sejam regulamentados pela lei das PPPs (lei nº 11.079/2004), são

entidades *sui generis* paraestatais de grande importância. “Os serviços sociais foram criados ainda na década de 1940 e, posteriormente, a Constituição Federal de 1988 ratificou essa modalidade de participação da iniciativa privada na consecução de objetivos eminentemente públicos. O SEST SENAT foi criado há 30 apenas. É um dos sistemas mais novos, mas, hoje, somos responsáveis pelo atendimento de cerca de 13 milhões de pessoas, que são recebidas em nossas unidades operacionais em todo o Brasil. Isso demonstra a viabilidade desse caminho”, arrematou.

## Reflexões foram além

Os trabalhos da mesa “Políticas de Infraestrutura e Crescimento Econômico: Entre Desestatização e Reestatização” foram moderados por Alexandre Barreto, superintendente-geral do Cade (Conselho Administrativo de Defesa Econômica). Na oportunidade, Benjamin Zymler, ministro do TCU (Tribunal de Contas da União) fez uma reflexão sobre o papel do Tribunal de controle de segunda ordem — ou “controle do controlador” —, sem invadir o espaço de atuação das agências reguladoras.

“A atuação do TCU no campo do controle das obras e das concessões em infraestrutura nasceu de uma leitura da Constituição Federal, que introduziu, nos artigos 70 e 71, a possibilidade de o Tribunal realizar auditoria operacional. De uma forma ampla, são auditorias da gestão, da governança, que buscam verificar o atingimento de resultados das diversas políticas públicas, sob o prisma da eficiência, da eficácia e da efetividade. Em síntese, busca-se a melhoria dos resultados das políticas públicas. Isso faz com que o tribunal seja um *player* importantíssimo no campo das concessões da prestação de serviços públicos”, detalhou.

De forma análoga, o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, comentou as atribuições e os projetos já encaminhados pela empresa pública. “Nós recebemos a missão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro Renan Filho, dos Transportes, de reconstruir o país



com foco na integração nacional e no equilíbrio da matriz de transporte. Para isso, é preciso, entre os diversos atores da logística, que as nossas entregas sejam melhores para a sociedade e para o país. A Infra S.A. tem a missão de melhorar a vida dos brasileiros por meio da infraestrutura, com foco na prestação de serviços de planejamento, estruturação de projetos de engenharia e inovação no setor de transporte”, ilustrou.

Os debates contaram, ainda, com contribuições de Marcos Augusto Perez, sócio-fundador da Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques – Sociedade de Advogados; Victor Santos Rufino, sócio do Mudrovitch Advogados; e Adriano Stringhini, diretor executivo Jurídico e de Relações Governamentais da Iguá Saneamento S.A. O Fórum Jurídico de Lisboa é realizado pelo IDP (Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa), em parceria com a FGV (Fundação Getúlio Vargas), o CJP (Instituto de Ciências Jurídico-Políticas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa), o CIDP (Centro de Investigação de Direito Público) e o Fibe (Fórum de Integração Brasil Europa).



# Luzes para o setor

---

*CNT lança materiais informativos sobre a proposta de reforma tributária em discussão no Congresso e busca antecipar eventuais impactos para o transporte*

por Gustavo T. Falleiros



Como representação do setor, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) vem atuando institucionalmente para que a reforma tributária não prejudique o setor de transporte. Em junho, a entidade reforçou esse compromisso com a divulgação de dois estudos sobre as propostas de reforma tributária que vêm sendo discutidas no Congresso Nacional, com ênfase na PEC 45/2019.

A Confederação é favorável a uma nova legislação que não onere o setor de serviços como um todo e que adote alíquotas diferenciadas, de acordo com a realidade de cada segmento do transporte. Também apoia inovações que proporcionem maior simplicidade ao sistema, contribuindo para a melhoria do ambiente de negócios e para a maior competitividade das empresas.

Em junho, o deputado federal Aguinaldo Ribeiro (PP-PB) apresentou um relatório preliminar sobre a matéria para votação no plenário da Câmara dos Deputados. O parlamentar pretende que o parecer seja um norteador para os ajustes e discussões do texto até o início da votação.

## Comparativo com outros países

Uma das iniciativas informativas da CNT foi a encomenda de um estudo da consultoria Finance, sob coordenação dos professores José Roberto Afonso e José Mauricio de Aquino. Apresentado no início de junho, o trabalho analisa o modelo tributário aplicado ao setor transportador nos principais países da União Europeia e da OCDE (Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico).

A publicação aponta as nações que utilizam o modelo de IVA (Imposto sobre Valor Adicionado), suas formas de aplicação e as alíquotas impostas em cada um deles. Também avalia os impactos para o setor de transporte brasileiro na eventual adoção de um IVA com

alíquota única, seus benefícios ou prejuízos. Assinala, ainda, os pontos considerados importantes a serem levados em consideração na discussão da Reforma Tributária para o setor de transporte.

O documento esclarece que a reforma pode se tornar um importante instrumento para a melhoria do ambiente de negócios no Brasil, mas ressalva que “é fundamental que o setor de transporte em todos os seus modais — responsável pela movimentação de bens e pessoas por todo o Brasil — não seja prejudicado e não tenha uma alíquota maior do que a praticada em outros países, sob o risco de que, com isso, a reforma tenha um efeito contrário ao almejado.”



Acesse o documento *Reforma Tributária: Estudo Comparado com Países da OCDE para o Setor de Transporte*:



## Aumento da carga tributária para o transporte rodoviário

Além do trabalho da Finance, a CNT encomendou um estudo para a LCA Consultoria Econômica. O resultado foi divulgado em palestra ocorrida em 7 de junho, na sede da CNT, em Brasília. Desta vez, o foco foram os eventuais impactos da reforma tributária no transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Como se sabe, o transporte rodoviário lidera a matriz transportadora brasileira, gerando 75% da receita bruta total aferida pelo setor.

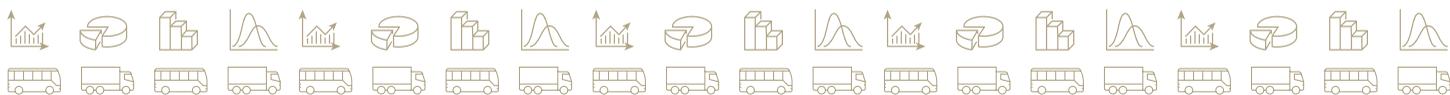
Conduzida pelo economista Gustavo Madi Rezende, a apresentação buscou traçar um estado da arte do transporte rodoviário e, em seguida, comentou as inovações esperadas se o país adotar o modelo IVA. Esse tipo de tributo é aplicado por 174 países e, tipicamente, incide sobre consumidores finais (e não sobre a produção). Ele também prima pela não cumulatividade, o que precisa estar alinhado a um sistema eficiente de ressarcimento de créditos pelas empresas. Além disso,

costuma haver desoneração completa das exportações e, em razão da base ampla de bens e serviços, mais eficiência da arrecadação.

Finalmente, as consequências da adoção do IVA sobre o transporte rodoviário foram demonstradas em relação ao recolhimento direto do setor, somado à carga dos elos anteriores da cadeia, incluindo resíduos tributários.

Segundo estudo, se a reforma for aprovada nos termos propostos, levando-se em conta um IVA de 25%, o transporte de passageiros sofrerá um aumento na carga tributária de 11,5 pontos percentuais e no recolhimento de 6,9 pontos percentuais. Já o transporte de cargas terá aumento na carga tributária de 8,7 pontos percentuais e um quadro de estabilidade no recolhimento (+0,3 p.p.).

*Accesse a apresentação Efeitos da Reforma da Tributação do Consumo sobre o Setor de Transporte Rodoviário:*

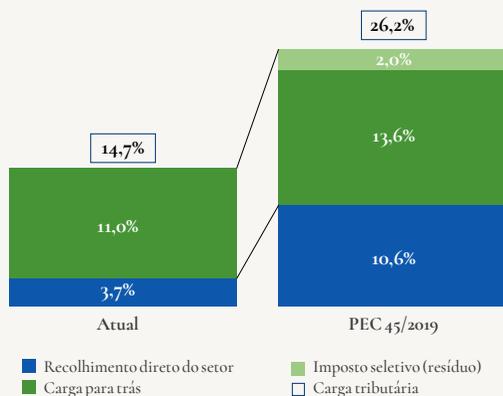


## De quanto será o aumento da carga?

### Transporte de passageiros

-  Aumento na carga tributária de 11,5 p.p.
-  Aumento no recolhimento de 6,9 p.p.

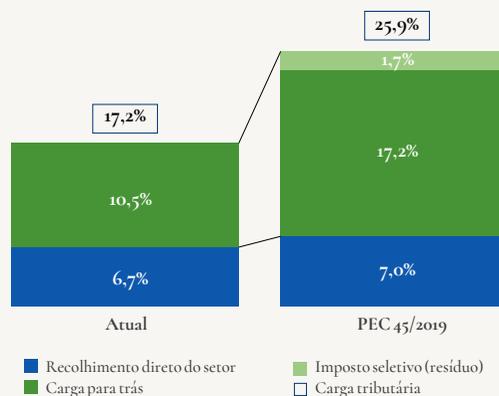
#### Carga tributária com a PEC 45/2019 do transporte de passageiros (% sobre a receita líquida)



### Transporte de cargas

-  Aumento na carga tributária de 8,7 p.p.
-  Estabilidade no recolhimento (+0,3 p.p.)

#### Carga tributária com a PEC 45/2019 do transporte de cargas (% sobre a receita líquida)



Fonte: LCA Consultoria

## Caminhada em prol do transporte

Nos últimos meses, a CNT se manifestou publicamente sobre a reforma tributária em diversos foros. No dia 11 de abril, a entidade foi representada pela advogada tributarista Alessandra Brandão em audiência pública realizada pelo grupo de trabalho que discute a reforma na Câmara dos Deputados. Na ocasião, a especialista salientou que a diversificação de alíquotas era imprescindível para o transporte, dada a especificidade de cada modal.

Em 20 de junho, a CNT esteve presente em seminário promovido pela CACB (Confederação das Associações Comerciais Empresariais do

Brasil). Desta vez representada pela advogada Keli Campos, a instituição reforçou as posições do setor. “Apoiamos uma reforma, entendemos a necessidade, mas precisamos que o setor de serviços e o de transporte sejam entendidos dentro do contexto constitucional da proposta”, disse a advogada.

Finalmente, em 30 de junho, o presidente da CNT, Vander Costa, esteve em reunião com o deputado Reginaldo Lopes (PT/MG), coordenador do Grupo de Trabalho da Reforma Tributária. Na ocasião, o presidente ressaltou a importância de o Congresso observar e respeitar as peculiaridades do setor no texto que será levado ao plenário.



## Pilares para uma reforma justa

No documento Pilares para a Reforma Tributária, a CNT listou algumas temáticas que precisam de encaminhamento pelo Congresso para que o resultado final não onere demasiadamente o transporte. São elas:

1. Não aumento da carga tributária global e setorial.
2. Creditamento integral para os insumos de transporte.
3. Rejeição a tributos seletivos (sobre combustíveis e energia elétrica), com oneração do setor de transporte.
4. Folha de salários como crédito.
5. Exoneração integral na exportação.
6. Tratamento diferenciado setorial.
7. Tratamento diferenciado no setor de infraestrutura.
8. Manutenção do serviço social e de aprendizagem setorial.
9. Necessidade de transparência quanto aos dados.
10. Prazo de transição ajustado.



Acesso do documento  
Pilares para a Reforma  
Tributária:

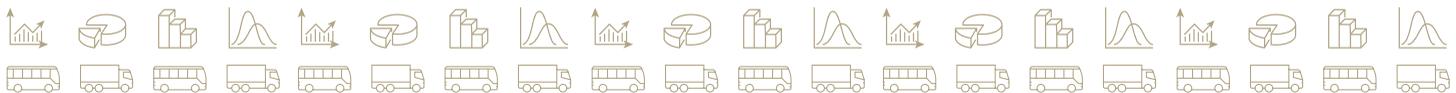


## Entidades uniram forças

Responsáveis por 60% da economia nacional, CNT, CNA, CNC, CNSaúde e CNCoop entendem que é um dever alertar a sociedade sobre os perigos embutidos na atual proposta de Reforma Tributária. O principal risco é de um aumento desproporcional de preços dos serviços, ameaçando empregos e corroendo o salário das famílias. Por isso, as entidades assinaram em conjunto um manifesto, que pode ser lido aqui: ■



Accese o  
Manifesto:



Patente

# CNT obtém vitória em ação contra patente de sistema e método de logística

*Justiça Federal suspendeu liminarmente o registro patentário, que estava sendo utilizado para dificultar o transporte de mercadorias no Brasil*

da redação



A CNT (Confederação Nacional do Transporte) obteve vitória importante, em junho, na 31ª Vara Federal do Rio de Janeiro, para os setores de transporte e logística brasileiros. A pedido da entidade, a Justiça suspendeu, em caráter liminar, os efeitos da patente de uma empresa sediada no Rio Grande do Sul.

A patente questionada se refere ao “Sistema e método de logística de cargas modulares aplicando a intermodalidade e/ou a intermodalidade”, que compreende uma plataforma informatizada que gerencia desde a coleta na origem do insumo ou do produto acabado para o embarcador até a entrega no destino final, com rastreamento da carga e etapas intermediárias, que incluem consolidação com outras cargas, compatibilização e/ou desconsolidação, envolvendo pelo menos um modal de transporte.

Efetivamente, a empresa gaúcha obteve, perante o INPI (Instituto Nacional de Propriedade Industrial), o registro patentário. Desde então, a empresa requerida se vale dessa matrícula para interpelar empresas de mercadorias em todo o território nacional, alegando “uso indevido dos direitos industriais exclusivos protegidos na patente de invenção” e, dessa maneira, pretendia ser ressarcida de algum modo.

Para contestar tal registro, a CNT contratou uma consultoria especializada em propriedade intelectual, que demonstrou que o setor transportador

brasileiro já conhecia e utilizava o mencionado sistema de logística antes mesmo do registro da patente. Faltariam, portanto, os requisitos “novidade” e “atividade inventiva”, indispensáveis para caracterizar uma invenção com aplicabilidade industrial.

Sobre a ausência de ineditismo, o parecer da consultoria expõe: “A presente ‘invenção’ se refere, de fato, a um (ou uns) programa de computador para controle de transporte e logística de carga, como muitos outros que já existem há muito tempo no mercado”.

Em consonância com os argumentos trazidos pela CNT, o juiz ponderou em sua decisão que “já em período bem anterior ao depósito da patente ora anulada, o transporte de mercadorias passou a se efetivar segundo um processo logístico complexo, monitorado e com recurso de apresentar, inclusive ao consumidor final, proprietário da mercadoria transportada, o percurso do objeto transportado desde sua origem até o destino final”. A título de exemplo, o despacho cita, ainda, a operação da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, “empreendida há vários anos” com tecnologia similar à da mencionada patente.

Os efeitos da liminar se prolongam até a decisão de mérito, de modo que a empresa gaúcha não pode evocar o registro para questionar as transportadoras na Justiça até a conclusão do julgamento. A CNT considera a decisão acertada e espera que, ao final do processo, a patente seja definitivamente anulada.



# O SISTEMA TRANSPORTE É A ENERGIA QUE

# FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



O Sistema Transporte contribui para o desenvolvimento das mais de **166 mil empresas** e de **2,5 milhões de trabalhadores** do setor, que todos os dias fazem o Brasil se movimentar por terra, água e ar, com a força do seu trabalho.

## JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

**CNT**  
FORTALECE O SETOR  
E A ECONOMIA



Conheça a CNT  
[www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)

**SEST SENAT**  
CAPACITA E CUIDA  
DOS TRABALHADORES



Conheça o SEST SENAT  
[www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br)

**ITL**  
CONSTRÓI O FUTURO  
DO TRANSPORTE



Conheça o ITL  
[www.itl.org.br](http://www.itl.org.br)

**CNT / SEST SENAT / ITL**  
Sistema Transporte



# À sombra do caos aéreo

---

*Na série de reportagens que retomam trabalhos vencedores do Prêmio CNT de Jornalismo, relembramos o crescimento da aviação a despeito dos gargalos na infraestrutura aeroportuária*

por Renata L. Ramalho de Sá Freire e Carlos Teixeira



**R**emontemos a 2007, ano em que a Fifa anuncia o Brasil como o anfitrião da Copa do Mundo de 2014. Um misto de alegria e apreensão toma conta dos brasileiros. Afinal, a expectativa de sediar o maior espetáculo de esportes do planeta fazia os corações acelerarem na mesma velocidade de fortes e fundamentados receios, já que, naquela época, o caos aéreo se fazia presente na memória da população.

Quem não se lembra da frase “Se as coisas estão desse jeito agora, imagine na Copa”? Descobrir se havia sentido em usar o famoso bordão pelo temor de os problemas na infraestrutura aeroportuária atrapalharem a grandiosa festa futebolística foi o que motivou o primoroso trabalho jornalístico “Aeroportos: última chamada”.

Vencedora da categoria Grande Prêmio do 18º Prêmio CNT de Jornalismo, a série de cinco reportagens, veiculadas em 2011, no Jornal Nacional, da TV Globo, mostrou que a preocupação era justificada. Ao vivenciar os graves problemas nos terminais de passageiros de oito cidades-sede da Copa do Mundo, três anos antes do início do torneio, os jornalistas Paulo Renato Soares, Lucas Louis e Júlio Aguiar mostraram como as deficiências

na infraestrutura aeroportuária emperravam o *boom* da aviação civil naquela época.

Em um cenário em que a ascensão do poder aquisitivo de uma parcela da população possibilitava que muita gente passasse a se deslocar bem mais de avião, os repórteres atestaram que o maior gargalo estava no terminal de passageiros. Lá, eram recorrentes problemas como filas enormes, atrasos nas decolagens, cancelamentos de voos, elevadores quebrados, sinalização inadequada, falta de pontes de embarque e muita, muita insatisfação dos usuários.

Paulo Renato Soares conta que, ao pensarem em como fariam as reportagens, decidiram não traduzir sentimentos. “Usamos câmeras pequenas para que as pessoas ficassem mais à vontade para falar, porque a nossa ideia era não interferir”, lembra. A edição das reportagens foi realizada à medida que os depoimentos chegavam à redação, antes mesmo de os jornalistas voltarem das viagens. “Eu fiz o *off* (a gravação da fala do repórter, que se soma às imagens da reportagem) bem depois. A edição foi genial”, recorda.

### Reconhecimento

A editora Patrícia Casanova relembra não ter sido necessário muito esforço para encontrar

deficiências na infraestrutura dos aeroportos: “A intenção principal da série, por conta da Copa, era saber ‘será que vai dar certo?’. Então, a gente se valeu desse ponto principal, considerando aquele evento de grandes proporções”. Quando as imagens e as histórias chegaram, Casanova não teve dificuldade para montar as reportagens, porque “os problemas estavam lá, de fato. A gente não precisou ficar procurando. Aqueles aeroportos todos precisavam de alguma reforma”, assinala.

Quando perguntados sobre a sensação na época em que souberam terem sido os grandes vencedores do Prêmio CNT de Jornalismo, ambos, quase em coro, usaram a mesma palavra como resposta: “reconhecimento”.

“Fazer uma série de reportagens sobre o transporte e ser premiado pela Confederação Nacional de Transporte, por gente que entende do negócio. Isso é um baita reconhecimento”, diz Soares, logo complementado por Casanova. “[O prêmio foi um] reconhecimento de que realmente fizemos um bom trabalho. Queríamos que tivesse algum impacto e acho que conseguimos, porque tivemos muito retorno. De alguma forma, a gente pode ter ajudado em melhorias; se não deu tempo para a Copa, pelo menos para os anos seguintes”, finaliza.



## Mais de uma década depois, uma onda de relicitações

As concessões dos aeroportos no Brasil tiveram início em 2011 e, como vimos, o clima de ceticismo foi capturado com brilhantismo pela série de reportagens.

O aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) foi o primeiro do Brasil a ser concedido, logo nas primeiras rodadas de concessões. Arrematado por R\$ 170 milhões à época (ágio de mais de 220%) pelo consórcio Inframérica, ele foi devolvido em 2020. Alegou-se que as previsões de movimento de passageiros do edital não se confirmaram. Finalmente, em 19 de maio de 2023, ocorreu a relicitação desse ativo. Desta vez, a vencedora foi a Zurich Airport International AG, que já administra os aeroportos de Florianópolis (SC), Macaé (RJ) e Vitória (ES).

“Naquele momento, tínhamos muito a aprender sobre concessões no Brasil”, diagnostica o consultor aeroportuário Mozart Alemão. “Diante desse quadro, grandes expectativas, e grandes riscos, existiam. Imaginava-se que esse aeroporto pudesse ser uma porta de entrada de turistas para o Brasil, pela proximidade com os aeroportos da Europa. Além disso, existia a expectativa do despertar do interesse do mercado, principalmente de turismo, em utilizá-lo. Após a conclusão das obras, observou-se que a demanda prevista para o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi inferior à inicialmente projetada, gerando um resultado econômico-financeiro muito menor que o projetado”, detalha.

Alemão lembra que, na mesma época, foram iniciadas as tratativas para a concessão dos aeroportos de Brasília (DF), Guarulhos e Viracopos (ambos em SP), que influenciaram na demanda prevista para esse aeroporto. “Como o contrato de concessão considerava o risco de demanda exclusivamente do concessionário, a única forma de solucionar o problema financeiro foi a rescisão contratual e devolução do objeto de concessão. Com o encerramento do contrato anterior, foi possível realinhar as expectativas e uma nova licitação, agora com projeções de demanda mais conservadoras, foi satisfatória e gerou interesse do mercado”, complementa.

Outro caso de relicitação é o do Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro (RJ). Ele foi devolvido pela concessionária Changi, que citou, como fatores para a decisão, o mau desempenho econômico do Brasil desde 2014 e os efeitos da pandemia de covid-19 sobre a aviação civil. Os aeroportos do Galeão e de Viracopos, aparentemente, foram os que mais sentiram essa redução de demanda e geraram o interesse dos concessionários na rescisão contratual, aponta Mozart Alemão. “Felizmente, a demanda atual tem crescido e as próprias concessionárias do Galeão e Viracopos já negociam com a Secretaria de Aviação Civil condições para permanecerem com os contratos atuais”, conclui.



## Equilibrando a balança

Após reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 14 de junho, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD-RJ), disse que o Aeroporto Santos Dumont deverá ficar restrito à ponte aérea com Congonhas (SP) e com Brasília (DF). Os demais voos seriam feitos pelo Galeão. Ainda segundo Paes, os voos internacionais do Santos Dumont também serão limitados.

O desequilíbrio entre os dois maiores aeroportos do Rio está trazendo prejuízo. Pois, enquanto o Galeão, na Ilha do Governador, vem perdendo um número grande de passageiros a cada ano, o Aeroporto Santos Dumont, no Centro, está operando no limite de sua capacidade e gerando atrasos e filas enormes. Para atuar no esvaziamento do Galeão, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB-SP), determinou, em abril, que a operação do Santos Dumont não ultrapasse os 10 milhões de passageiros em 2023. Além disso, os governos federal e estadual montaram um grupo de trabalho para pensar em uma solução conjunta para a concessão do Galeão e para a licitação do Santos Dumont à iniciativa privada. ■



Foto: Reprodução/diariorio.com



# Oportunidade para a comunidade portuária

*Realizado em todo país, o projeto Saúde nos Portos deve proporcionar mais de 12 mil atendimentos até o fim de 2023*

por Aline Roriz



Desde 2015, o SEST SENAT realiza o projeto Saúde nos Portos — iniciativa voltada às demandas dos trabalhadores portuários e caminhoneiros que atuam nos portos nacionais e, em sua maioria, não têm acesso aos principais serviços de saúde. Para 2023, estão previstas ações em 20 portos, de 13 estados diferentes do país, com a meta de realizar 12.600 atendimentos até o fim do ano. Entretanto, o sucesso do projeto é tão representativo que a meta deve ser batida bem antes. Apenas de janeiro a junho, período em que o SEST SENAT realizou oito ações, já foram feitos cerca de 10 mil atendimentos.

Durante as ações, realizam-se exames importantes para a detecção e prevenção de doenças, além de se promover a conscientização, entre esses trabalhadores, sobre a importância de se cuidar. O objetivo geral é promover a saúde e a qualidade de vida dos trabalhadores portuários e do setor de transporte que estejam parados em diversos portos do Brasil, com ênfase no autocuidado e no incentivo de boas práticas.

Para a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, a instituição entende que precisa ir, sempre, onde o trabalhador está. “Compreendemos que, devido à rotina exaustiva de trabalho, muitos profissionais do transporte não conseguem dar a atenção devida à saúde. É aí que entra o nosso papel, nossa ativida-

de primordial, que é fomentar um cuidado maior com o bem-estar pessoal”, destaca.

O projeto Saúde nos Portos oferta a esses trabalhadores uma pequena amostra dos serviços do SEST SENAT, incentivando a busca pelas especialidades de saúde e promoção social ofertadas rotineiramente nas unidades operacionais da instituição. Para atender esse objetivo, os técnicos organizam um circuito de atendimento, que começa com o acolhimento e o preenchimento da ficha com os dados cadastrais da pessoa avaliada; em seguida, um odontólogo do SEST SENAT oferece orientações sobre higiene e cuidados com a saúde bucal. Depois, um fisioterapeuta dá dicas de alongamentos e exercícios posturais.

Na sequência, um nutricionista promove assistência nutricional, na qual podem ser realizadas avaliações iniciais com a aferição de medidas antropométricas (peso, estatura, perímetros e cálculo de índice de massa corporal). São fornecidas dicas gerais de alimentação saudável, respeitando o contexto de trabalho daquela pessoa. Por fim, o psicólogo dá orientações para controle de ansiedade e estresse, dicas sobre sono e descanso adequado para a profissão, além de apresentar ações para combate e prevenção ao uso de álcool e drogas.

### Cooperação técnica

Muitas vezes, no âmbito do Saúde nos Portos, as unidades realizam ações para a divulgação de ativida-

des de esporte e lazer a partir de uma abordagem de saúde integral, contribuindo para a manutenção da forma física e do bem-estar do corpo e da mente, além de orientações relacionadas à educação profissional e a outros projetos nacionais do SEST SENAT. Nas ações, também são distribuídos materiais promocionais que auxiliam as pessoas a manterem hábitos saudáveis e que reforcem a presença do SEST SENAT no dia a dia do trabalhador portuário.

Além disso, por meio do apoio de parceiros, podem ser feitas testagens rápidas de glicemia e aferição de pressão arterial e nível de oxigenação, testes de visão e disponibilização de vacinas. Frequentemente, uma ambulância equipada estará disponível para eventuais deslocamentos.

O caminhoneiro Gabriel Nogueira Cabral mora em Tocantins, mas estava a trabalho no Porto de Itaqui, em São Luís (MA), no dia 14 de junho, quando ocorreu a ação do Saúde nos Portos. “É muito boa essa ação do SEST SENAT. Eu participo sempre e só tenho a agradecer pela forma com que eles nos atendem”, declarou Gabriel.

Fruto de um acordo de cooperação técnica com o Ministério de Portos e Aeroportos, o projeto Saúde nos Portos foi criado e desenvolvido para atender profissionais que, em sua maioria, não têm tempo para procurar profissionais da saúde.



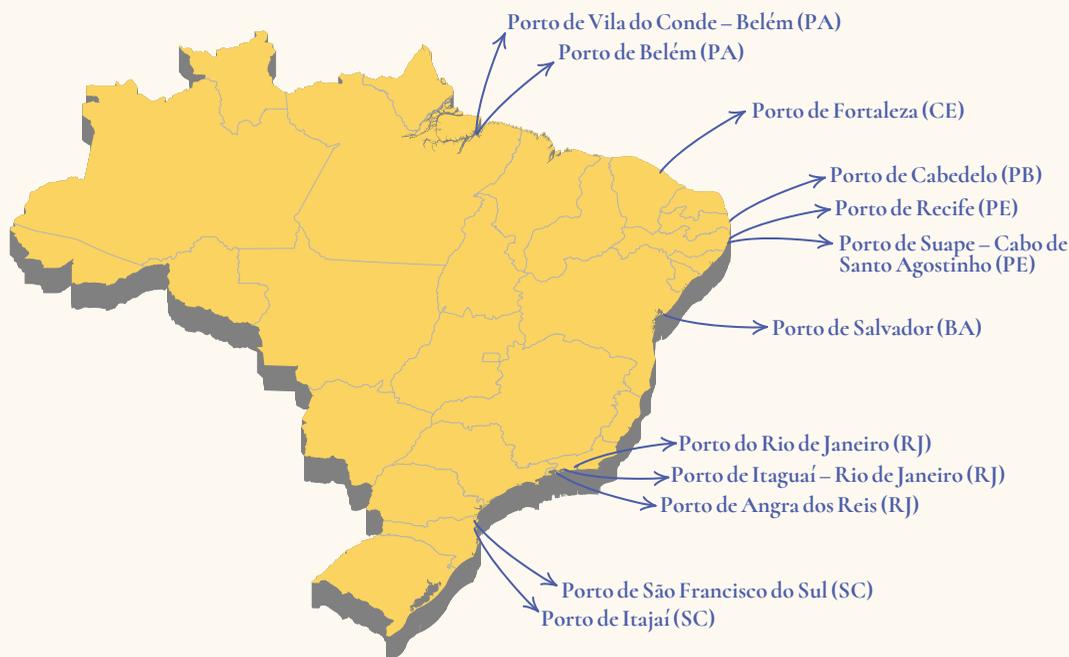
## Público-alvo do projeto

O Saúde nos Portos atende trabalhadores da comunidade portuária, como operadores portuários, de agências marítimas, arrumadores, conferentes e consertadores de cargas e descargas, vigias, estivadores, armadores, vistoriadores de cargas, vistoriadores de cascos de navios, despachantes aduaneiros, rebocadores, sociedades classificadoras, OGMO (Órgãos Gestores de Mão de Obra) e caminhoneiros que ficam aguardando para buscar ou deixar cargas nos portos. ■



## Saúde nos Portos 2023

Veja, no mapa, os locais das próximas ações:



### Portos já atendidos:

- São Luís (MA)
- Natal (RN)
- Maceió (AL)
- Niterói (RJ)
- Santos (SP)
- Paranaguá (PR)
- Porto Alegre (RS)
- Rio Grande (RS)



# “Zero acidente” é a nossa meta

*Promovido pela Raízen, o 12º Rodeio de Caminhões contou, mais uma vez, com o simulador de direção do SEST SENAT para selecionar os melhores motoristas profissionais do ano*

por Carlos Teixeira



**É** preciso valorizar os motoristas de caminhão do transporte de combustíveis. Que tal premiar os melhores entre eles, promover a união entre esses profissionais e reforçar as diretrizes de segurança ao volante? Essas são algumas das motivações do Rodeio de Caminhões da Raízen. A competição é promovida em parceria com o SEST SENAT, que fornece os simuladores de direção programados com as diretrizes das provas. Assim, a destreza desses profissionais é avaliada com realismo e igualdade de oportunidades para brilhar.

Ocorrido entre 22 e 25 de junho, na cidade de Touros (RN), o torneio proporciona um saldo positivo para as empresas participantes. Para se ter uma ideia, nenhuma transportadora que trabalha para a Raízen sofreu acidentes durante a movimentação de combustíveis nos últimos três anos. A partir dessa base

de fornecedores, são selecionados cinco mil profissionais. Desses, 200 são convocados para competir em quatro etapas regionais, no Sul, no Sudeste e no Nordeste. Na final, 50 competidores concorrem ao grande prêmio no simulador de direção do SEST SENAT, equipado com um modelo único de circuito parametrizado, desenhado para atender aos requisitos da Raízen.

Nesta edição, o grande vencedor foi César Antônio do Nascimento, da Transportadora Veronese, que levou para casa R\$ 75 mil. “Vencer o Rodeio de Caminhões é a prova que treinamentos técnicos e um lado mental forte fazem toda a diferença na hora da direção”, comemorou. Nascimento destacou, ainda, o grau de dificuldade das provas. “O equipamento nos coloca em situações reais, com grau de dificuldade parecido com a vida nas estradas, e em cenários iguais aos das rodovias. Tem chuva, trânsito

pesado, curvas sinuosas e pedestres”, detalha. O segundo colocado foi Marcel da Silva, da Transportadora Cita, que levou para casa uma moto de 250 cilindradas. Já o terceiro colocado, Felipe Damasceno, da Transportadora Lima, saiu com uma televisão e um *home theater*. Todas as empresas vencedoras são atendidas pelo SEST SENAT.

“Ser parceiro do Rodeio de Caminhões, com o simulador de direção do SEST SENAT, é motivo de orgulho para nós”, exalta o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa. “Por meio desse evento, podemos formar motoristas mais conscientes e com uma direção mais eficiente. O simulador do SEST SENAT é a mais alta tecnologia a serviço da qualificação profissional para o transporte. A prática no equipamento faz parte do treinamento de motoristas de cargas e de passageiros e dá aos alunos experiência para enfrentar desafios reais da profissão”, conclui.

## Um evento “família”

Já tradicional, o Rodeio de Caminhões é uma forma de a Raízen celebrar, ao lado de empresas parceiras, colaboradores e dos familiares deles, os resultados do ano-safra, sem se esquecer dos padrões de segurança. “Perseguimos a meta de Zero Acidente de forma permanente, aprimorando recursos de tecnologia, de treinamento continuado e no acompanhamento da evolução dos motoristas a serviço da companhia. São duas as palavras-chave que conduzem nossos negócios: segurança e integração”, reforça o diretor de Logística da Raízen, Rafael Alvarez.

Alvarez ainda cita que, a cada ano-safra, os motoristas da Raízen percorrem 245 milhões de quilômetros pelas estradas do Brasil. “E o nosso maior desafio é lançar mão de todos os recursos tecnológicos e de

treinamentos continuados para reforçar a bandeira da segurança e evitar acidentes. É um trabalho diário e uma meta perseguida firmemente”, comenta. O diretor acredita que a iniciativa contribui para formar não apenas ótimos motoristas, mas exemplos de seres humanos e de chefes de família. “Por isso, essa é uma das ações mais bonitas que temos ao longo do ano.”

“Ser parceiro de uma disputa que traz competidores que não sofreram nenhum acidente nas operações de transporte de combustíveis é gratificante para o SEST SENAT. Ter nosso simulador na grande final mostra o grau de técnica que o equipamento exige e sua aproximação com o cotidiano das estradas”, arremata Vinicius Ladeira, diretor-adjunto do SEST SENAT.



## Como funciona o torneio?

Devido à pandemia, a competição se adaptou e migrou para um modelo digital, culminando em provas online nos simuladores de direção, como aconteceu na etapa final da edição de 2022. Em 2021, as provas regionais e a final foram realizadas, em parceria com o SEST SENAT, com o auxílio de simulador, para garantir as medidas sanitárias.

Na 12ª edição, tivemos a volta das provas práticas nas eliminatórias regionais, sendo realizadas no formato presencial em caminhões-tanque. O torneio começou em Curitiba (PR), nos dias 3 e 4 de fevereiro. Na sequência, foi a vez da região Sudeste receber duas etapas eliminatórias: a primeira, nos dias 3 e 4 de março, em Americana (SP), e a segunda, nos dias 17 e 18 de março, em Porto Ferreira (SP). A terceira eliminatória aconteceu em Camaçari (BA), em 14 e 15 de abril.

Nas etapas regionais, os motoristas dos caminhões-tanque a serviço da Raízen participam de uma rotina de cinco testes de precisão de manobras,

em um tempo máximo de 7 minutos: curva com cones; estacionamento de ré; estacionamento paralelo ao meio-fio em 90 graus; condução em linha reta com pinos; e linha de parada. Eles também são avaliados em testes teóricos sobre as rotinas operacionais seguras. Nas etapas regionais, classificam-se os três melhores motoristas em cada uma delas. São esses os pilotos que vão para a final.

Wolgran Araújo Cunha, instrutor do SENAT de Natal (RN), frisa que o circuito produzido pela Raízen contempla direção defensiva e econômica e as adversidades do tempo. “O vencedor é o motorista com menos infrações e acidentes, que eliminam automaticamente, além de ter que completar o trajeto em até 20 minutos. No simulador, também é possível mensurar o consumo de combustível, que fica registrado no relatório final. O vencedor, César Antônio do Nascimento, completou todo o percurso em apenas 11 minutos e sem infração alguma”, finaliza.

## Simulador é um trunfo para o transporte

Os cursos realizados com o uso do simulador são da área de transporte de cargas e de passageiros e impactam diretamente a realidade de motoristas profissionais, capacitando os alunos em temas como:

- Transporte seguro de cargas especiais.
- Transporte seguro de passageiros.
- Condução antecipatória segura e econômica.
- Condução em situações de risco.
- Uso de tecnologias embarcadas no veículo.
- Manobra do veículo em condições urbanas e rodoviárias.
- Normas de condução e legislação para cargas especiais.
- Normas de condução e legislação para transporte de passageiros.



Conheça o simulador



## Raízen diminuiu necessidade de experiência profissional aos egressos do SEST SENAT



No primeiro semestre do ano, o SEST SENAT firmou um acordo inédito de cooperação técnica com a Raízen. O acordo atualizou o Manual de Transporte Rodoviário do Embarcador da Raízen de modo a reduzir a necessidade de experiência profissional exigida pela empresa aos egressos das capacitações do SEST SENAT.

Antes, a Raízen exigia até dois anos de experiência comprovada para a contratação de motoristas, a depender do nível da operação. A partir de agora, essa exigência passou a ser de seis meses de experiência, além da aprovação da Raízen, e

conclusão do treinamento do SEST SENAT. Esse acordo busca resolver uma grande dificuldade da Raízen na hora de contratar prestadores de serviço para o transporte de produtos perigosos.

Para viabilizar a homologação, durante os meses de novembro e dezembro de 2022, foram realizadas turmas-piloto de formação de condutores para veículos articulados e biarticulados voltadas a colaboradores das empresas Transpedrosa, Transjordano, IC Transportes e Transmasut – transportadoras que prestam serviço de logística para Raízen. Foram aproximadamente 50 condutores que participaram do curso derivado da Escola de Motoristas Profissionais do SEST SENAT, com carga horária de 127 horas, com aulas teóricas e práticas.

O desempenho dos egressos foi mensurado e comparado com os demais motoristas das operações da Raízen. O resultado foi satisfatório; e as unidades operacionais que realizaram as turmas-piloto foram homologadas para a oferta dos cursos. Foram elas: Ponta Grossa (PR), Campinas (SP), Contagem (MG) e Cuiabá (MT). Nos próximos meses, outras unidades serão capacitadas.

### Resultados obtidos com a capacitação no simulador de direção:

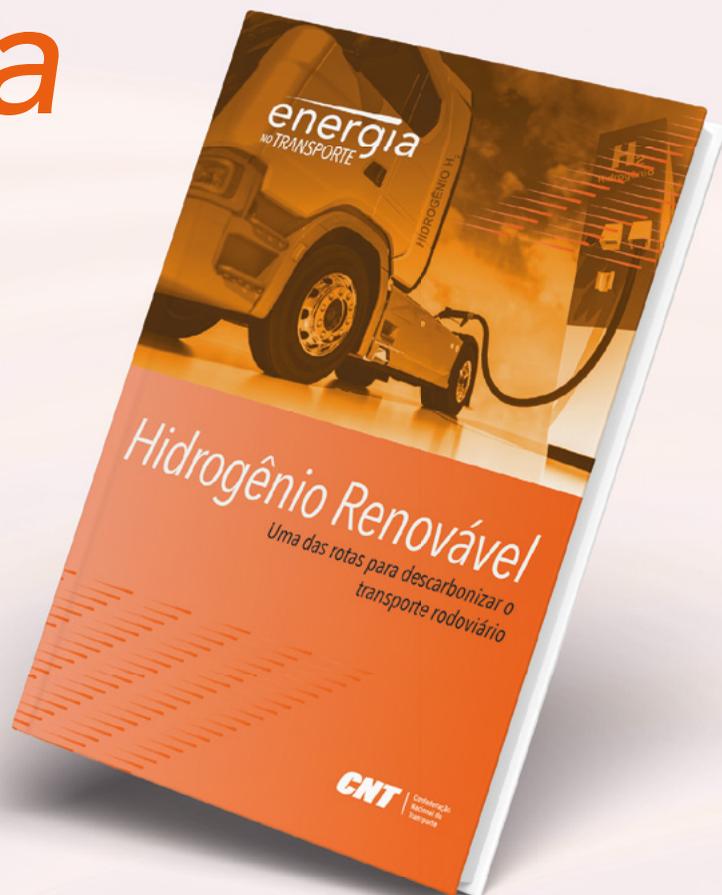
-  • Aumento da segurança no trânsito.
-  • Redução do consumo de combustível.
-  • Diminuição dos gastos com manutenção.
-  • Redução dos custos operacionais do transporte. ■



# energia

NO TRANSPORTE

A SÉRIE ENERGIA  
NO TRANSPORTE GANHOU  
MAIS UM VOLUME!



A série, que agora conta com três volumes, apresenta fontes de energias limpas para o setor de transporte, com análise de suas procedências, panorama nacional e internacional, vantagens da utilização e desafios.



ACESSE AS  
PUBLICAÇÕES NO  
SITE DA CNT:

**CNT / SEST SENAT / ITL**  
Sistema Transporte

# Gestão qualificada para o setor de transporte

*Mais de 500 inscrições foram realizadas e 80 gestores se formaram em diferentes capacitações de janeiro a junho de 2023*

por Aline Roriz

**E**m parceria com organizações nacionais e internacionais reconhecidas mundialmente, o ITL (Instituto de Transporte e Logística) oferta pós-graduações lato sensu (especializações), cursos executivos e certificações internacionais voltados a gestores do setor de transporte e logística. De janeiro a junho de 2023, o Instituto concluiu as aulas de duas turmas, com a formatura de 80 profissionais; iniciou um curso com 42 alunos; e recebeu 586 inscrições para qualificações com início previsto para o 2º semestre deste ano. Toda essa movimentação permitiu que 84 empresas capacitassem seus gestores, com foco no setor de transporte.

O Programa Avançado de Capacitação do Transporte é coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT. O treinamento é oferecido gratuitamente a gestores de empresas vinculadas ao Sistema Transporte. Os cursos são ministrados por instituições parceiras, como a FDC (Fundação Dom Cabral), o Ibmec Educacional, a ESPM, o IGCP (Instituto Latino-Americano de Governança e Compliance Público), a Embry-Riddle Aeronautical University, a DB Rail Academy e a STC International.

O diretor-executivo do ITL, João Victor Mendes, reforça a importância de os gestores participantes dos cursos serem multiplicadores dos conhecimentos adquiridos e

contribuírem para o desenvolvimento do setor. “Esse é o grande objetivo desse programa. Queremos possibilitar que o transporte brasileiro se aperfeiçoe ainda mais. Por isso, temos a satisfação de podermos ofertar um portfólio vasto de cursos. Nosso desejo é que os alunos levem o que aprenderam em sala de aula para dentro das empresas e alcancem novos resultados”, enfatizou.

Guilherme Lisboa, coordenador de Suprimentos da Expresso Gardênia, fez parte da turma 56 do Programa de Especialização em Gestão de Negócios, em Belo Horizonte (MG), concluído neste ano. Ele destacou a qualidade das aulas e a possibilidade de os formandos poderem multipli-



car seus conhecimentos nas empresas em que trabalham. “Foi uma experiência maravilhosa e um aprendizado único. Quem puder fazer, não deixe essa oportunidade passar. As experiências adquiridas, o aprendizado, o networking, a possibilidade de conhecer outros modais... enfim, é muito gratificante ver o quanto poderemos contribuir para a sociedade como um todo”.

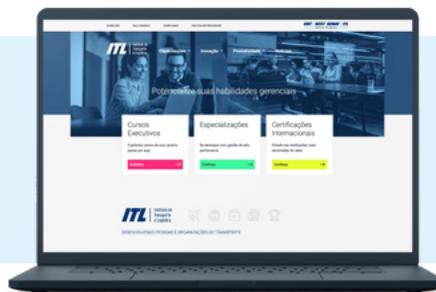
Uma grande preocupação do ITL é em relação à diversificação das tur-

mas, com a possibilidade de juntar, no mesmo grupo, alunos que atuem em todos os modais: rodoviário (cargas e passageiros), ferroviário, aéreo, aquaviário, além de operadores logísticos. Ana Tomé, uma das participantes da turma 3 do Programa de Especialização em Gestão de Recursos Humanos, de São Paulo (SP), e gestora da área de Gente e Gestão da Bravo Logística, de Uberaba (MG), destacou a excelência dos professores do curso. “Nós tivemos contato com

os melhores profissionais, que nos trouxeram suas experiências, aproximando o ensino da realidade que vivenciamos nas nossas empresas. E o que há de especial são as trocas que nós fazemos. Aqui se concentram profissionais da área de logística e que vêm de diversos modais e dos quatro cantos do país. A riqueza de informações e de exemplos que nós tivemos foi enorme. E tudo isso vai moldando o profissional que nós somos”, afirmou.

## Capacitações

O portfólio de capacitações ofertado pelo ITL é dividido em três tipos: cursos executivos, certificações internacionais e especializações e MBAs. Entre no site do ITL e conheça todas as opções de qualificação disponíveis.



Acesse:



## Inscrições abertas

Estão abertas as inscrições para três qualificações oferecidas pelo ITL:

### > *GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS*

 Inscrições: até 3/9

 Início: 23/10



### > *GESTÃO DE FINANÇAS*

 Inscrições: até 30/7

 Início: 23/10



### > *GOVERNANÇA, COMPLIANCE E GESTÃO DE RISCOS COM ÊNFASE NO TRANSPORTE E INFRAESTRUTURA*

 Inscrições: até 30/7

 Início: 11/9



## Setcemg elege nova diretoria para o triênio 2023-2026

No fim de março, a chapa única liderada por Antônio Luís da Silva Júnior foi eleita por aclamação para a direção do Setcemg (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais) para o próximo triênio, que vai de julho de 2023 a junho de 2026. A eleição ocorreu em assembleia geral ordinária na sede do Sindicato. Silva Júnior é diretor operacional da Tora Soluções Logísticas e já

foi diretor do Sindicato entre 2020 e 2023. O novo vice-presidente é Adalcir Ribeiro Lopes, da Transcedente. Após a eleição, Silva Júnior falou sobre a gestão anterior e os planos para o futuro. “No campo institucional, nosso amigo Gladstone Lobato (ex-presidente do Setcemg) fez um brilhante trabalho, o qual nós daremos sequência e, inclusive, contamos com seu apoio para isso”, afirmou. “A chapa que reunimos está bastante motivada e vai discutir muitas ideias. Nossa base é grande e nós queremos formar um conselho gestor para suprir as necessidades dos transportadores”, destacou.



## Sistemas tecnológicos comunitários: um exemplo de gestão condominial

No atual cenário de discussão sobre a possibilidade de se implantar um modelo condominial para a gestão dos serviços de interesse comum dos usuários do Porto de Santos, o diretor da Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), Angelino Caputo, cita, em artigo recente publicado na mídia, modelos que podem servir de inspiração para ao projeto. Ele traz a

Abtra como exemplo de um case de sucesso, em que as empresas filiadas, que equivaleriam a “condôminos”, usufruem de vantagens exclusivas como a utilização de sistemas de TI mantidos pela entidade de forma coletiva. Hoje, o Confere (Conferência Física Remota de Cargas), por exemplo, tem custo operacional de R\$ 44 mil ao mês, e cada usuário desse sistema paga um rateio mensal, sem lucro para a Abtra, de apenas R\$ 2 mil, com o benefício exclusivo de participar de um modelo similar a um condomínio. Se o total de usuários dobrar, o valor cai pela metade, pois o custo operacional continuará o mesmo.

Confira o artigo:



## NTC&Logística anuncia 21ª edição do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte

A NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) anuncia a 21ª edição do renomado Prêmio NTC Fornecedores do Transporte, um marco na história do setor. A cerimônia será realizada, em 25 de agosto, nas instalações da subsele da entidade, em São Paulo (SP). Desde sua criação, em 2018, o Prêmio tem como objetivo homenagear e reconhecer os fornecedores mais notáveis de transporte de cargas do ano. O processo de seleção envolve uma rigorosa pesquisa que garante a integridade e a confiabilidade dos resultados. Em uma parceria de excelência, esta edição será reali-

zada pelo IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga), que auditará as informações recebidas na votação, o que reforça ainda mais a seriedade e a importância do Prêmio. Transportadoras de todo o Brasil estão habilitadas a participar ativamente na decisão dos vencedores, votando nas 16 categorias. Essa é uma oportunidade para expressarem suas experiências como clientes, usuários finais ou profissionais do setor de transporte e logística, contribuindo para a escolha dos melhores fornecedores de cada categoria. As categorias analisadas pelos transportadores são diversificadas, abrangendo desde montadoras de caminhões de vários portes até empresas de pagamento de pedágio, fabricantes de pneus, corretoras de seguro de cargas, redes de abastecimento e muito mais. Os representantes das empresas têm até 31 de julho para registrarem seus votos.

Para mais informações sobre o processo, acesse:



## Abla tem agenda intensa na defesa dos direitos do setor

A Abla (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis) participou de uma intensa agenda em Brasília (DF) que incluiu reunião presencial com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alekmin. Pela Abla, estiveram presentes o presidente do Conselho Nacional, Marco Aurélio Nazaré; e o conselheiro gestor Paulo Miguel Júnior. A entidade também

foi recebida no Ministério dos Transportes pelo secretário executivo da pasta, George Santoro; na Senatran, pelo secretário Adualdo Catão; e na CNT, reuniu-se com um grupo de parlamentares — ocasião em que ainda participaram o conselheiro gestor Lusirlei Albertini e a diretora regional da associação em Roraima, a deputada federal Maria Helena Teixeira Lima. Fizeram parte da pauta das reuniões o projeto da volta dos carros populares; temas diretamente relacionados aos veículos de locadoras; e possíveis impactos da reforma tributária para o setor de aluguel de carros.



# Benefício essencial para a competitividade do setor portuário

por Murillo Barbosa

**E**m dezembro de 2004, foi instituída uma das principais ações de fomento e desenvolvimento para as instalações portuárias do Brasil: o Reporto. Trata-se de um regime tributário que permite a suspensão de alguns tributos federais na importação de máquinas, equipamentos e outros bens destinados ao ativo imobilizado, visando incentivar a modernização e a ampliação da estrutura portuária.

O Reporto passou por diversas renovações desde sua instituição inicial, sendo a última realizada por meio da lei nº 14.301/2022, com vigência até 31 de dezembro de 2023. Com esse prazo terminando, é latente a necessidade de prorrogar o Reporto por mais cinco anos.

Antes do Reporto, a falta de incentivos fiscais dificultava a aquisição de maquinários e tecnologias mais avançadas, muitas ainda não produzidas no Brasil, a exemplo dos (veículos utilizados para movimentação de contêineres) e dos portêineres (tipo de guindaste portuário). Ressalta-se que os benefícios do Reporto vão além da modernização e do aumento da eficiência das operações portuárias. O desenvolvimento, a inovação e o crescimento do terminal vêm de mãos dadas com a necessidade de contratação de mão de obra para operar e manter esses equipamentos, bem como para atender ao aumento da demanda por serviços

portuários, além de proporcionarem maior segurança aos trabalhadores.

O Reporto contempla o setor portuário justamente porque esse é um dos que mais investe em infraestrutura. Nos últimos 10 anos, só os TUP (terminais de uso privado) totalizaram uma carteira de investimentos de mais de R\$ 76 bilhões, voltados para atender ao volume crescente de cargas movimentadas, com a eficiência equivalente à dos portos estrangeiros mais modernos.

Importante destacar que a renúncia fiscal do governo com o Reporto não é significativa, não sendo — nem de longe — responsável pelo desequilíbrio fiscal. Dados da própria Receita Federal do Brasil demonstram que, ao longo dos anos de 2018 a 2020, e uma projeção feita para 2021 a 2023, essa renúncia fiscal não chega a 0,2% da total obtida com os outros incentivos existentes.

Sem o Reporto, a competitividade e a eficiência dos terminais nacionais ficarão prejudicadas. A geração de empregos também será limitada e o custo Brasil aumentará. Assim, o cenário ideal seria o governo avaliar, na reforma tributária em estudo, uma exoneração permanente de impostos, nos moldes do Reporto, para promover a competitividade que o setor precisa. Enquanto isso não acontece, é mandatória a sua prorrogação por mais 5 anos, por meio de uma medida provisória.



**Murillo Barbosa**  
Diretor-presidente da  
ATP (Associação de  
Terminais Portuários  
Privados).



# Fortalecer parcerias e impulsionar a economia brasileira

por Paulo Alexandre Barbosa

**O** Brasil atravessa um momento desafiador, mas com muitas oportunidades para gerar crescimento e espalhar prosperidade à população. Nessa tarefa, é fundamental que o governo atue em parceria com a iniciativa privada para incentivar a atividade econômica, elevar os investimentos e gerar renda e postos de trabalho. A colaboração entre os setores público e privado é a chave para promover um ambiente favorável aos negócios, encorajando o empreendedorismo e a inovação. Essa parceria estratégica é capaz de estimular investimentos em infraestrutura e a competitividade das empresas e gerar empregos de qualidade. Quando governo e iniciativa privada trabalham juntos, alinhados em um objetivo comum, é possível construir um futuro próspero, com uma economia dinâmica e inclusiva, capaz de beneficiar toda a sociedade.

Um exemplo da cooperação entre o governo e a iniciativa privada é o Reporto (Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária), que desempenha papel fundamental na economia brasileira ao fomentar investimentos, modernizar o setor portuário e impulsionar a atividade econômica — basta ver a importância do Porto de Santos para o PIB nacional.

É impossível imaginar o Porto de Santos, por exemplo, com maqui-

nário defasado e sem investimentos. Os benefícios oferecidos pelo Reporto, como a redução de impostos e a desoneração de custos, atraem investidores, motivam a realização de grandes projetos e resultam em uma série de ganhos para a economia, como a geração de empregos diretos e indiretos, o aumento da movimentação de cargas, a melhoria da eficiência logística e o fortalecimento da competitividade do comércio exterior brasileiro. Além disso, o programa também alimenta setores relacionados, como o transporte, a indústria e o comércio, gerando um efeito multiplicador na economia como um todo.

É por isso que estender o Reporto por mais cinco anos é uma pauta prioritária da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos. Vamos tratar diretamente com o governo e com os principais atores que podem viabilizar esse processo para garantir que uma iniciativa tão benéfica ao Brasil não chegue ao seu fim. Acabar com o Reporto significa trazer incertezas e oscilações que podem prejudicar a realização de grandes projetos de infraestrutura. É essencial que o governo compreenda a importância do Reporto e mantenha os benefícios do programa para garantir a contínua modernização e o desenvolvimento do setor portuário, favorecendo, assim, o crescimento sustentável da economia brasileira.



**Paulo Alexandre Barbosa**  
Deputado federal (PSDB/SP) e presidente da Frente Parlamentar Mista dos Portos e Aeroportos na Câmara dos Deputados.



# Alívio na inflação melhora perspectivas para a atividade em 2024

por Fernando Sampaio

A inflação está desacelerando no mundo todo. A razão principal é o refluxo das imensas pressões de custo criadas pela pandemia: tanto os preços das matérias-primas como o custo do frete e os gargalos nas cadeias de suprimento, depois de alcançar picos históricos entre fins de 2021 e meados de 2022, vêm cedendo progressivamente.

No Brasil, o alívio de custos é reforçado pela queda do preço do dólar — fruto, em parte, da percepção de que o sistema político, ao criar uma nova regra de controle do gasto público, está agindo para enfrentar o desafio de reforçar a confiança na solidez das contas públicas.

Diante desses fatores, os preços no atacado no Brasil acumulam, nos últimos 12 meses, queda próxima de 10%, com contribuição tanto da agricultura como da indústria. Como de hábito, demorou para a deflação no atacado reduzir a pressão nos preços do varejo, mas as mais recentes leituras do IPCA indicam que o alívio tem chegado. Assim, desde o fim de abril, as expectativas do mercado para a alta do IPCA em 2023 recuaram de 6% para perto de 5%. Hoje, um relevante recuo adicional da inflação em 2024 parece bastante provável, e avalia-se que o Banco Central

logo se sentirá confortável para começar a cortar a taxa Selic. Junta-se a essa perspectiva a constatação de que, no 1º trimestre deste ano, o PIB brasileiro cresceu nada menos que 1,9% sobre o trimestre anterior, superando todas as expectativas. Pode-se apostar que a economia está decolando? Infelizmente, não parece. O bom número do PIB no começo do ano se deveu essencialmente à boa performance da mineração e a uma supersafra — muito bem-vinda, claro (inclusive por ajudar a conter a inflação), mas cuja contribuição direta para a expansão da economia no restante do ano será pequena, dada a maneira com a qual se calcula o PIB. O desempenho dos demais setores, em especial a indústria, segue fraco.

Depois que foi conhecido o número muito bom do 1º trimestre, os analistas especializados vêm elevando suas projeções para a alta do PIB em 2023 — mas pouco, para a faixa de 2%. Esse número embute a expectativa de que nos demais trimestres deste ano teremos um quadro de relativa estagnação. Os cortes de Selic que parecem estar chegando demorarão a trazer fôlego ao crédito e deverão dar espaço para uma melhora continuada da atividade só no ano que vem.



**Fernando Sampaio**  
Economista e  
sócio-diretor da  
LCA Consultores.  
Foi professor da  
FAAP e da FESPSP  
e pesquisador do  
Cebrap e da Fundap.





# SEST SENAT

Parceria no  
trajeto de quem  
move o país.



Débora Cristina Vieira - Motorista de ônibus urbano

O **SEST SENAT** completa **30 anos** movimentando a vida de quem move o país.



Saiba mais  
sobre esse  
movimento.

**30 ANOS / SEST SENAT**

PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.

**CNT / SEST SENAT / ITL**

Sistema Transporte

[www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br) 

# Inscriva-se agora!

**SUA EMPRESA ADEQUADA  
ÀS BOAS PRÁTICAS E  
ÀS MAIS ATUAIS  
DEMANDAS DO MERCADO.**



Curso Executivo

## Governança, Compliance e Gestão de Riscos

 TURMA PRESENCIAL  
**São Paulo (SP)**



**Data de início**  
11/9/2023



**Inscrições**  
Até 30/7/2023

**Acesse:**



DESENVOLVENDO PESSOAS E ORGANIZAÇÕES DO TRANSPORTE

itl.org.br