

A black and white photograph showing the interior of a bus. The seats are empty and have a patterned fabric. The perspective is from the front of the bus looking towards the back, showing the aisle and the rows of seats.

Mobilidade ameaçada

Impactado pela pandemia da covid-19, o transporte de passageiros no Brasil enfrenta a sua pior crise. Sem um aporte massivo de recursos, colapso dos sistemas é iminente

Entrevista

Antonio Corrêa de Lacerda analisa o cenário econômico do país

Institucional

Veja especial sobre atuação do Sistema CNT na crise

Logística

A importância do transporte na entrega das cargas destinadas à saúde

O TRANSPORTE **MOVE** O BRASIL



Quando se fala em viajar, não há dúvida da importância do **transporte turístico rodoviário**. É ele que te possibilita explorar novos horizontes e adquirir novas experiências. O turismo é um dos principais agentes na movimentação da economia. **Por isso, esse movimento é e será tão importante, daqui a algum tempo, para o país e para todos os brasileiros.**

**#O TRANSPORTE
MOVE O BRASIL**

CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

OTRANSPORTEMOVEBRASIL.CNT.ORG.BR

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

Bruno Batista
João Victor Mendes
Myriam Caetano
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

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

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito
Jorge A. Dieb

Revisão

Filipe Linhares

Fale com a Redação

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

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

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

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

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



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

/// capa

À espera de socorro

pág. 15

Continuidade dos serviços de transporte de passageiros está ameaçada. Impactado pela pandemia da covid-19, setor precisa da atuação imediata do Estado para equilibrar as perdas sofridas. Sem aporte massivo de recursos, colapso dos sistemas é iminente

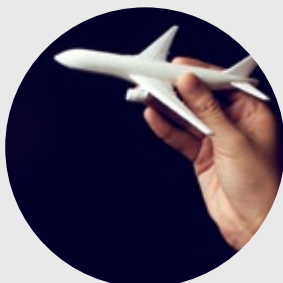




/// Entrevista **Antonio Corrêa de Lacerda**

Economista analisa cenário internacional e medidas que possibilitem recuperação do Brasil no pós-pandemia

pág. 07



///Aéreo

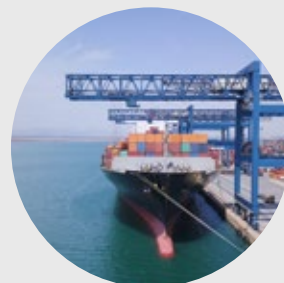
As novas formas de operação e previsões de parcerias e fusões

pág. 22

///Aquaviário

Relatório do TCU aponta superioridade dos TUPs nos arrendamentos

pág. 43



///Logística

O complexo planejamento da distribuição de insumos de saúde

pág. 46

///Ferroviário

As vantagens da renovação dos contratos ferroviários para o país

pág. 49



/// Institucional

Especial destaca atuação em defesa do setor de transporte

pág. 26

/// ITL

O desafio da gestão de crise em empresas familiares

pág. 52

/// Transporte pelo Brasil

Veja atuação das instituições ligadas à CNT

pág. 57

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

///Tema do Mês
pág. 55

/// Opinião
pág. 59





Precisamos pensar coletivamente

O transporte público de passageiros é um dos setores que mais têm sofrido com os efeitos da covid-19. Portanto, é necessário repensar todo o modelo com o qual se vem operando no Brasil, cuja regra é a ausência de subsídios.

O segmento que mais preocupa é o urbano de passageiros, seja por ônibus, metrô ou trens, pois esses foram concebidos para se viabilizarem apenas se estiverem lotados. Como será no pós-pandemia?

Durante os três ou quatro primeiros meses, o setor foi praticamente esquecido pelas autoridades, que não contribuíram com nada (ou com quase nada) para as empresas, à exceção de alguns poucos municípios. A imprensa critica o fato de os ônibus circularem superlotados. Mas esse foi o modelo concebido pelas nossas autoridades, que, nos últimos anos, tiveram como meta colocar o maior número de passageiros nos veículos para evitar o aumento de tarifas.

Os empresários sofreram ainda com a concorrência dos aplicativos, que vieram para beneficiar os mais ricos em detrimento dos mais pobres e privilegiam o individual em detrimento do coletivo, com reconhecida constitucionalidade. Parece estranho, mas posso explicar.

Os aplicativos só se viabilizam para o passageiro em pequenas distâncias, quando chegam a ser mais baratos que a tarifa de ônibus. Quem faz esses deslocamentos? As pessoas mais abastadas, que podem morar perto do local de trabalho. Já

para os mais pobres, que vivem nas periferias, as viagens ficam caras. Com isso, os aplicativos acabaram por tirar dos percursos curtos passageiros de ônibus que pagavam a mesma tarifa dos que fazem longos trajetos, viabilizando o subsídio cruzado. A alegada constitucionalidade dessas ferramentas vem no direito da livre iniciativa, mas não se observa que o individual está prejudicando o coletivo: o transporte coletivo, que atende a todos.

É consenso, agora, que toda aglomeração deve ser evitada. Como praticar isso? Uma conta fácil: para andar com a metade dos passageiros, o valor da tarifa deve ser o dobro do cobrado hoje. Quem vai defender isso? Se não se pode aumentar os preços, o que resta é subsidiar o transporte urbano, alterando o modelo que vigora como regra no Brasil.

É hora de pensarmos coletivamente, defendermos o transporte coletivo e convenceremos as autoridades em todos os âmbitos (municipal, estadual e federal) a pensarem em alternativas para o bem de todos. É importante viabilizar corredores exclusivos para aumentar a velocidade média dos ônibus e reavaliar gratuidades.

O mundo mudou. Nós também precisamos mudar, pensar diferente e agir diferente para superarmos mais esta crise.

“É hora de (...) defendermos o transporte coletivo e convenceremos as autoridades em todos os âmbitos (municipal, estadual e federal) a pensarem em alternativas para o bem da coletividade.”

Vander Costa
Presidente da CNT



Efeito borboleta

por Natália Pianegonda

Antonio Corrêa de Lacerda, diretor da FEA-PUCSP (Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Ciências Atuariais da PUC de São Paulo) e presidente do Cofecon (Conselho Federal de Economia)



O efeito borboleta é um termo que expressa como as condições finais dependem diretamente das iniciais em um sistema dinâmico. Entende-se, na cultura popular, que o bater de asas de uma borboleta em um lado do mundo poderia provocar um tufão do outro. A expressão dá título a esta entrevista para traduzir a ideia de que a análise dos impactos da crise da covid-19 no Brasil e dos desafios à recuperação não pode ser feita no limite das nossas fronteiras. Também remete à ideia de que as

políticas adotadas agora serão decisivas para os rumos da economia brasileira e das relações comerciais com outros países em um mundo que se reconfigura. Suas consequências não ficarão em 2020.

A revista CNT Transporte Atual conversou sobre o assunto com Antonio Corrêa de Lacerda, diretor da FEA-PUCSP (Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Ciências Atuariais da PUC de São Paulo), sócio-diretor da AC Lacerda Consultores e presidente do Cofecon (Conselho Federal de Economia).

Revista CNT | O setor produtivo foi afetado no mundo todo. De que forma isso já impacta o comércio em escala global?

Antonio Corrêa de Lacerda | O mundo vive a maior crise econômica da sua história. Ao contrário de crises anteriores, como a subprime, em 2008, que teve origem no mercado financeiro, desta vez a crise decorre fundamentalmente da pandemia da covid-19. Vale lembrar, no entanto, que, já antes disso, a economia mundial vivia um processo de desaceleração preocupante. O comércio global assim como os fluxos de capitais e os investimentos diretos estrangeiros estão sendo fortemente impactados, uma vez que têm correlação direta com a depressão econômica em curso.

Revista CNT | O FMI piorou as projeções da recessão global. A economia mundial deve cair quase 5%. No Brasil, 9,1%. Isso poderá reconfigurar as forças econômicas no mundo?

Antonio Corrêa de Lacerda | A depressão econômica causa vários impactos para todos os países. O emprego e a renda são diretamente afetados, dada a correlação que

mantêm com a atividade econômica. A profundidade e a extensão da crise vão depender das respostas das políticas econômicas adotadas, tanto em nível global, como local. A crise também põe em xeque a estratégia das cadeias globais de valor, as quais centralizaram excessivamente sua produção na China. O quadro revelou a fragilidade dessa estratégia, dada a excessiva dependência criada para o suprimento das linhas de produção. Isso poderá fazer com que haja uma revisão da divisão internacional do trabalho, com uma possível maior diversificação de fornecedores mundo afora.

Revista CNT | E quais as repercussões disso para o Brasil?

Antonio Corrêa de Lacerda | No Brasil, a crise política, entre outros fatores, pela descoordenação revelada no enfrentamento da pandemia, nos leva à retroalimentação da crise na economia e aos seus desdobramentos trágicos: a perda de vidas e o aprofundamento da depressão com todas as suas consequências. Às crises sanitária e econômica globais se junta uma terceira, a política, que é específica do Brasil. As três se retroalimen-

tam, gerando um impacto inédito para a nossa realidade.

Revista CNT | De que forma a maneira como vêm sendo tratadas as crises de saúde, econômica e social no Brasil pode impactar as relações econômicas com o restante do mundo?

Antonio Corrêa de Lacerda | A perda de credibilidade é uma realidade para o Brasil. Há uma crise de governança e, infelizmente, as entidades representativas da sociedade não têm se posicionado com suficiente ênfase na defesa dos valores democráticos, dos direitos humanos e das

“A profundidade e a extensão da crise vão depender das respostas das políticas econômicas adotadas tanto em nível global como local.”



causas ambientais. Isso representa um retrocesso para todos nós e evidente perda de relevância geopolítica global.

Revista CNT | O mundo, antes da pandemia, via a ascensão de ideias nacionalistas. A pandemia levou ao fechamento de fronteiras. A OMC (Organização Mundial do Comércio) vem perdendo protagonismo. Caminhamos para uma “desglobalização” da economia, com elevação de medidas protecionistas?

Antonio Corrêa de Lacerda | Uma “desglobalização” relativa está em curso. Isso tem precedentes históricos. A economia mundial vivenciou fases de fechamento das economias

depois de grandes guerras ou efeitos de pandemias. Não será diferente dessa vez, com a ressalva de que o mundo atual é muito mais conectado e globalizado, de forma que a reversão será apenas gradual, tendo em vista a interdependência entre as nações, que não vai mudar substancialmente.

Revista CNT | O governo brasileiro está sem capacidade de investir. Haverá disponibilidade de capital no mundo ao qual se possa recorrer? Conseguiremos atrair investimentos?

Antonio Corrêa de Lacerda | O que não falta no mundo é recurso financeiro. É uma das faces positivas da globalização financeira. O volume de ativos globais é de cerca de quatro a cinco vezes o PIB mundial. O que nos falta, no Brasil, é uma estratégia clara de desenvolvimento na qual estejam explícitos o papel dos investimentos estrangeiros assim como o marco regulatório para atraí-los.

Revista CNT | O governo federal mantém a agenda de concessões de infraestruturas de transporte, gargalo histórico para nossa competitividade. Qual será a importância de se manter o foco na execução desses projetos?

Antonio Corrêa de Lacerda | Os investimentos em infraestrutura e nos programas sociais são impor-

tantes elementos para a amenização da crise e impulsão da retomada. No caso dos investimentos públicos, há o efeito multiplicador de cada real gasto assim como o efeito de demonstração para induzir investimentos do setor privado. É importante também destacar que não há uma dicotomia, mas, sim, uma complementaridade entre o papel do Estado e do mercado. Mas seria ilusão considerar que somente o setor privado pode garantir a retomada. Precisamos dos dois, e de forma articulada.

Revista CNT | O agronegócio tem segurado um tombo ainda mais sério da economia brasileira. Nossa economia tende a ficar ainda mais dependente de commodities? Isso representa riscos?

Antonio Corrêa de Lacerda | Os complexos agropecuário, mineral e de petróleo representam importantes elementos para nossa produção e exportação. Isso, no entanto, não nos exime da necessidade da reindustrialização. O risco da dependência de commodities é que a demanda e o preço dependem basicamente do mercado global. Além disso, em geral, geram pouco valor agregado, dificultando a geração de renda, emprego e tributos. Portanto, não se trata de diminuir a atividade primária, mas, sim, de incrementar a indústria e os serviços. A crise sanitária também

“*O que nos falta, no Brasil, é uma estratégia clara de desenvolvimento na qual estejam explícitos o papel dos investimentos estrangeiros assim como o marco regulatório para atraí-los.*”



tem nos revelado uma das faces mais trágicas da desindustrialização, que é a extrema dependência de equipamentos médicos, mesmo aqueles mais simples, de proteção individual dos profissionais da saúde, como máscaras, luvas, gorros etc., além da própria população. A indústria, de forma geral, tem relativa experiência na adaptação rápida às circunstâncias e tem todas as condições de repensar a organização produtiva, a escala de turnos de trabalho e os demais pré-requisitos de segurança pessoal e dos seus produtos. A desvalorização do Real, embora possa trazer dificuldades de curto prazo às empresas que dependam de importações e àquelas endividadas no exterior, abre oportunidades de médio e longo prazos na melhora da competitividade para a produção doméstica e as exportações. O setor agropecuário é da mesma forma beneficiado.

Revista CNT | Como equalizar o cenário da atual dívida pública com a necessidade de mais gastos públicos diante da crise?

Antonio Corrêa de Lacerda | Para o Brasil, especialmente, dada a nossa extrema desigualdade regional e de renda, além da vulnerabilidade de milhões de cidadãos, essas medidas se tornam ainda mais cruciais. O primeiro aspecto é que é preciso garantir recursos para ampliar a capacidade de atendimento da saúde.

O avanço da pandemia nos exigirá um esforço extraordinário para reduzir a mortalidade. Também é fundamental que o programa complementar de renda básica chegue rapidamente à parcela da nossa população mais exposta, como os em situação de rua, os trabalhadores informais, os desempregados em um sentido amplo. Torna-se ainda fundamental ampliar crédito e financiamento para as empresas e famílias, mas em condições bem mais favoráveis do que se dispõe atualmente. As políticas a serem adotadas implicam um custo adicional da ordem de R\$ 700 bilhões (10% do PIB) ao ano. Não há obviamente espaço para isso no orçamento, e será preciso ampliar a emissão monetária e a dívida pública. É um montante expressivo, mas não o fazer significaria um custo econômico e social muito mais elevado, dados o aprofundamento da depressão e os seus efeitos, como a quebra de empresas, o aumento do desemprego e o colapso da renda e também da arrecadação tributária, provocando forte impacto fiscal negativo.

Revista CNT | Quais medidas são importantes para a recuperação?

Antonio Corrêa de Lacerda | Reverter o processo de desindustrialização, promover a reconversão da produção para as necessidades mais prementes e reconstruir nossa capacidade técnica representam, ao

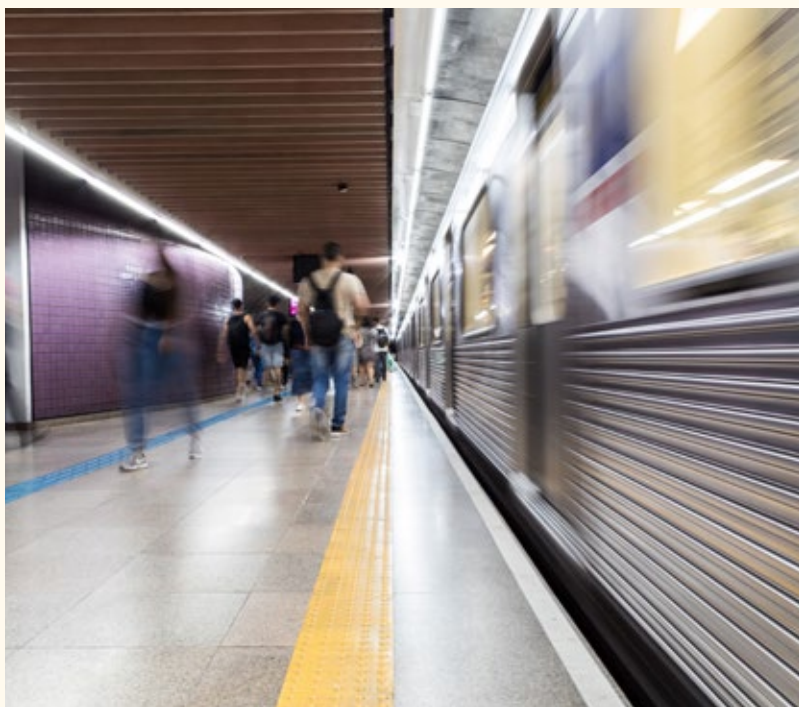
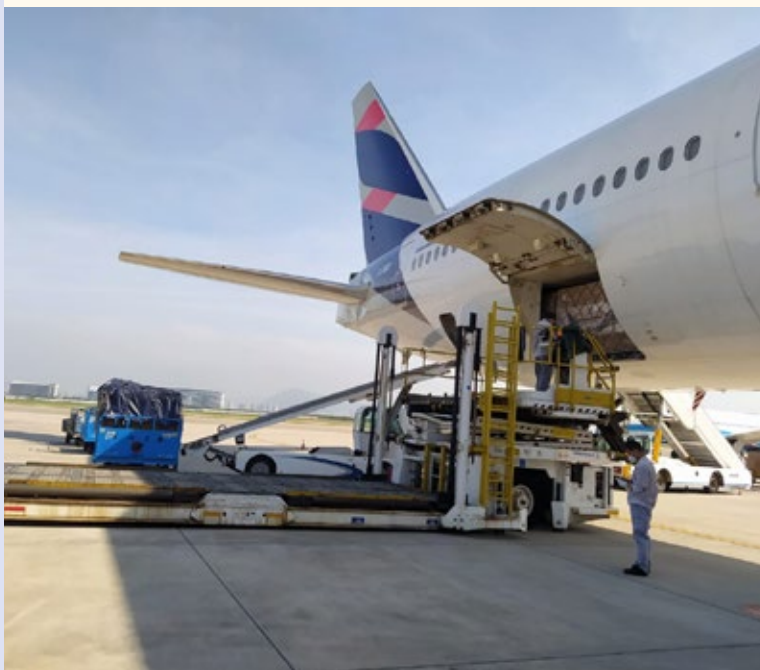
mesmo tempo, um enorme desafio mas também uma oportunidade a ser aproveitada. O Brasil detém economia de escala e de escopo para a reconstrução. É preciso construir um ambiente de políticas macroeconômicas e de competitividade para fomentar o processo. As boas experiências internacionais e mesmo a nossa pregressa vivência nos dão boas indicações dos caminhos a serem seguidos. Será também imprescindível mobilizar o setor privado por meio de empresas líderes e associações, em que, em muitas das quais, já há um diagnóstico claro, a partir do qual se poderá construir um plano estratégico de reconstrução da indústria brasileira. A fim de favorecer nossa ação, está disponível o histórico de reação brasileira às crises. As grandes transformações se deram em resposta a elas. ■

“**O Brasil detém economia de escala e de escopo para a reconstrução. Isso, no entanto, não se dará de forma automática, apenas pela decisão das empresas.**”



Ajuda dos céus

Chegou ao Brasil, na madrugada do dia 24 de junho, o 26º voo da Latam trazendo máscaras cirúrgicas. O voo proveniente de Xiamen (China) aterrisou no Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), após escala em Amsterdã (Holanda), e foi fretado pelo Ministério da Infraestrutura. A carga de 9 milhões de máscaras foi transportada em uma aeronave de passageiros (Boeing-777) que, além do porão, teve a cabine adaptada para receber as 4.494 caixas do produto. O Ministério fretou, ao todo, 40 voos para transportar novas cargas que estão sendo distribuídas aos profissionais de saúde das 27 Unidades da Federação.



Alterações nos metrô

Seguindo as recomendações do Ministério da Saúde, as concessionárias cariocas que atuam no transporte metroferroviário de passageiros têm atuado em várias medidas sanitárias. O VLT carioca, por exemplo, libera automaticamente a abertura das portas para que os usuários não precisem tocar no botão, como ocorre normalmente.



prêmio CNT de Jornalismo

CNT abre inscrições para o Prêmio de Jornalismo 2020

Estão abertas, até o dia 10 de agosto, as inscrições para o Prêmio CNT de Jornalismo 2020. A premiação, ao longo de 27 anos, inseriu o transporte no cotidiano das redações brasileiras e se tornou uma das principais do país. E, neste ano, não seria diferente. O Brasil e o mundo enfrentam uma pandemia, e o jornalismo sério vem reafirmando seu papel como um dos pilares das democracias modernas e mostra que – assim como o transporte – continua a ser essencial neste novo mundo. O Prêmio CNT chega para reconhecer e valorizar o jornalismo de qualidade.

Podem ser inscritas reportagens e fotografias veiculadas entre 5 de agosto de 2019 e 10 de agosto de 2020. As pautas devem abordar aspectos do transporte, seja ele rodoviário, ferroviário, aquaviário ou aéreo – nos segmentos de passageiros ou cargas. As matérias devem se enquadrar em uma das seguintes categorias: Imprensa, Internet, Televisão, Rádio, Fotografia, Meio Ambiente e Transporte. Mais uma vez, os melhores trabalhos con-

correrão ao Grande Prêmio (R\$ 60 mil) e às premiações por categoria (R\$ 35 mil cada).

A seleção dos melhores trabalhos é feita, inicialmente, por uma comissão de pré-selecionadores, formada por jornalistas com atuação acadêmica. Depois, os trabalhos finalistas serão escolhidos por uma comissão formada por quatro jornalistas de renome da imprensa nacional e um especialista em transporte. Eles atribuirão notas de acordo com cinco critérios: relevância para o setor de transporte e o transportador; qualidade editorial; relevância para a sociedade; criatividade/originalidade; temporalidade/atualidade. Os vencedores serão anunciados no mês de novembro.

Em função da pandemia do novo coronavírus, a cerimônia de premiação do Prêmio CNT, tradicionalmente realizada na primeira semana de dezembro, não está confirmada. Para a realização ou não do evento, a CNT seguirá as determinações das autoridades sanitárias locais.

Saiba mais em
premiocnt.cnt.org.br



Reconhecimento internacional

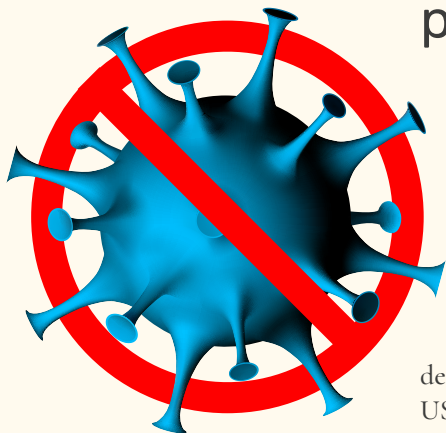
O Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, desenvolvido pela CNT e pelo SEST SENAT, recebeu reconhecimento internacional da ONU (Organização das Nações Unidas). Em uma seleção de artigos realizada pela Cepal (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe), o programa teve destaque com o trabalho “Programa Despoluir: Liderando o Transporte Brasileiro na Rota do Desenvolvimento Sustentável”. O documento foi eleito como um caso de Big Push (Grande Impulso) para a Sustentabilidade e passou a integrar o Repositório Digital da Cepal, que conta com mais de 37 mil documentos publicados nas Nações Unidas.



Veja o
artigo aqui



Forro anticoronavírus para carros



Material desenvolvido pela empresa Nanox, com o apoio do Pipe-Fapesp (Programa Pesquisa Inovativa em Pequenas Empresas da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo), inativa o vírus da covid-19 e poderá ser utilizado pela indústria automobilística nos bancos e nas forrações das portas de veículos. O tecido foi o primeiro resultado da aplicação das micropartículas de prata para inativar o novo coronavírus. Em testes de laboratório, o material elimina 99,9% da quantidade do vírus após dois minutos de contato. O desenvolvimento do material teve a colaboração de pesquisadores do ICB-USP (Instituto de Ciências Biomédicas da Universidade de São Paulo); da Universitat Jaume I, da Espanha; e do CDMF (Centro de Desenvolvimento de Materiais Funcionais).

CNT divulga informe sobre vantagens do sistema de pedágio *free-flow*

A nova publicação traz as vantagens da adição do sistema de pedágio *free-flow* (fluxo livre, em inglês) nas rodovias brasileiras – modalidade em que a tarifa é cobrada proporcionalmente à distância percorrida e não há necessidade de praças físicas. Segundo a análise da CNT, o fato de o sistema permitir que os veículos circulem sem interrupção traz vantagens operacionais e mais segurança.

Veja o estudo
completo aqui



Sua empresa
presente na
**principal
revista do
transporte.**

**Agora você
pode anunciar**
em uma das
principais publicações
sobre o setor de
transporte do Brasil.

Em seu 26º ano, 40 mil exemplares
da revista **CNT Transporte Atual**
são distribuídos mensalmente,
por todo o país.

**O seu produto
merece esse
destaque.**

Para anunciar,
envie um
email para
revista@cnt.org.br

REVISTA
CNT
TRANSPORTE ATUAL

À espera de socorro

O transporte de passageiros precisa da atuação imediata do Estado para equilibrar as perdas sofridas no auge da pandemia. Gravidade da crise se revela nos municípios, onde a continuidade dos serviços está ameaçada

por Gustavo T. Falleiros



O setor transportador que emerge após quase quatro meses de pandemia inspira cuidados. Conforme a terceira rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte – Covid-19, da CNT, a queda brusca de demanda colocou muitas empresas em estado pré-falimentar. O levantamento revela que 63,8% dos entrevistados estão com a capacidade de pagamento comprometida, ou seja, sem caixa para pagar fornecedores, empregados, financiamentos e tributos. Dos empresários ouvidos, quase um terço informou que consegue operar por, no máximo, mais um mês sem apoio financeiro.

“É uma situação crítica e que se agrava a cada dia”, constata Vander

Costa, presidente da CNT. “Esse cenário demonstra, de maneira prática, que as ações anunciadas pelos governos (federal, estaduais e municipais) para apoiar o setor, durante a crise, ainda não chegaram às empresas e não representaram o socorro emergencial necessário”, aponta.

Se o quadro geral pintado pela pesquisa é bastante ruim, um segmento específico agoniza a olhos vistos. Trata-se do transporte coletivo de passageiros, que colhe os piores resultados de sua história, não importa sob qual ângulo. O setor já convivia com a queda na demanda provocada pela concorrência com o transporte por aplicativos, além das dificuldades

financeiras enfrentadas por conta das gratuidades.

À exceção do setor aéreo, que conseguiu ajuda (ainda que insuficiente) do governo federal logo no início da crise (veja box), o transporte urbano, o metroferroviário e o rodoviário de passageiros seguem descobertos. Diante da inércia, há sinais inequívocos de que um colapso dos sistemas se avizinha.

Nas páginas a seguir, representantes de diversas entidades fazem um apelo à Administração Pública e sugerem linhas de ação. O chamado é para que o país não chegue ao “ponto de não retorno”, com consequências severas para a mobilidade da população e para o funcionamento das cidades.

Qual transporte é essencial?

Em março deste ano, quando decisões locais ameaçavam o abastecimento das cidades, a situação foi pacificada por força do decreto n.º 10.282 (cuja redação foi alterada pelo decreto n.º 10.329/2020). O texto define quais atividades e serviços públicos são considera-

dos essenciais e, portanto, não podem sofrer interrupção. O transporte interestadual e internacional de passageiros foi incluído no rol. Confirmou-se, ainda, a essencialidade dos “serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral”. O ato silencia quanto ao transporte coletivo urbano de passageiros, que segue sem proteção especial durante a pandemia.

Acesse o decreto



Está na Constituição

A Constituição Federal de 1988, no art. 6º, inclui o transporte no rol dos direitos sociais.

“São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho,

a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.”



Na retomada, nada será como antes

Para o transporte coletivo de passageiros, a parada forçosa da epidemia representa o ponto mais baixo de uma crise prolongada. “O nosso histórico é o seguinte: de 1994 a 2013, nós perdemos 25% da demanda, em números redondos. E, de 2013 a 2018, perdemos outros 25%”, expõe Otávio Cunha, presidente-executivo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Agora, a resiliência do setor está por um fio.

De acordo com a associação, o prejuízo acumulado até a primeira quinzena de maio foi de R\$ 2,1 bilhões. Uma vez que as operações dependem largamente de bilhetação, mesmo nos casos em que há subsídio público (em São Paulo, é de 30%), o fluxo limitado de passageiros acarreta cortes de pessoal – um aumento de 80% nas demissões, calcula a NTU. Isso ocorreu apesar da flexibilização das relações de trabalho proporcionada pela MP n.º 936, elogiada por Cunha.

O fato é que o setor oferta 50% de serviço com 30% de demanda. “Com as exceções conhecidas, a situação é tarifa bancando o serviço. Então, é desequilíbrio mesmo”, atalha o presidente. “Todos os secretários de transporte estão cientes da gravidade

do problema. As empresas ainda não paralisaram o serviço porque estão sacrificando determinados compromissos, criando endividamentos. É questão de tempo para o colapso total”, alerta.

O presidente da NTU acredita que a União vem se esquivando do problema a partir de um pressuposto equivocados. “O governo federal insiste que transporte público é de competência local, ou seja, é da seara dos estados e municípios. Mas não é bem assim. A própria Lei da Mobilidade Urbana (lei n.º 12.587/12) estabelece responsabilidades de suporte financeiro por parte da União”, aponta.

Ao defender a pauta do transporte coletivo urbano, a NTU ouviu essa objeção e também outra: a de que o governo investe apenas em ações transversais, de modo a não dar tratamento privilegiado a setores específicos. “Isso não é verdade, pois estão ajudando a aviação, o setor elétrico e também os portos”, argumenta Cunha.

Diante da negativa, a associação insistiu e, desta vez, apresentou um plano de compra de créditos eletrônicos de transporte para beneficiários de programas sociais. “A gente mostrou todo o caminho a ser feito. Hoje, há uma capilaridade imensa para a compra desse crédito. Basta o governo compartilhar os cadastros dos beneficiários, e cada cidade emitiria o cartão, mas o governo não topou fazer isso”, relata.

Em vez disso, sinalizaram com a possibilidade de o BNDES financiar diretamente os municípios.

Finalmente, no início de junho, o governo pagou a primeira parcela do socorro a estados e municípios, no valor de R\$ 15 bilhões, mas sem a rubrica “transporte”. “Dos R\$ 60 bilhões ao todo prometidos, R\$ 10 bilhões são ‘carimbados’ para a saúde. O restante não é vinculado, mas os municípios falaram: ‘Esse dinheiro aqui é só para pagar folha de pagamento’”, descreve. “O resultado é que, até agora, não vimos nenhuma facilidade para minimizar nosso problema, que é fluxo de caixa”, conclui.

Para o transporte coletivo urbano, a única certeza é que nada será como antes. “A retomada é outro problema. As projeções que os secretários de transporte estão fazendo é que a demanda pós-pandemia será, no máximo, de 80% do que era antes”, revela Cunha. “Estamos prevendo que, nos próximos dois anos após a retomada, 50% de todas as empresas vão desaparecer”, diz.

Para o presidente-executivo da NTU, já é hora de pensar em um novo marco regulatório para o setor – “um em que a atividade seja remunerada pela produção. Se você me encomenda cem viagens, eu faço as cem viagens, e você paga por elas, independentemente da demanda. Hoje, nas concessões, o risco de demanda é todo do concessionário”.

Uma conta que não fecha

Os sistemas metroferroviários registram um déficit acumulado de R\$ 2,6 bilhões. O cálculo é da ANPT trilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos) e refletem a redução de cerca de 70% de passageiros desde o início da pandemia do novo coronavírus. A natureza da operação torna a quebra da demanda ainda mais danosa, alerta o presidente do Conselho da ANPT trilhos, Joubert Flores.

“A grande diferença (com relação a outros sistemas) é o custo fixo. Quando você restringe a circulação de uma linha de ônibus, pode restringir a oferta e limitar o custo. No nosso caso, a limitação da oferta não traz uma diminuição expressiva do custo da operação, que é, basicamente, mão de obra, energia e manutenção”, explica Flores.

Com a receita comprometida, o setor rapidamente buscou diálogo com órgãos governamentais federais e estaduais para traçar um plano de emergência (veja quadro). “A receptividade foi muito boa. O problema foi que a gente não conseguiu achar, principalmente quanto à questão do capital de giro,

uma solução factível em termos de governança”, relata o presidente.

O processo de sensibilização do poder público esbarra no fato de que a maioria das concessões do setor é estadual – e não federal. “Como os contratos entraram em desequilíbrio por uma razão de força maior, há instrumentos de reequilíbrio previstos. O problema é que isso demanda tempo, enquanto a situação pede urgência”, destaca. “Em resumo, a gente ainda não conseguiu uma resposta efetiva.”

A principal frente de ação vislumbrada por Flores seria um suporte dado pelos bancos federais. “O que estamos tentando é conseguir, por meio desses bancos, capital de giro, seja ele vinculado a uma garantia de reequilíbrio, seja ele via compra de debêntures incentivadas. Essa saída (da emissão de títulos) dependeria de uma forma legal que a permita. A dificuldade é que muitas empresas não estão listadas na Bolsa de Valores, o que dificulta a valoração delas”, detalha.

A ANPT trilhos trabalha, junto ao Ministério de Minas e Energia, uma forma de aliviar o principal custo fixo do metroferroviário. “Há essa possibilidade de desonerar os encargos imputados na tarifa de energia. Isso geraria uma economia bastante importante”, afirma. “Eles foram receptivos e autorizaram as



distribuidoras a fazerem um diferimento no pagamento do *take or pay* na parte de uso da rede. Isso não obrigou as distribuidoras, mas, pelo menos, abriu um canal de negociação”, informa.

Entre os sistemas afetados, a situação mais grave é a do Rio de Janeiro, pois o modelo de concessão depende fortemente da tarifa para se manter. Segundo a ANPT trilhos, aproximadamente metade das operações do país é gerida pelo poder público. As privadas sofrem mais com a demanda reduzida. A dificuldade de caixa, porém, é generalizada, sublinha Flores.

Medidas sugeridas

pela ANPT trilhos ao poder público

- » Linha de crédito para fazer frente ao capital de giro das empresas do setor;
- » Aprovação célere dos projetos de investimento para fins do financiamento por meio de debêntures incentivadas (lei n.º 12.431/2011 e portaria MC n.º 532/2017);
- » Redução dos encargos setoriais devido ao status de calamidade;
- » Isenção de ICMS sobre energia elétrica para o setor;
- » Diferimento no pagamento de tributos federais;
- » Redução de custos previdenciários;
- » Reabertura do prazo para a opção pelo regime da contribuição substitutiva à contribuição previdenciária sobre folha de salários.



O setor aéreo não decola tão cedo

No transporte aéreo de passageiros, a queda de demanda ultrapassou os 90% devido às interrupções das atividades. Já em março, o governo federal anunciou cui-

dados paliativos: a postergação do recolhimento das tarifas de navegação aérea; o adiamento do pagamento das outorgas aeroportuárias sem cobrança de multas; e a prorrogação das obrigações de reembolso das empresas aéreas. Não foi suficiente. Desde então, a conversa é que o BNDES destinará

R\$ 2,4 bilhões para cada uma das três maiores companhias do país – Latam, Gol e Azul. Ocorre que a quantia não cobriria sequer 25% do prejuízo acumulado no período. A diferença, apontou o governo, teria de ser buscada em bancos privados e no mercado de capitais. Leia mais sobre o setor aéreo na página 24.



“Medidas não têm vindo no tempo em que a gente precisa”

“Logo na largada, na primeira semana da pandemia, em março, tivemos uma redução de 70% na operação do transporte de passageiros, que foi evoluindo, evoluindo e, depois, chegou a 95%.” O relato é de Letícia Pineschi, conselheira da Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros).

As viagens rodoviárias interestaduais foram sendo interrompidas à medida que os municípios despertavam para as medidas sanitárias. Foi um bloqueio heterogêneo, sem uma estratégia compartilhada. O interestadual de Belo Horizonte (MG), por exemplo, nunca parou, pois foi considerado serviço essencial pelo governo estadual. Enquanto isso, no sul de Minas, cidades fecharam completamente – e continuam assim até hoje.

Diante desse quadro, a Abrati viu a necessidade de um plano para “mitigar os deletérios e graves impactos decorrentes da pandemia”. Ainda em abril, a entidade bateu à porta do Ministério da Infraestrutura e do BNDES. “O que a gente

tem levado é que 40% das empresas do setor não vão conseguir se reerguer. Se tudo voltasse ao normal hoje (o que a gente sabe que não vai ocorrer), a sociedade precisaria de uma adaptação. Viagens interestaduais são longas. É um setor sensível”, avalia a conselheira.

Letícia lamenta que os encontros não tenham evoluído para ações. “Não posso dizer que os pleitos não foram atendidos. Estão em análise. Eles estão abertos ao diálogo. O problema é que as medidas não têm sido tempestivas”, explica. A Abrati posiciona-se, especialmente, contra a cobrança de ICMS sobre a tarifa interestadual. Na impossibilidade de isenção, a associação pede que se viabilize uma alíquota única e reduzida. “A desoneração traria para o mercado formal toda essa receita que, hoje, está no informal”, acredita.

Segundo a conselheira, durante a pandemia, “o serviço clandestino deitou e rolou”. Isso preocupa a associação, pois o passageiro, em busca de desconto, pode não mais retornar ao transporte regular, “ainda que em detrimento da própria saúde”. Ela reclama, ainda, da falta de fiscalização por parte da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e da inexistência de convênios com a PRF (Polícia Rodoviária Federal) para fazer as abordagens nas rodovias.

Procurada pela reportagem, a autarquia informou, via assessoria, que “o número de clandestinos, em relação ao mesmo período do ano passado, diminuiu”. Afirmar, ainda, que a fiscalização “continua em atuação, mesmo com a pandemia, mas com algumas restrições, pois alguns fiscais são do grupo de risco”. Segundo a nota, desde janeiro, já foram tirados de circulação 387 veículos sem autorização para esse tipo de transporte.

“Foram lavrados diversos autos de infração, aplicadas multas e feitas apreensões de veículos. Esses transportavam cerca de 5 mil pessoas”, prossegue o texto. Com relação à PRF, a agência confirma que não há convênio, mas esclarece que, nas ações de fiscalização, costuma-se trabalhar em parceria com outros órgãos, como a PRF, as polícias militares estaduais e, ultimamente, com autoridades sanitárias estaduais e municipais.

Do conjunto de empresas associadas à Abrati,

60%

já recorreram a empréstimos recentes de capital de giro para honrar compromissos, especialmente a folha de pagamento.



Entregues à própria sorte

Em maio, a Câmara Municipal de Curitiba (PR) aprovou o projeto do prefeito Rafael Greca em favor de socorrer as concessionárias de transporte coletivo. A iniciativa não perdurou: 15 dias depois, o Tribunal de Contas do estado suspendeu o repasse sob a alegação de que não havia sido indicada a origem dos recursos, ou seja, faltava dotação orçamentária.

Em Goiânia (GO), houve uma tentativa semelhante, logo contestada pelo Ministério Público. Lá, ao menos uma empresa tradicional teve de encerrar as atividades. Em Uberlândia (MG), o socorro ao transporte virou um imbróglio, com embargo pela Justiça e até a criação de uma CPI para apurar a saúde financeira das operadoras de ônibus.

Fica claro que, na ponta mais fraca do pacto federativo, estão os municípios. O desamparo motivou a FNP (Frente Nacional de Prefeitos) a endereçar ao presidente da República um ofício, no qual alerta para a “iminente paralisação do transporte público”, com potencial para instalar o “caos social com a interrupção de serviços essenciais”. Isso foi em 2 de abril.

Além do apelo, a frente articulou uma proposta concreta, que consistia em uma forma de aquisição anteci-

pada de bilhete, semelhante àquela formulada pela NTU. “Até o momento, a resposta obtida foi na seguinte linha: ‘Prefeitos, o governo já tem dado auxílio por meio da lei complementar n.º 173/2020 e da medida provisória n.º 938/2020’. Mas é flagrante a insuficiência desse aporte para cobrir as despesas ordinárias, de manutenção do município. Imagine as extraordinárias”, instiga o secretário-executivo da FNP, Gilberto Perre.

Ele argumenta o óbvio: a crise não estava orçada. “A pandemia traz esse imperativo”, ressalta, lembrando que a queda de arrecadação das médias e grandes cidades é problema que apenas começa a ser descortinado. E a solução não virá dos estados, que também estão com as mãos atadas. “Neste momento, quem pode emitir papel-moeda e quem pode se endividar é a União, ainda que, do ponto de vista estrutural, pudesse ser constituída uma mesa de diálogo entre União, estados e municípios em busca de alternativas sustentáveis”, defende.

O secretário não esconde sua preocupação. “Acho que os sistemas de transporte público correm, sim, risco de colapso, pois já vinham com o equilíbrio financeiro bastante precário. E a pandemia veio para desestabilizá-los completamente. A oferta de serviços não diminuiu na mesma proporção que o número de usuários.” No documento enviado à presidência, a FNP pleiteou: “Será

necessário que o Tesouro Nacional destine cerca de R\$ 2,5 bilhões por mês para equilibrar o sistema e enfrentar a crise”.

Pela não destruição do sistema

A penúria dos sistemas de transporte público coletivo também motivou a ANTP a se manifestar em uma carta pública. A Associação Nacional dos Transportes Públicos pede que “toda a sociedade e as partes interessadas tenham consciência do que significa destruir um sistema que hoje funciona – com problemas, erros, desvios, mas funciona”.

No manifesto intitulado de “A cidadania exige um transporte público digno, econômico e ambientalmente sustentável”, a associação alerta que o país precisará rever seu modelo de mobilidade e que apostar no transporte individual motorizado é semear exclusão social. A partir dessas premissas, a entidade formulou cinco propostas.

Entre elas, “está a destinação imediata de recursos extratarifários, provenientes dos respectivos orçamentos públicos dos governos locais e, em especial, do governo federal, para o equilíbrio entre o custo de manter a oferta de serviços em níveis adequados aos protocolos da saúde e a correspondente arrecadação pela prestação dos serviços, em razão da queda substancial da demanda”. ■



Voando na raça

Empresas aéreas enfrentam desafio para a retomada em meio a socorros financeiros, novas formas de operação e previsões de parcerias e fusões

por Carlos Teixeira





Em termos financeiros, 2020 será o pior ano da história da aviação. Em média, cada dia deste ano representa US\$ 230 milhões de perdas do setor, totalizando um prejuízo anual de US\$ 84,3 bilhões, de acordo com a Iata (Associação Internacional do Transporte Aéreo, na sigla em inglês). No Brasil, a demanda por voos domésticos, que já havia tido retração de 93% em abril, caiu 91% em maio.

Com a redução drástica de mercado ocasionada pela pandemia da covid-19, as empresas aéreas vêm buscando alternativas para sobreviver em um contexto dramático. Nele, o abismo financeiro decorrente da queda abrupta na movimentação de passageiros se mistura à necessidade emergencial de mudanças para a garantia da segurança sanitária, o que traz ainda mais custos para a operação.

“A liquidez a curto prazo é, agora, o maior desafio. É por isso que governos de todo o mundo precisam continuar fornecendo medidas de apoio às companhias aéreas para superarem os efeitos dessa crise que

ainda continua”, diz Dany Oliveira, diretor da Iata no Brasil.

Em diferentes países, o poder público já se movimentou para salvar o transporte aéreo e dar às empresas alguma solidez e competitividade. Nos Estados Unidos, o pacote de resgate do setor, anunciado ainda em abril, já somava US\$ 25 bilhões. Na França, o volume de recursos mobilizado foi de € 7 bilhões, e a Air France já trabalha em um plano de reestruturação. Na Alemanha, o pacote de socorro acertado entre o governo e a Lufthansa chega a € 9 bilhões. Emirados Árabes Unidos, Colômbia, Singapura, Austrália, China, Nova Zelândia, Noruega, Suécia e Dinamarca também caminham para um socorro às companhias.

No Brasil, o governo federal trabalha junto ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) com um aporte na ordem de R\$ 6 bilhões para as três maiores empresas: Latam, Gol e Azul.

Conforme o presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Eduardo Sanovicz, a

disponibilização de crédito para que haja capital de giro é uma medida importante. Mas, sozinha, não será suficiente para garantir que as aéreas brasileiras encarem a turbulência. Segundo ele, são necessárias ações que equilibrem a capacidade competitiva em relação a empresas de outros países, o que passa, entre outras coisas, pela equalização do ambiente regulatório e tributário. “Nossos estudos mostram que operar no Brasil é, aproximadamente, 27% mais caro do que operar no exterior. Isso torna a aviação brasileira menos competitiva que a internacional e acaba diminuindo nossa capacidade de resposta à crise”, ressalta.

O crédito, além disso, ainda não trouxe o alívio necessário. A Latam Airlines Brasil – cujas operações, na pandemia, foram reduzidas a 5% do que eram antes da crise da covid-19 – afirma que a empresa manifestou interesse na proposta do governo federal, mas ainda não houve acordo. Por meio de nota, informou que “a empresa espera encerrar as negociações brevemente, acreditando em soluções que atendam todos”. A Latam também





diz que “está conversando com o BNDES para identificar fontes adicionais de financiamento, para preservar empregos sempre que possível e minimizar interrupções nas operações”.

Já a Gol – que, em junho, operou com 87% menos voos diários em comparação com o período pré-pandemia – afirma ter manifestado ao governo federal, ainda em maio, a intenção de seguir com as negociações para acessar o crédito anunciado. Porém, segundo a empresa, “isso não representa a aceitação dos termos propostos pelo BNDES e pelo sindicato de bancos, os quais serão objeto de discussões e negociações entre as partes”.

Especialista em aviação e vice-presidente comercial da Moderns Logistics, empresa de logística aérea, Adalberto Febeliano cobra políticas mais efetivas por parte do governo brasileiro. “O que o governo federal se propõe a fazer ainda é muito pouco. Em termos de competição internacional, é flagrante que as empresas brasileiras estarão em situação muito mais enfraquecida do que suas concorrentes estrangeiras”, analisa, ao citar os volumes de recursos mobilizados por governos como o norte-americano, o alemão e o francês para socorrer as companhias.

Por meio da assessoria de imprensa, o Ministério da Infraes-

trutura disse que, “desde o início da crise, o governo federal vem trabalhando, em conjunto com o setor, para minimizar os impactos negativos da crise nas empresas brasileiras”. Em nota, a pasta citou, também, que foram criadas “medidas fiscais, tributárias, administrativas e de crédito, que estão em ação para auxiliar as empresas a atravessarem a crise”. O ministério ainda argumenta que “as concessões aeroportuárias da sexta e da sétima rodadas de leilões, além de investimentos na aviação regional, seguem sendo prioritárias para melhorar a infraestrutura e ampliar a conectividade do país”, que, passada a emergência da covid-19, apresen-

Painel CNT

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou, em junho, o Painel CNT do Transporte – Aéreo. A ferramenta, disponibilizada no site da Confederação, permite que o usuário realize consultas

dinâmicas dos principais indicadores relacionados à movimentação de passageiros e de cargas pelo segmento. É possível pesquisar dados por tipo de voo, origem e destino, entre outros, além de cruzar informações, que permitem análises específicas sobre o modal.

Painel 
do transporte **aeroviário**





tam “grande potencial de desenvolvimento para a retomada”.

Antigas demandas, ainda mais urgentes

Para continuar operando, as empresas vêm seguindo medidas de higiene e distanciamento social recomendadas pela OMS (Organização Mundial da Saúde) e pela Iata para todo o mundo. Filas alternadas e espaçadas nos balcões de check-in, distribuição de álcool em gel, obrigatoriedade do uso de máscaras a bordo e adoção de novos processos de limpeza e desinfecção das aeronaves fazem parte do cardápio diário da aviação.

Necessários, os cuidados adicionais impactam a produtividade das aeronaves e elevam o valor das operações. “Com a desinfecção a cada trânsito (onde há troca de passageiros), o tempo de solo em cada aeroporto passa a ser maior. Os custos também sobem tanto pelas equipes adicionais para desinfecção, quanto para os EPIs (Equipamentos de Proteção Individual), como máscaras”, explica o diretor de segurança e operações de voos da Abear, Ruy Amparo.

Os novos custos somam-se a outros que já oneravam, de forma

diferenciada, as empresas brasileiras e que, no atual cenário, requebrem a adoção de medidas de forma ainda mais urgente. Entre eles, estão tarifas de navegação elevadas, ambiente regulatório diferenciado do restante do mundo e o excesso de judicialização. Esse último, aliás, é um fenômeno particularmente brasileiro e que cresce a cada ano. “Em 2018, diariamente, foram 175 ações contra companhias aéreas; nos seis primeiros meses de 2019, as empresas receberam mais de 520 processos por dia, em média”, afirma o diretor da Iata no Brasil, Dany Oliveira.

Entra nessa conta, também, o peso diferenciado da carga tributária. “O QAV (querosene de aviação) representa, em média, 24% do custo de operação das companhias aéreas globalmente. Mas, no Brasil, chega a 36% por uma questão de distribuição e precificação. Reduzir a alíquota do ICMS (Imposto sobre a Circulação de Bens e Serviços) seria uma estratégia eficiente para reduzir o custo do combustível”, complementa Oliveira.

Ano trágico e fusões

Os efeitos de 2020 sobre o setor já pintam um novo cenário no mercado

aéreo, com aceleração de fusões. Para Adalberto Febeliano, essa já era uma tendência antes da pandemia. “Nos Estados Unidos, restaram somente quatro aéreas das nove anteriores. Na Europa, Air France e KLM juntaram-se em uma única empresa. A AIG reúne a British Airways e a Iberia. A Swiss foi adquirida pela Lufthansa. O momento é de consolidação do mercado, e não há porque ser diferente na América do Sul”.

No Brasil, para conectar rotas, auxiliar na logística e minimizar perdas, a Latam e a Azul anunciaram, em junho, um acordo de *codeshare* – compartilhamento de voos. As empresas também assinaram parceria para seus programas de fidelidade, dentro das regras vigentes em cada um dos planos de fidelização. Feliciano ressalta, no entanto, que, embora motivado pela conjuntura de retração na demanda, o *codeshare* é uma prática comum entre empresas aéreas do mundo todo.

Já a Gol disse acreditar que, dada a crise de liquidez, é possível ter movimentos de fusão. Para a empresa, há uma tendência de reconfiguração dos *players* do segmento no mundo todo, provavelmente motivados por falências ou por fusões entre grupos. ■





O Transporte **contra** o Coronavírus

Atuação do Sistema CNT
na defesa do setor
transportador
em **quatro meses**
de pandemia

CNT / SEST SENAT / ITL

CLIQUE E ACESSE O ÍNDICE



PRIMEIROS IMPACTOS, PRIMEIRAS MEDIDAS

Em março, diante da ameaça representada pela pandemia, empresas atendem às recomendações de autoridades, e o setor transportador se mobiliza para conter o avanço da covid-19 no Brasil.

O Sistema CNT atua para garantir operações da atividade transportadora, essenciais para o Brasil, e promove articulação por medidas capazes de mitigar os efeitos nocivos da crise.

Sistema CNT emite a primeira nota oficial sobre a atuação do transporte no enfrentamento ao novo coronavírus.

Unidades do SEST SENAT cumprem decretos e suspendem atividades presenciais, assim como o ITL (Instituto de Transporte e Logística) também anuncia a suspensão temporária das aulas.

Confederação Nacional do Transporte envia documento ao presidente Jair Bolsonaro, em que sugere medidas para reduzir impactos no setor.

Entre elas, estão a prorrogação de pagamento de tributos e a liberação de linha de crédito de longo prazo.

“Os transportes aéreo, ferroviário, rodoviário e aquaviário são essenciais, sobretudo no atual contexto de crise que o país vem enfrentando (...). Considerando a gravidade da situação e as perspectivas ainda mais sérias, recomenda-se a adoção de condições especiais e emergenciais que permitam a manutenção dos serviços, e que são comuns em todos os modais.”

(Trecho de ofício enviado ao presidente Jair Bolsonaro)

fevereiro

Ministério da Saúde confirma, oficialmente, o primeiro caso da covid-19 no Brasil.

▲ 26/2

março

▲ 18/3

▲ 19/3

SEST SENAT dá início à campanha Transporte em Ação – Mobilização Nacional de Combate ao Coronavírus

Brasil decreta estado de calamidade pública em razão da pandemia. Estados e municípios restringem atividades econômicas e trânsito de passageiros.

Decreto federal n.º 10.282 atende a pleito da CNT e **reconhece serviços de transporte de cargas e de passageiros interestadual e internacional como atividade essencial**, juntamente com atividades médicas e de segurança.

▲ **20/3**

Fase 1 - Equipes vão para estradas, pontos de parada e terminais para cuidar dos trabalhadores do transporte em todo o país.



Distribuição de alimentos e kits de higiene



Prevenção



Informação sobre a covid-19

▲ **27/3**

Medida provisória n.º 932, de 2020, corta em 50% os recursos recebidos pelo SEST SENAT. Corte ameaça continuidade de ações e serviços promovidos pela instituição.

▲ **31/3**



IMPACTOS SEM PRECEDENTES

O fechamento de estabelecimentos comerciais às margens de rodovias agrava as dificuldades enfrentadas pelos transportadores.

Restrições impactam a eficiência das entregas.

Atividades que dependem da cadeia de transporte e logística ficam ameaçadas, gerando efeitos diretos na vida dos brasileiros.

O SETORage

Atuação da CNT assegura atividade transportadora. A articulação da Confederação Nacional do Transporte, iniciada em março, gera resultados. Conheça alguns deles:



Inclusão de trabalhadores do transporte na segunda fase da Campanha Nacional de Vacinação contra a Gripe.



CNT ingressa com ação no STF (Supremo Tribunal Federal) contra o fechamento de fronteiras para garantir transporte de cargas.



Adoção de medidas emergenciais para a aviação civil e ampliação do prazo de vencimento de tarifas de navegação aérea.



Defesa das empresas e do SEST SENAT são marca da atuação junto ao Congresso Nacional.



Ampliação emergencial de crédito e suspensão temporária de pagamentos junto ao BNDES.



Confederação Nacional do Transporte se posiciona contra a suspensão da cobrança de pedágios durante a pandemia.



Prorrogação da validade dos certificados do RNTRC.



DIAGNÓSTICO *dos impactos no setor*

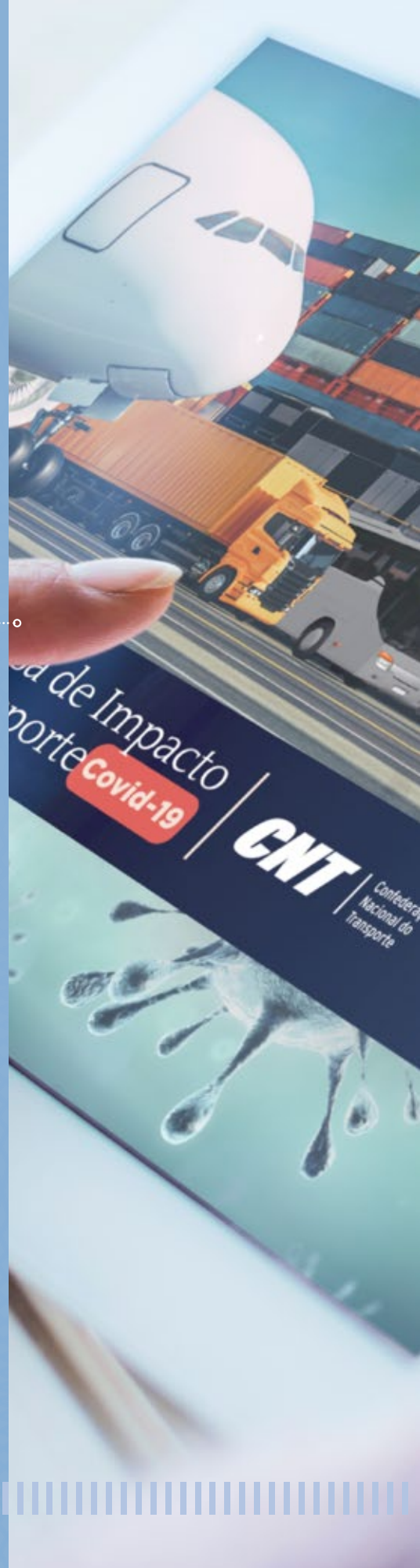
Primeira rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19, da CNT, evidencia as primeiras repercussões negativas no transporte brasileiro.

- Queda na atividade e no faturamento
- Redução de mais de 60% na demanda
- Paralisação total ou parcial de atividades das empresas
- Redução da frota em operação

Painel

Ferramenta permite consulta e análise de dados sobre os impactos da covid-19 sobre o transporte

→ Acesse



O TRANSPORTE *resiste e reage*

Transporte em Ação – Mobilização Nacional de Combate ao Coronavírus

Fases II e III: SEST SENAT amplia o trabalho de apoio aos transportadores e reúne parceiros por todo o Brasil.

→ Uma **grande rede nacional** é formada junto ao governo federal, órgãos públicos locais, concessionárias de rodovias, empresas e entidades de transporte. A iniciativa apoia transportadores e ajuda a **garantir o abastecimento das cidades**.

→ + de 600 pontos de atuação

→ + de 266 mil atendimentos



Articulação

- **CNT atua junto ao Executivo e ao Legislativo para** buscar liberação de **linhas de crédito** a empresas; **flexibilização regulatória; e alterações de regras e prazos** para pagamentos de impostos, taxas e contribuições.
- Confederação ainda reivindica a modernização de normas regulamentadoras de saúde e segurança do trabalho.
- No STF, entre outras coisas, a CNT trabalha para **garantir o reconhecimento da validade de acordos individuais** celebrados entre empresas e empregados no âmbito da MP n.º 936/2020, que instituiu o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda.
- Solicita, também, a **inclusão de empresas** com faturamento entre R\$ 10 milhões e R\$ 300 milhões **no programa de financiamento de salários**.
- **Mobiliza confederações patronais** em defesa das empresas.

O presidente do Sistema CNT, Vander Costa, debate com o presidente da República, Jair Bolsonaro, **medidas necessárias para mitigar impactos da crise** da covid-19 na atividade transportadora e, por extensão, na economia brasileira.

“É importante que o setor transportador receba todo o socorro possível para garantir o funcionamento das atividades e o pagamento dos salários dos empregados. Nós levamos o abastecimento a todo o país.”

Vander Costa



NOVA REALIDADE, *novos serviços*

Inovação no SEST SENAT amplia acesso à saúde e à formação profissional.

→ **São lançados serviços online de saúde**



Psicologia



Nutrição



Fisioterapia

→ **Cursos presenciais passam a ser ofertados com webaulas** ao vivo e garantem continuidade da oferta de capacitações promovidas pelo SEST SENAT.

→ **Todos os cursos da plataforma da EaD SEST SENAT** são liberados com **matrículas gratuitas** para todos os públicos.

→ **Trilhas de Aprendizagem:** A EaD SEST SENAT passa a ofertar pacotes de formação, com cursos a distância, para diferentes atividades no setor de transporte.

→ Saiba mais aqui



Cartilhas da CNT orientam transportadores sobre as principais mudanças legais e regulatórias decorrentes da pandemia da covid-19.

→ As relações de trabalho na crise da covid-19

→ Medidas tributárias durante a crise da covid-19

→ Programa emergencial de suporte a empregos – MP n.º 944/2020 – Concessão de empréstimos para pagamento de folha salarial

→ Protocolo de contingência à covid-19 – Orientações para o setor transportador

→ Acesse aqui





FORMAÇÃO *de gestores*

Os desafios para a gestão e para a liderança se renovam. A capacitação se adapta à nova realidade.

→ Cursos promovidos pelo ITL passam a realizar aulas a distância para manter o aperfeiçoamento de gestores de todos os modais.

→ Capacitações têm grade curricular adaptada para gerar conhecimento e apoiar a gestão de negócios na nova realidade.

Decreto federal
n.º 10.329/2020 reconhece
como essenciais serviços em
rodovias, como aqueles de
alimentação, hospedagem e
manutenção de veículos.

▲ 29/4

UM CENÁRIO

NUNCA VISTO ANTES

Estados e municípios intensificam as medidas de distanciamento social, ampliando as restrições. São Luís (MA) é a primeira capital a decretar *lockdown* no país.

Impactos sobre o transporte de passageiros não têm precedentes.

NOVO DIAGNÓSTICO *do setor*

→ Segunda rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19 aponta que, no primeiro mês da pandemia, **33% dos transportadores precisaram realizar demissões** e que, do total de transportadores que ainda não haviam demitido, **54,3% pretendiam realizar cortes**.

↗ Veja a íntegra do levantamento aqui



maio



AGENDA INTENSA PARA *defender* *o transporte*

- **CNT defende prorrogação antecipada de concessões ferroviárias.** Medida é sustentada em ofício enviado ao Ministério da Infraestrutura, ao TCU (Tribunal de Contas da União) e à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).
- Confederação Nacional do Transporte atua para **incluir novos pontos** na MP n.º 927/2020, que trata sobre medidas trabalhistas para enfrentamento da emergência de saúde pública.
- Em **reunião com o presidente do BNDES**, Gustavo Montezano, o presidente da CNT, Vander Costa, debate **medidas econômicas** para o setor e reivindica a estruturação de um **programa setorial para socorrer o transporte de passageiros**.
- Com o **Confaz** (Conselho Nacional de Política Fazendária), a CNT discute a autorização para que estados dispensem ou reduzam juros e multas mediante o parcelamento de **débitos fiscais relacionados ao ICMS**.
- **STF publica decisão que acolhe pedido da CNT para reconhecer constitucionalidade** da lei n.º 11.442/2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros.
- **ANTT atende a pleito da CNT e flexibiliza regras do serviço de transporte rodoviário e ferroviário de passageiros.** A resolução n.º 5.893/2020 permite, entre outras inovações, alterações no esquema operacional sem prévia comunicação à autarquia.



MAIS inovação

SEST SENAT lança calculadora da MP n.º 936/2020

→ Ferramenta apoia empregadores na simulação do cálculo do valor que deverá ser pago nos casos de redução de jornada e os trabalhadores a identificarem o valor estimado que será recebido como salário ou por meio do Benefício Emergencial.

→ Acesse aqui



Serviço online de esporte e cultura amplia cuidados com a saúde

→ SEST SENAT começou a realizar atendimentos online para a prática de atividades físicas e para dar continuidade a outros projetos desenvolvidos pelas Unidades Operacionais.

Capacitação de executivos para gerenciar a crise

→ OITL, em parceria com as instituições que ministram cursos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, disponibiliza acesso a cursos online relacionados à gestão da crise nas empresas.





Confederação Nacional do Transporte lança a **campanha O Transporte Move o Brasil**

Iniciativa chama a atenção para a importância do setor na garantia do abastecimento e dos deslocamentos necessários, especialmente neste momento de crise de saúde em razão da pandemia da covid-19.

» Conheça mais aqui



Sede da CNT, em Brasília, recebe encontro do Sistema S para debater impactos do corte da arrecadação em seus serviços. Encontro foi com o deputado Hugo Leal, relator da MP n.º 932/2020, que reduziu em 50% os recursos do Sistema por três meses.

▲ 12/5

▲ 15/5

O presidente do Sistema CNT, Vander Costa, participa de reunião virtual com o presidente da Câmara dos Deputados, Rodrigo Maia, para falar sobre o Sistema S e os impactos do corte de recursos nos serviços prestados pelas entidades.

▲ 19/5

PANDEMIA ACELERA PELO PAÍS

O crescimento da curva de contágio da covid-19 se intensifica no Brasil. País ultrapassa a marca de 1 milhão de infectados e 50 mil mortes. Prejuízos econômicos se aprofundam.

ATUAÇÃO *histórica*

Início da Fase IV da Mobilização Nacional de Combate ao Coronavírus

→ O SEST SENAT inicia uma **ação setorial inédita** para aprimorar e ampliar a prestação de serviços para a sociedade.

Os dados são estratégicos para direcionar ações de empresas e do poder público durante a pandemia.

→ **39.909 testes rápidos da covid-19** são aplicados, gratuitamente, em mais de 150 pontos de todo o país.

- Caminhoneiros
- Motoristas profissionais do transporte de cargas
- Motoristas de ônibus
- Cobradores

▲ **8/6**

junho

SEST SENAT disponibiliza painel para consulta dinâmica e interativa dos resultados

Dados gerais - amostragem de 36.692 testes realizados

-  **90,5% (31.186)** negativos
-  **8,6% (3.163)** positivos
-  **0,9% (343)** inconclusivos

→ Entre os profissionais testados que possuíam algum sintoma da covid-19, a taxa de infecção é de **22%**; entre aqueles que não possuíam qualquer sintoma, a taxa é de **6,9%**.

Por categoria profissional

Caminhoneiros autônomos 5.715 testes realizados

-  **89,7% (5.130)** negativos
-  **9,4% (535)** positivos
-  **0,9% (50)** inconclusivos

Motoristas profissionais de cargas 12.945 testes realizados

-  **91,7% (11.868)** negativos
-  **7,1% (923)** positivos
-  **1,2% (154)** inconclusivos

Motoristas de ônibus 14.505 testes realizados

-  **90,3% (13.100)** negativos
-  **8,8% (1.277)** positivos
-  **0,9% (128)** inconclusivos

Cobreadores 3.527 testes realizados

-  **87,6% (3.088)** negativos
-  **12,1% (428)** positivos
-  **0,3% (11)** inconclusivos

→ Veja a íntegra aqui



TERCEIRO DIAGNÓSTICO *mostra situação crítica*

→ Terceira Rodada da Pesquisa de Impacto no Transporte - Covid-19, da CNT, revela que empresas transportadoras não têm recebido o apoio necessário para reduzir impactos da crise.



80,6% das empresas apresentaram queda de demanda



64,6% das empresas sofreram queda do faturamento



75,3% dos transportadores esperam nova queda do faturamento em junho



74,8% dos transportadores estimam impactos negativos da crise por mais de quatro meses



42,2% buscaram crédito desde o início da pandemia; destes, 44,8% tiveram a solicitação de crédito para capital de giro negada



45,6% dos transportadores já adotaram a suspensão temporária do contrato de trabalho



42,2% já aplicaram redução proporcional de carga horária e salários



38,1% efetuaram demissões em virtude da pandemia

» Veja mais aqui



CONTINUIDADE DA ARTICULAÇÃO *em defesa do setor*

- Em reunião com o secretário especial de Produtividade, Emprego e Competitividade do Ministério da Economia, Carlos da Costa, a CNT sinaliza necessidade de ampliação das medidas de enfrentamento à crise relacionadas a crédito e à desoneração da folha de pagamentos.
- Trabalho do Sistema CNT junto ao Congresso Nacional garante redução no corte dos recursos destinados ao SEST SENAT. O PLV n.º 17/2020, aprovado na Câmara e no Senado, restringe corte aos meses de abril e maio, e não até junho, como pretendido pelo governo federal.

CNT mantém Prêmio de Jornalismo

A Confederação reforça a importância de se reconhecer o jornalismo de qualidade, principalmente no momento atual do país. As inscrições estão abertas até 10 de agosto.

A iniciativa valoriza reportagens que retratam o setor de transporte de cargas e de passageiros em todos os modais.

▲ **17/6**

É preciso equilibrar

Relatório do TCU aponta superioridade dos TUPs em relação a contratos de arrendamento portuário

por Carlos Teixeira



O livre mercado exige profissionalização, expertise, regulações modernas e uma atuação voltada para as melhores práticas que gerem concorrência e lucros justos para todos os envolvidos. No setor portuário nacional, composto por portos públicos e terminais privados, isso não poderia ser diferente.

Uma auditoria do TCU (Tribunal de Contas da União) apontou para uma tendência de migração de investimentos e cargas dos portos públicos para os TUPs (Terminais de Uso Privado) e levantou questões sobre as melhores práticas no setor. Em linhas gerais, o estudo destaca amarras legais, burocráticas e de governança relacionadas ao atual modelo de contrato de arrendamento portuário (a cessão de áreas e infraestruturas públicas localizadas nos portos organizados, para exploração por prazo determinado) e aos portos públicos. Essas são condições que afastam investidores; geram impactos à União, ao setor portuário e ao comércio exterior; e, ainda, elevam o Custo Brasil.

“A auditoria evidencia um contraste: os terminais de uso privado são responsáveis por, aproximadamente, dois terços da movimentação de cargas do setor portuário brasileiro; enquanto os portos públicos apresentam níveis elevados de ociosidade, de 56%, com infraestrutura e ativos públicos subutilizados”, diz Jesualdo Silva, presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais Portuários), entidade que representa empresas titulares e arrendatárias de instalações em portos organizados. Para ele, os

problemas “impedem a liberdade de investimento e geram uma deletéria insegurança jurídica e, como consequência, a fuga dos investimentos em instalações portuárias dentro dos portos organizados”.

O relatório do TCU ressalta que o modelo vigente não confere aos terminais arrendados e à autoridade portuária a flexibilidade necessária para adaptarem as operações ao dinamismo dos fluxos de comércio, gerando consequências negativas durante e após a execução contratual. Além disso, há dificuldades relacionadas à contratação e à disponibilidade de recursos, que prejudicam a prestação de serviços adequados ao complexo portuário.

“Para o Brasil ser competitivo, ele precisa ser tão atrativo e ágil como os países com os quais concorre. Mas existem várias restrições na administração dos contratos dos terminais arrendados”, destaca o presidente da Santos Brasil, empresa brasileira de operação de contêineres e logística, Antonio Carlos Sepúlveda. “Prazo, objeto, investimentos e área são determinados no momento da licitação e engessados por décadas. Isso não combina com a dinâmica da logística”, diz.

Sepúlveda defende algumas medidas centrais para mudar esse cenário: transformar os contratos vigentes em locação de área e conceder aos terminais arrendados a mesma regulação hoje oferecida aos TUPs. “Teríamos um só modelo. Para equalizar, o caminho é desregular o porto público, dando liberdade ao capital para investir.” Na visão dele, por meio da concorrência, o próprio mercado teria poder suficiente para ajustar preços e níveis de serviço, não

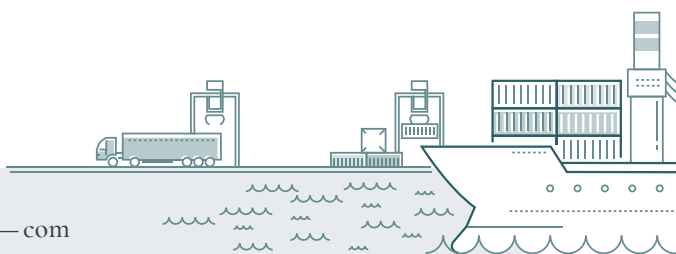
sendo necessária a regulação para isso. “A regulação excessiva afasta o capital e gera efeito inverso ao desejado”, argumenta.

O trabalho do Tribunal de Contas da União ainda sugere flexibilizar e simplificar os contratos de arrendamento, aproximando-os das melhores práticas internacionais. Entre os pontos de melhoria, está a retirada das cláusulas de reversibilidade dos bens dos contratos de arrendamento portuário, quando justificáveis técnica e economicamente, estabelecendo a obrigatoriedade de o arrendatário devolver a área, ao término do contrato, da mesma forma que a recebeu, salvo se for do interesse da autoridade portuária que alguma eventual modificação ou investimento realizado seja mantido.

Outra necessidade apontada é a descentralização da tomada de decisão sobre os portos públicos. “Não é possível permanecer com todas as decisões em Brasília. As autoridades portuárias devem ter autonomia para gerir todo o complexo, ao ponto de optar pelo melhor modelo de exploração de suas áreas ou definir prazos contratuais, seguindo o modelo dos portos da Europa”, analisa o presidente dos conselhos de administração da Brasil Terminal Portuário e da Portonave, Patrício Junior.

Ele complementa que o setor precisa de liberdade de investimento e flexibilidade para adequar a prestação de serviços às necessidades de cada momento. “O setor portuário é extremamente dinâmico. É necessária a atualização tecnológica constante. Não é admissível aguardar meses, e até anos, para obter autorização para investir





Resultados

Em 2019, as instalações portuárias brasileiras movimentaram 1,1 bilhão de toneladas.

- » Os portos privados foram responsáveis por 66% da

movimentação total — com um volume superior a 733,4 milhões de toneladas.

- » Já os portos organizados ficaram com 34% — o equivalente a 370,8 milhões de toneladas.
- » No primeiro quadrimestre de 2020, a movimentação de car-

gas nos portos alcançou 340,5 milhões de toneladas.

- » Do total, os portos privados movimentaram 65,2%. Os portos públicos, 34,8%.

Fonte: Antaq

em máquinas e equipamentos ou, até mesmo, adequação no layout da planta. O setor também precisa sempre se adequar às demandas de mercado. Por isso, não faz sentido limitar o objeto do contrato de arrendamento. Hoje, a demanda é um tipo de carga; daqui a dez anos, pode ser outra; e o terminal precisa ser ágil para poder atendê-la. Caso contrário, outro o fará.”

Outro entrave sinalizado pelo relatório do TCU é o monopólio do OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) no fornecimento de mão de obra de trabalhadores portuários avulsos em portos organizados, previsto na lei n.º 12.815/2013, conhecida como Lei dos Portos. O OGMO intermedia a contratação por tarefas de trabalhadores que não têm vínculo empregatício.

Em questionário aplicado pelo tribunal, 51% dos arrendatários consideram que a necessidade de contratar pelo OGMO é uma das três principais limitações relacionadas ao porto organizado. Essa característica também foi citada por 32% dos operadores de TUPs, para justificar a decisão por investir em um terminal de uso privado, em vez de um terminal arrendado.

Assim, conforme o relatório do Tribunal de Contas da União, acabar com o monopólio dos OGMOs

poderia gerar maior produtividade, redução de custos, ganho de eficiência, mais isonomia entre terminais arrendados e TUPs e, assim, maior atratividade do porto público.

O estudo verificou, ainda, que as nomeações para cargos comissionados nas autoridades portuárias são frequentemente sujeitas a indicações políticas, sem qualificação compatível com o cargo. No questionário aplicado pelo TCU, 70% dos terminais arrendados disseram considerar que essa é uma característica que prejudica a autoridade portuária no local de atuação. Sobre essa questão, Jesualdo Silva fala que “é fato notório, na administração pública, de modo geral, que nem sempre a escolha de dirigentes pautados em qualificação técnico-profissional garante que a gestão será realizada de forma eficiente e proba e produza os resultados almejados, ao passo que uma escolha feita sem levar em conta esses critérios pode eventualmente mostrar-se bem-sucedida”.

Procurado pela reportagem, o Ministério da Infraestrutura informa que as conclusões apresentadas pelo relatório do TCU vão “ao encontro das diretrizes de políticas públicas do Ministério, que buscam atrair competitividade para os portos públicos por meio do fomento à modernização, à ampliação de

investimentos e aos melhores uso e ocupação das áreas inseridas nas poligonais dos portos organizados”. A nota ainda fala que “os resultados da auditoria operacional instaurada com o objetivo de avaliar o modelo de exploração da atividade portuária nos portos públicos brasileiros apresentam um olhar alinhado às peculiaridades e idiossincrasias do setor portuário” e que “a vantagem dos terminais privados decorre do próprio marco jurídico-regulatório que estabelece trâmites mais simples e ágeis para que as instalações localizadas fora do porto organizado obtenham sua outorga e aprovelem seus investimentos”.

Sobre os OGMOs, a pasta destaca “que o critério é fruto de uma lei e que, para tanto, tem buscado implementar as melhores práticas de mercado, além dos melhores modelos de gestão portuária existentes no mundo, mesmo que tais melhorias levem a proposições de alterações legais”. Por fim, o Ministério da Infraestrutura informa que, desde o início de 2019, “impôs um ritmo de excelência na aprovação de estudos e realizações de licitações, mas ainda há muito o que fazer, e o relatório do TCU cria um ambiente favorável à modernização normativa para permitir um avanço cada vez maior”. ■



Missão: tornar possível

Nos bastidores das entregas de materiais de saúde ocorridas durante a pandemia, houve o trabalho intenso de profissionais da área de logística

por Gustavo T. Falleiros



Como parte das ações de combate à pandemia da covid-19, 960 toneladas de máscaras cirúrgicas e do tipo N95 precisavam ser transportadas de Xiamen, cidade portuária na costa sudeste da China, até o Aeroporto Internacional de Guarulhos (SP), com escala em Amsterdã (Holanda). Uma vez em solo brasileiro, o objetivo era fazer com que esse material chegasse às mãos de profissionais de saúde espalhados pelas 27 Unidades da Federação. Esse é um exemplo de missão cujo sucesso depende, em larga medida, do trabalho dos profissionais de logística.

Nesse caso específico, a compra do material foi feita pelo Ministério da Saúde; e o plano de logística e distribuição foi traçado pelo Ministério da Infraestrutura, que fretou 40 voos da Latam para cumprir a “perna” aérea. “O plano nacional abrange ações para viabilizar a chegada do material importado, articulação com órgãos governamentais que atuam nos aeroportos para prioridade no desembarque aduaneiro e apoio na distribuição dos equipamentos nos estados”, divulgou a pasta à época da aterrissagem da 26ª aeronave, em 24 de junho. Na empreitada, a Latam tem utilizado o Boeing B777-300ER, de passageiros, que passou por uma reconfiguração para receber cargas. O uso combinado do porão com a cabine adaptada permite a acomodação de até 4.494 caixas.

Nas operações de ajuda humanitária e de fornecimento de insumos hospitalares, o fator tempo toma uma proporção destacada, ensina Rafael Bretas, logístico

de suprimentos da organização internacional Médicos sem Fronteiras, atuante em mais de 70 países. Ele explica que “tempo” é um dos vértices de um triângulo que se completa com “qualidade” e “preço”. Só que, na hora de montar a estratégia, a *supply chain* só poderá escolher dois conceitos simultaneamente. “Como a MSF se especializou em atendimentos de emergência, não pode contar com o tempo. Nessas situações, você tem de estar preparado para gastar um pouco mais. Agora, se a atividade for regular e previsível, você pode se planejar e se antecipar às tendências, de modo a dar prioridade ao preço de custo e à qualidade boa”, detalha.

“O ideal é que o time de logística esteja envolvido desde o início, porque nossos processos não são automáticos”, continua. Esse profissional precisa estar “por dentro” de três fluxos: “o da informação, para saber o que é preciso, quando e onde; o do dinheiro, pois é com isso que as compras serão feitas e os serviços, pagos; e o dos materiais – é preciso saber onde o material está disponível e deslocá-lo até o lugar da necessidade”, esclarece. Esse último aspecto envolve, propriamente, o setor transportador.

“O transporte é que vai garantir que você tenha o material em mãos. Quando a necessidade é percebida, raramente o material está ao seu lado. Vai ter de buscá-lo”, reforça Bretas. Um complicador para a contratação do transporte é a delicadeza da carga. No caso da MSF, trabalha-se muito com os chamados

produtos da cadeia fria. Por exemplo, carregamentos de oxitocina, substância usada para o induzimento de partos, precisam ser mantidos sempre entre 2°C e 8°C, independentemente da distância.

Rafael Bretas, que passou por missões no Afeganistão, na República Democrática do Congo, no Sudão do Sul e em Serra Leoa, conhece bem as dificuldades que podem surgir durante os deslocamentos entre países. Optar por fazer um trecho de navio em vez de avião pode ter consequências severas. Ele cita como exemplo os deslocamentos que presenciou entre o centro de suprimentos que a MSF mantém em Amsterdã e os hospitais do Afeganistão, país sem saída para o mar. “Da Bélgica até o porto do Irã, para chegar a Cabul, é uma viagem que dura 40 dias. Isso faz com que você tenha de pensar adiante. E tem que levar em conta o tempo de desembarque. Se o logístico não conseguir antecipar as tendências, vai acabar ficando na mão”, aponta.

Durante a pandemia do novo coronavírus, foram registradas dificuldades extras. “Você teve uma falta generalizada de materiais e a restrição de movimento no mundo todo. Isso foi desafiador. É preciso haver um trabalho junto às autoridades de cada país e explicar que a MSF gostaria de ter um estatuto especial de carga humanitária para conseguir a exceção (aos bloqueios)”, relata. “Tudo isso mostra lados importantes da logística: é preciso ser flexível; variar o portfólio de fornecedores; e ter capacidade de correr atrás”, arremata.



Entrevista

Elberti Lopes,
gerente-geral de
Suprimentos da VLI

Empresa multimodal com forte presença em ferrovias e portos, a VLI está envolvida em uma série de ações de ajuda humanitária durante a crise sanitária. Até o momento, já destinou mais de R\$ 7 milhões em auxílio para famílias necessitadas de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Maranhão, Tocantins, Ceará, Sergipe e Bahia. Já foram distribuídos mais de 150 mil cestas básicas e kits de alimentação e higiene, além de 64 mil máscaras. A iniciativa deve impactar cerca de 200 mil pessoas. Para falar um pouco sobre essas entregas, convidamos o gerente-geral de Suprimentos da VLI, Elberti Lopes, que respondeu à entrevista a seguir por email.

Como foi o planejamento da companhia para essas entregas?

O apoio ofertado para mais de 25 cidades de oito estados foi considerado pela companhia como um dos três pilares de atuação no enfrentamento da pandemia (ao lado da preservação da saúde dos profissionais e parceiros e da continuidade das operações). Dessa forma, reforçamos o alinhamento com as áreas envolvidas e com os fornecedores para garantir a melhor operação possível e a agilidade exigida em razão das necessidades de governos, comunidades e parceiros. Ao longo dos meses, mais de 15 pessoas da VLI atuaram nos procedimentos de logística, compra, contabilidade e fiscal. Avaliamos mais



de 20 fornecedores, e oito foram selecionados. O aspecto comercial não foi o único critério. Buscamos parceiros que estivessem engajados com a proposta e pudessem auxiliar nessa tarefa desafiadora. De abril até o início de junho, entregamos 420 mil luvas e máscaras; mais de 100 mil kits de higiene e limpeza; 30 mil cestas básicas – há outras frentes em andamento com 16 mil cestas e kits; e 50 mil máscaras e insumos para confecção de 64 mil máscaras de tecido. Montamos uma base na Região Metropolitana de Belo Horizonte, Minas Gerais, que serviu como ponto de origem para alguns itens. Conseguimos finalizar os processos de entrega, em média, com dez dias úteis após a definição dos materiais. Foi um prazo positivo em razão das dificuldades apresentadas pela própria pandemia.

Como chegar a regiões remotas? Quais são as dificuldades envolvidas nessas missões?

Alinhamentos diários e contato próximo com os fornecedores, especialmente para os fluxos em que

os produtos precisavam percorrer grandes distâncias. Outro ponto é a compra local. A empresa já tem a política de preferir o fornecimento regional como forma de estimular a economia das regiões onde atua. As quatro mil cestas básicas que chegaram a Imperatriz (MA) e a Palmeirante (TO), por exemplo, tiveram como origem um parceiro em Imperatriz (MA). Os insumos para confecção de 64 mil máscaras de tecido – etapa em andamento – também têm várias origens, como o interior de Minas Gerais, da Bahia, do Ceará, entre outras.

Quais são os destaques da VLI nessas operações?

Tem sido uma experiência diferente e enriquecedora. Muitos dos itens não fazem parte das aquisições de rotina da empresa. O grande ensinamento dessas operações pode ser resumido em dois fatores: a capacidade de mobilização interna e dos fornecedores faz a diferença; e a empatia para colocar-se no lugar do outro em uma situação de crise é essencial para alcançar o melhor resultado. ■



Saída pelos trilhos

Ferrovias do país vivem um momento diferenciado em meio à crise; renovação dos contratos garante melhorias na infraestrutura e traz ganhos de produtividade

por Carlos Teixeira



A crise gerada pela pandemia do novo coronavírus atinge, de maneira diferenciada, cada um dos segmentos do transporte. No ferroviário de cargas, os impactos são menores devido à natureza da operação e ao momento pelo qual passa o setor. O projeto de renovação de contratos e novas concessões que está em andamento traz fôlego, garantindo melhorias na infraestrutura e ganhos de produtividade para quem administra e para quem utiliza as linhas ferroviárias para o escoamento da produção nacional.

O contrato de renovação da Malha Paulista, assinado em maio, é um desses exemplos. Com investimentos previstos em R\$ 6 bilhões, a capacidade de transporte de cargas da linha deve passar dos atuais 35 milhões de toneladas para 75 milhões de toneladas. O contrato original que venceria em 2028 foi renovado por mais 30 anos.

Sob o ponto de vista da logística, a renovação do contrato é fundamental para a viabilização de uma série de outros projetos de grande importância para o país, destaca o diretor-executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), Fernando Paes. “Ela compõe uma carteira de projetos que foram pensados de forma integrada, e um só faz sentido com a realização do outro.”

E para garantir que investimentos no setor continuem sendo realizados, a CNT apoia a renovação antecipada dos contratos das concessões ferroviárias desde que ela atenda ao cumprimento das diretrizes que venham a ser definidas, assim como a livre iniciativa e a possibilidade de concorrência. “No atual momento econômico que o país atravessa, é preciso garantir que investimentos privados possam ser aplicados em soluções de infraestrutura. Assim, é importante trabalhar também

pela prorrogação antecipada dos contratos das concessões ferroviárias da EFC (Estrada de Ferro Carajás) e da EFVM (Estrada de Ferro Vitória a Minas). A infraestrutura de transportes demanda enormes investimentos, e eles são importantes para a retomada da economia”, afirma o presidente da CNT, Vander Costa.

O presidente destaca ainda que as prorrogações têm impactos diretos e indiretos em outras áreas e na mão de obra, gerando incremento na economia, segurança jurídica para a realização dos investimentos e aumento de arrecadação de tributos.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o setor ferroviário brasileiro atravessa um momento estratégico para a maturação das premissas que nortearão os investimentos na área para as próximas décadas. “Em um contexto de restrição orçamentária, o aporte de capital privado é a melhor alternativa a ser adotada para

Efeitos sobre a indústria

O plano de investimentos para a Malha Paulista não irá apenas elevar a produtividade do setor mas também impulsionará a indústria ferroviária brasileira. De acordo com dados da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), em 2019, foram produzidos apenas 99 carros de passageiros, 676 vagões e 34 locomotivas. Já para 2020, a previsão é mais otimista. “Estamos trabalhando com o número de 131 carros de passageiros, 2.000 vagões e 40 locomotivas”, cita o presidente da entidade, Vicente Abate.

“Desde 2019, estávamos com ociosidade alta. Chegamos a 90% da capacidade da indústria sem aproveitamento. A renovação será um fator importante para a aquisição de vagões, locomotivas e intervenções na malha, como duplicação de vias e contornos ferroviários. Também impacta positivamente a indústria de dormentes, soldagens de trilhos e a de construção.” Com novas renovações antecipadas, a expectativa é recuperar ao menos parte das 4.000 vagas de trabalho fechadas ao longo dos últimos quatro anos.

investimentos no sistema ferroviário, seja por concessões, seja pela prorrogação antecipada dos contratos vigentes”, diz o órgão, por meio de nota. A pasta reitera que as contrapartidas acordadas entre governo e concessionária injetarão recursos privados na ampliação da capacidade de transporte e que, somente em outorgas, a União arrecadará R\$ 2,9 bilhões com a renovação.

Estudos preveem que a renovação da Malha Paulista gerará, em média, sete mil empregos por ano, na primeira década, e três mil nos anos subsequentes. Segundo a Rumo, a previsão é que, somados os empregos diretos e indiretos, serão 134 mil postos de trabalho ao longo da concessão renovada – um impacto que passa

pelos setores de logística, produção de ativos (locomotivas e vagões) e construção civil. Além disso, são calculados benefícios socioeconômicos monetizáveis de R\$ 4,2 bilhões referentes à redução de custos com frete, com acidentes e ambientais.

A concessionária estima que investirá um terço do valor acordado até 2023; e o restante, ao longo da concessão. Serão adquiridos materiais rodantes (locomotivas e vagões) e realizadas obras para redução de conflitos urbanos em cidades como São José do Rio Preto (SP); ampliação de pátios; reativação dos ramais de Panorama (SP) e Colômbia (SP); e duplicação de trechos, como o de Campinas (SP) a Itirapina (SP). De acordo com a empresa, mais de 40

municípios paulistas e 5,3 milhões de pessoas serão beneficiados. A expansão viabiliza, também, a expansão do escoamento de grãos provenientes de outras ferrovias, como das malhas Central e Norte, até o Porto de Santos.

Fernando Paes, da ANTF, ainda avalia que a renovação da Malha Paulista dá solidez ao programa de renovações antecipadas do governo federal, além de solucionar questionamentos que serão aplicáveis aos demais processos, como aspectos legais, vantagem das propostas ou o próprio modelo de concessão. “Certamente, esses e muitos outros pontos serão aproveitados nos demais processos, evitando, assim, novos embates, novas discussões”, diz.

Escoamento de safra recorde

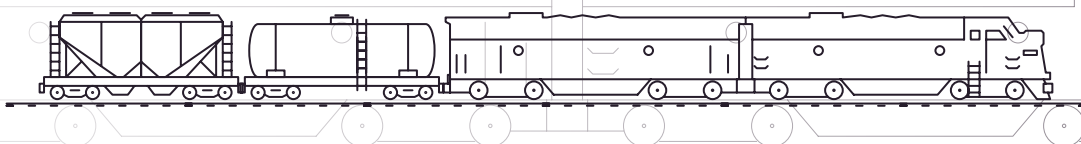
Em meio à pandemia e à crise financeira, o agronegócio vem ajudando a amortecer a queda da economia brasileira e pode ser a mola propulsora para a recuperação. Único setor da economia que teve resultado positivo no PIB (Produto Interno Bruto) do primeiro trimestre, a agropecuária cresceu 1,9% na comparação com os três meses anteriores. O valor foi de R\$ 120 bilhões; e, até o fim do ano, com safras recordes, as lavouras podem render R\$ 697 bilhões. A participação do agrone-

gócio nas exportações totais subiu de 18,7% para 22,9% no primeiro quadrimestre de 2020.

O diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz, ressalta a relevância do modal para a redução dos custos logísticos e dá um exemplo prático do impacto dos investimentos na Malha Paulista sobre outros trechos ferroviários: hoje, o potencial da Malha Norte, entre Rondonópolis (MT) e a divisa de Mato Grosso do Sul com São Paulo, não é plenamente aproveitado devido à capacidade limitada de absorção do volume de carga pela Malha Paulista. “A Malha Norte tem capacidade para transportar até 40 milhões de

toneladas/ano, mas se encontra com a Paulista, que tem capacidade inferior. Por causa disso, passam pela Malha Norte apenas 23 milhões de toneladas/ano. Com o aumento da Malha Paulista, teremos o aproveitamento da capacidade da Malha Norte em sua totalidade.”

De olhos nos próximos anos e na estimativa de expansão da agropecuária no Brasil, ele reforça a importância da medida para movimentar a produção. “Hoje, somente de soja, temos uma produção de 66 milhões de toneladas. De acordo com projeções, podemos chegar a 103 milhões de toneladas em 2028. Precisamos de alternativas para o escoamento.” ■



Os desafios das empresas familiares

Organizações devem estar preparadas para que distanciamento imposto pela covid-19 não afete gestão dos negócios

por Renata Ramalho



“**N**unca deixe uma boa crise ser desperdiçada.” A frase célebre do primeiro-ministro inglês Winston Churchill encontra lugar nas empresas que vêm reagindo à pandemia do novo coronavírus com a adoção de novos instrumentos de governança e de gestão de pessoas a fim de garantir a sobrevivência dos negócios frente à crise, ainda permeada por muitos pontos de interrogação.

Em meio a esse cenário, as organizações se viram obrigadas a testar forças e fraquezas e descobrir se, de fato, estão preparadas para enfrentar crises dessa magnitude. No caso das empresas familiares,

que representam grande parte do setor de transporte, o enfrentamento à pandemia pode ser ainda mais desafiador por conta de questões típicas de qualquer família, como o conflito de ideias, o processo decisório e a sucessão no comando da organização.

Pesquisa da FDC (Fundação Dom Cabral) sobre gestão familiar em tempos de distanciamento social revela haver falta de alinhamento quanto à adoção de novas tecnologias em 41% das empresas geridas por familiares de diferentes gerações. “Há um maior descompasso no enfrentamento à crise nas empresas de primeira geração, seja na forma, no *timing* ou nos investi-

mentos necessários”, afirma Dalton Sardenberg, um dos professores da FDC responsáveis pelo estudo realizado com 112 empresas de médio porte, em abril deste ano. A FDC é uma das instituições que ministram os cursos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, oferecido a gestores das transportadoras pelo SEST SENAT e pelo ITL.

Por outro lado, 48% alegam não haver esse descompasso. É o caso da Interlink Cargo, empresa internacional de transporte de cargas, fundada e comandada há 28 anos por Francisco Cardoso. O filho dele, Lucas Cardoso, cuida da área de processos com liberdade para trabalhar. “Nós podemos até discor-

Processo decisório nas empresas

79% alinhadas
16% neutras
5% não alinhadas



União familiar*

69% com laços fortalecidos
17% neutras
14% com laços não fortalecidos

Emoções da principal liderança da empresa*

56% foco
54% serenidade
45% mobilização
41% otimismo, coragem e assertividade

Instrumentos de governança adotados

72% Comitê de Crise
36% Conselho de Sócios
35% Acordo de Sócios
33% Comitê Executivo/Gestor
23% Conselho de Administração
15% Plano de Sucessão

Fonte: Pesquisa FDC Gestão Familiar em Tempos de Distanciamento Social.
* Os respondentes puderam escolher mais de uma opção de resposta.



dar, mas ele tem meu total apoio, porque é exatamente disto que eu e a empresa precisamos: do diferente, do novo, do contraditório. Portanto, não tratamos de ideias novas como conflitos, mas, sim, como algo necessário para nos mantermos em médio e longo prazos”, afirma Cardoso, que também é presidente da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais).

Lucas, que está sendo preparado para suceder o pai, decidiu ingressar na Interlink Cargo em janeiro deste ano, depois de ambos participarem do programa Business Family, promovido pelo Sistema CNT - SEST SENAT - ITL em 2019. “Sou muito grato a essas instituições, porque, no programa, entendemos que o momento ideal para fazer a transição na empresa seria o melhor momento do sucedido e do sucessor”, afirmou Francisco.

A sucessão é um tema sensível nas empresas familiares e, nesse período de pandemia, torna-se ainda mais desafiadora. “Apenas 15%

disseram ter um plano formal de sucessão, e isso é preocupante”, aponta o professor Dalton Sardenberg. A pesquisa da FDC revelou, também, que, para a possibilidade de uma sucessão abrupta ou temporária (por conta da pandemia), a maioria das empresas não está preparada (57%), e tampouco os herdeiros estão alinhados (42%).

Por outro lado, grande parte das empresas familiares (68%) não alterou a velocidade no processo de tomada de decisão por conta do distanciamento social, e esse é um dos fatores que mais se destacam positivamente na gestão familiar, segundo Sardenberg. A maioria esmagadora (79%) também está alinhada com o processo decisório.

Outros aspectos positivos impactados pela crise foram o fortalecimento da união familiar; o controle emocional da principal liderança; e a adoção de importantes instrumentos de governança, como um comitê de crise temporário, uma das estratégias consideradas

fundamentais pelos especialistas em gestão de empresas familiares.

Lições aprendidas

O presidente da Interlink Cargo e o professor da FDC concordam que a pandemia do novo coronavírus deixa lições. Para Francisco Cardoso, ficou evidente e urgente a necessidade de revisão dos processos de gestão, com maior investimento em tecnologias para reduzir o retrabalho e garantir mais assertividade. “A transformação não é só o investimento em tecnologia. É inovar em gestão e em pessoas e incentivar o time e a forma como se atua.”

Já para o professor Sardenberg, a grande lição do momento é sobre a importância de as empresas estarem preparadas para a gestão de crises e de riscos, porque eles sempre existirão. E, para finalizar, ele sugere um exercício com os empresários a partir da seguinte reflexão: “Quais serão os novos riscos para o seu negócio?”. ■

Novas turmas Especialização em Gestão de Negócios

Cidade	Inscrições	Início das aulas
Porto Alegre (RS)	até 2/8/2020	5/10/2020
São Paulo (SP)	até 6/9/2020	9/11/2020
Florianópolis (SC)	até 25/10/2020	8/2/2021
Salvador (BA)	até 15/11/2020	15/3/2021
Belém (PA)	até 10/1/2021	12/4/2021

Saiba mais em:



Crise abre caminho para um novo mundo do trabalho

por José Pastore

A pandemia do novo coronavírus está provocando uma verdadeira catástrofe no campo do trabalho. No primeiro trimestre deste ano, foram destruídos 1,1 milhão de empregos formais, e só não foi pior devido às novas regras das medidas provisórias n.º 927 e n.º 936. Mesmo assim, os estragos foram grandes. Entre fevereiro e abril, 5 milhões de brasileiros perderam emprego e renda, o que foi atenuado pela concessão do auxílio emergencial de R\$ 600,00. As tecnologias digitais também ajudaram a preservar empregos pela ampliação do teletrabalho.

As referidas MPs e o auxílio emergencial foram programados na expectativa de um recuo da pandemia em 90 dias, o que não ocorreu. Tudo indica que serão prorrogadas. Mas, com a continuidade do fechamento das empresas não essenciais ou com a abertura com restrições, é claro que não haverá contratações de empregados. Ao contrário, as demissões aumentam a cada dia. As medidas do governo não têm força para resolver a crise econômica da maioria das empresas. Chegaremos ao fim de 2020 mais pobres, mais desiguais e mais endividados.

É uma crise de grandes proporções que tem mudado

também as relações de trabalho. Empregados e empregadores viram claramente que, sem oferta e sem demanda, a economia para e os empregos desaparecem.

Em decorrência dessa compreensão, as negociações coletivas têm sido menos conflituosas e marcadas por mais acordos. O trabalho remoto foi testado e aprovado para um grande número de profissões e tende a se manter após a pandemia. Crescerá muito o trabalho em plataformas e realizado sem vínculo empregatício, com a predominância das negociações individuais.

E não é só isso. Muitas negociações coletivas passaram a ser realizadas por Skype, Zoom e outras modalidades de videoconferência – tendência que deve se consolidar após a pandemia.

No mundo inteiro, os meios eletrônicos estão sendo bastante usados por trabalhadores que se comunicam entre si, trocando ideias, conhecendo salários e condições de trabalho, formulando pleitos e até negociando com as empresas antes mesmo de usar os sindicatos. Até os juízes, mediadores e árbitros passaram a fazer audiências e promover entendimentos entre demandantes e demandados. É o novo mundo do trabalho.



José Pastore
Sociólogo
e professor
de recursos
humanos e
relações do
trabalho nos
cursos de MBA
da Faculdade
de Economia e
Administração
da USP



Além do remoto: os próximos passos para o trabalho flexível

por Amelia Caetano

Todo evento considerado como um *wild card* (evento inesperado e de grande impacto) é um antecipador do futuro.

A covid-19 nos trouxe uma nova realidade ou, como alguns têm chamado, um “novo normal”.

Aspectos como o deslocamento restrito e o distanciamento físico impactaram diretamente a forma como trabalhamos e como nos relacionamos com nossos colegas e familiares.

O virtual torna-se o novo real, e novos hábitos são adquiridos seja na convivência familiar, no escritório ou mesmo no olhar sobre o que é prioridade para cada um de nós e o quanto nossa segurança física e emocional é relevante neste novo contexto.

Com isso, o trabalho flexível será a nova realidade e, com ela, a possibilidade de melhor definirmos o nosso propósito, as diferentes carreiras que poderemos escolher, considerando o aumento da longevidade, e a busca pela saúde preventiva para garantirmos nossa qualidade de vida.

O trabalho poderá ser realizado de qualquer lugar, utilizando-se as tecnologias colaborativas disponíveis para estimular o trabalho em equipe, permitindo uma maior interatividade e produtividade nas decisões conjuntas.

A comunicação assíncrona será predominante, permitindo que cada um possa trabalhar em diferentes horários, com maior equilíbrio e flexibilidade entre atividades de lazer, com a família, de desenvolvimento e de trabalho.

Os contratos de trabalho serão por entregas, permitindo que uma mesma pessoa trabalhe para diferentes empresas ou possa dividir seu tempo entre executar sua carreira atual e se desenvolver para a seguinte.

Com essa nova realidade, que inclui uma escassez de recursos, as organizações já começam a inserir, em seus planejamentos, a digitalização e a flexibilidade em seu ambiente de trabalho.

Para a organização, essa é uma excelente oportunidade de se beneficiar das vantagens deste admirável mundo novo, obtendo o engajamento pleno e a flexibilidade absoluta, adquirindo premissas indispensáveis para se adaptar e inovar ao ritmo constante das mudanças que ocorrem em um cenário cada vez mais dinâmico.

Trata-se de um novo contexto, que oferece prosperidade para todas as partes envolvidas, incluindo o meio ambiente, que necessita de práticas sustentáveis para a nossa tranquilidade presente e futura.



Amelia Caetano
Economista
e consultora
especialista em
gestão remota
do Instituto
Trabalho Portátil



Cresce procura por assinatura digital durante a pandemia

A pandemia da covid-19 fez crescer a demanda por certificação digital nas empresas. Somente no Paraná, onde a Fetranspar disponibiliza esse serviço aos transportadores por meio do AR Instituto Fetranspar, a expansão média foi de 22% nos meses de abril e maio, quando comparada aos dois primeiros meses do ano.

Essa alta tem relação com o aumento das empresas que recorrem a créditos junto a instituições financeiras — e essas estruturas exigem documentos online para agilizar os processos de análise — e

com a redução de atendimento físico nas agências.

De acordo com o presidente da Fetranspar, coronel Sérgio Malucelli, a experiência da federação tem ajudado muitos empresários a agilizar seus processos internos. “Lá atrás, quando vislumbramos a criação do AR Instituto, a federação já havia avaliado que empresários precisam de mais comodidade e agilidade em suas demandas administrativas. Com a pandemia, a estratégia se mostrou assertiva. Estamos contribuindo para algo que virou necessidade para o transportador nos dias de hoje”, explica. Empresários e pessoas físicas de todo o país podem solicitar o serviço por meio do contato (41) 99868-0318. Saiba mais em: fetranspar.org.br



Fetransportes troca Seminário de Trânsito pelo Fórum Digital em Segurança do Trânsito

Terça-feira, 12 de maio. Estava marcado para aquele dia o 3º Seminário de Segurança de Trânsito. Mas a pandemia do novo coronavírus mudou os planos da Fetransportes, que chegou a pensar em realizar o evento presencial em setembro, durante a Semana Nacional do Trânsito. Só que as incertezas e recomendações para se evitarem aglomerações fizeram a equipe rever o planejamento. Na prática, isso significa que o seminário não vai mais acontecer. No seu lugar, entra-

rá o Fórum Digital em Segurança do Trânsito – Futuro da Segurança do Trânsito no Novo Normal, de 14 a 18 de setembro. O evento será aberto, gratuito e realizado em plataforma digital ainda a ser definida.

O fórum terá programação diversificada. Ao longo dos cinco dias, os painéis vão abordar o futuro da segurança do trânsito; o comportamento humano e sua relação com a condução segura; resposta à emergência – da chegada ao local do acidente até o atendimento médico-hospitalar; transporte 4.0, mostrando como a tecnologia pode salvar vidas no trânsito; e boas práticas empresariais na prevenção de acidentes. Estão programadas, ainda, palestras diárias, com convidados especiais.



Programa Despoluir não parou em Minas Gerais

O ano de 2020 tem sido surpreendente para o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte em Minas Gerais. De janeiro até meados de junho, foram realizados 6.520 testes em todo o estado. Somente nos últimos dois meses, foram realizados mais de 2 mil testes.

Desde março, a Fetcemg conta com mais uma unidade móvel operacional do Despoluir para atender os transportadores rodoviários de carga, a sexta do estado. A unidade entrou em operação em junho e atende, especificamente, a região

norte do estado, base do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Norte de Minas (Sindinor).

Mesmo com a crise sanitária, as equipes conseguiram manter suas metas, adaptando rotinas às recomendações de saúde. “Graças à boa abertura que o programa tem nas empresas, conseguimos seguir nosso trabalho. Muitas empresas aproveitaram o maior número de caminhões nos pátios para colocar a aferição das frotas em dia”, conta a coordenadora do programa para o segmento de cargas em Minas Gerais, Ana Isabella da Mata. Enquanto isso, os técnicos aproveitam o momento para também levar informação de prevenção da covid-19 às empresas.



Campanha “Movidos pela Vida” fortalece setor de fretamento

A disseminação da covid-19 pelo Brasil exigiu tomada de decisões rápidas e certas para que os impactos fossem menores. A Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo) desenvolveu a campanha “Movidos pela Vida” para buscar mecanismos de aproximação entre as empresas e implementar protocolos de segurança no setor. Regina Rocha, diretora-executiva, explica que a federação contribuiu para elaborar medidas para o setor. “Nós nos envolvemos nos pilares do

protocolo de segurança desenvolvido pelo governo de São Paulo, em temas como distanciamento social, higiene, comunicação e monitoramento das condições de saúde.”

Com a retomada das atividades econômicas, a Fresp contribuiu para a disseminação da informação e estruturação de protocolos por parte das empresas. “Quem entender esse processo e realizar as mudanças terá um forte diferencial competitivo. Os pilares estarão em constante atualização em função das novas descobertas da ciência e das características das atividades.” Outra ação da campanha é o Café Digital, encontro virtual quinzenal com lideranças das empresas de fretamento para debater temas relevantes.



Há um túnel no fim da escuridão

por Pedro Mandelli

Após três meses de medo, apareceu o cansaço da clausura emocional e, na maioria dos casos, física. Então, seguimos na luta protegidos, meio longe dos outros e passando muito álcool nas mãos. Por outro lado, enquanto sofremos e nos deliciamos com a clausura, as empresas não perderam tempo e estão se reinventando, sem sequer pensar nas resistências às mudanças. Afinal, quem vai resistir a quê?

Ficou mais fácil implementar o necessário porque os sobreviventes se agarram às tábuas de salvação e realmente remam e asseguram que o barco fique vivo e, se possível, acelerando.

As metas continuam lá (algumas revisadas, outras não); os indicadores também. E o tão buscado engajamento não será discutido por enquanto, *já que todos estamos engajados*. É hora de fazer acontecer de forma proativa, protagonista. É hora de fazer a diferença.

Este período, que aliás ninguém sabe quando vai terminar, está sendo e será um tempo de seleção de pessoas. Períodos difíceis selecionam os mais fortes, os mais preparados, os mais dispostos, os mais corajosos, os mais colaborativos, os mais dedicados.

Este é um excelente momento para fazer reflexões, ajustar a postu-

ra com a clareza de que aqueles que vão ficando nas organizações são os que constroem a sua própria reputação. Temos que sair deste período com a nossa marca em alta, sendo reconhecida pela raridade. A reputação grita que precisamos prestar muita atenção em como estamos fazendo as coisas, pois a forma como as pessoas percebem nossas atitudes será ouro em um futuro próximo.

Como fazer? Produza resultado superior, inesperado (*accountability*); preocupe-se com as outras pessoas — com quem te pede e com quem recebe o seu trabalho (*ownership*); e aja sempre de maneira íntegra. Assim, constantemente, você aumenta, nas pessoas, o nível de confiança e vai criando a sua marca, a sua credibilidade, o seu protagonismo e o seu espaço na nova organização. Aliás, se as organizações estão sendo reconfiguradas, esta é a sua chance de se reconfigurar também.

Existe um túnel ao final dessa escuridão, mas *é preciso* acertar a entrada nele. Agora, você tem a oportunidade de zerar o passado e atacar fortemente sua procrastinação e sua síndrome de “isso não é comigo”. Muito pelo contrário: entrar no túnel e começar a enxergar a luz lá na frente é com você, e com mais ninguém.

Boa sorte!



Pedro Mandelli
Consultor e professor
nas áreas de desempenho
humano, mudanças
organizacionais e culturas
de alto desempenho





SEST SENAT e Sérgio Reis, *seus parceiros nas estradas.*

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

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

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



Existe sempre uma Unidade
Operacional **perto de você.**

* Para trabalhadores do transporte contribuintes e seus dependentes.

SEST SENAT

Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte



Clique, acesse
o site e saiba mais.

Quer **ficar por dentro** de tudo o que acontece no mundo do **transporte**?



Clique aqui e salve o nosso contato.

Ou adicione o número **61 3315-7000** no seu telefone e nos envie pelo WhatsApp:

“QUERO RECEBER NOTÍCIAS DO TRANSPORTE”