



Impasse do diesel no Brasil

Principal insumo do transporte rodoviário no país tem registrado sucessivos aumentos de preço, o que impacta toda a cadeia de custos do setor; política de precificação da Petrobras tem dificuldade para equilibrar os interesses sobre combustíveis

Entrevista

O economista Samuel Pessoa analisa o cenário brasileiro

Código de Trânsito

Novas regras do CTB entram em vigor

SEST SENAT

Portfólio integrado de cursos é aliado das empresas



NOVO CURSO

LGPD descomplicada

Proteção de dados
é **pra todo mundo.**



sestsenat.org.br

PRESENCIAL E ONLINE COM AULAS AO VIVO

SEST SENAT

Conselho Editorial

Bruno Batista
João Victor Mendes
Myriam Caetano
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

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

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito

Revisão

Filipe Linhares

Fale com a Redação

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

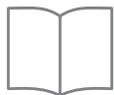
SAUS – Quadra 1 – Bloco J
Edifício Clésio Andrade – 11º andar
Brasília – DF – CEP: 70070-010

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

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

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



/// Capa



Em busca de alternativas

pág. 17

A composição do preço do diesel é complexa e envolve fatores que vão do câmbio ao custo do biodiesel. O fato é que a sociedade brasileira espera mais previsibilidade e conta com o setor transportador para construir uma regra mais razoável

Desde setembro de 2020, o tratamento de dados pessoais pelos setores público e privado dispõe de um marco orientador: a LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). É com o intuito de se alinhar às melhores práticas em governança de dados que a revista CNT Transporte Atual se dirige aos seus leitores. A publicação é enviada, mensalmente, para uma base de contatos construída ao longo de 27 anos de jornalismo. Gentilmente, convidamos os destinatários que não desejam mais receber a revista que se manifestem pelo email revista@cnt.org.br





/// Entrevista **Samuel Pessoa**

Economista teme a volta da inflação e diz por que o ajuste fiscal se tornou um tema que depende, sobretudo, de vontade política

pág. 07



/// Rodoviário

O novo Código de Trânsito Brasileiro já está nas ruas

pág. 22

/// Aquaviário

A Janela Única Aquaviária chega para desburocratizar a aduana

pág. 26



/// Aéreo

Nova onda da covid-19 traz novas restrições à aviação

pág. 29

/// Ferroviário

Conheça o sistema de controle remoto para manobrar locomotivas

pág. 32



/// Inovação

A inteligência de dados ajuda o transporte a tomar decisões

pág. 35

/// SEST SENAT

Instituição lança portfólio de cursos integrados

pág. 40

/// Atuação

Transportadores se posicionam a favor da vacinação e das privatizações

pág. 43

/// ITL

A IPO oferece opção atrativa para empresas em busca de capital

pág. 46

/// Cartum
pág. 05

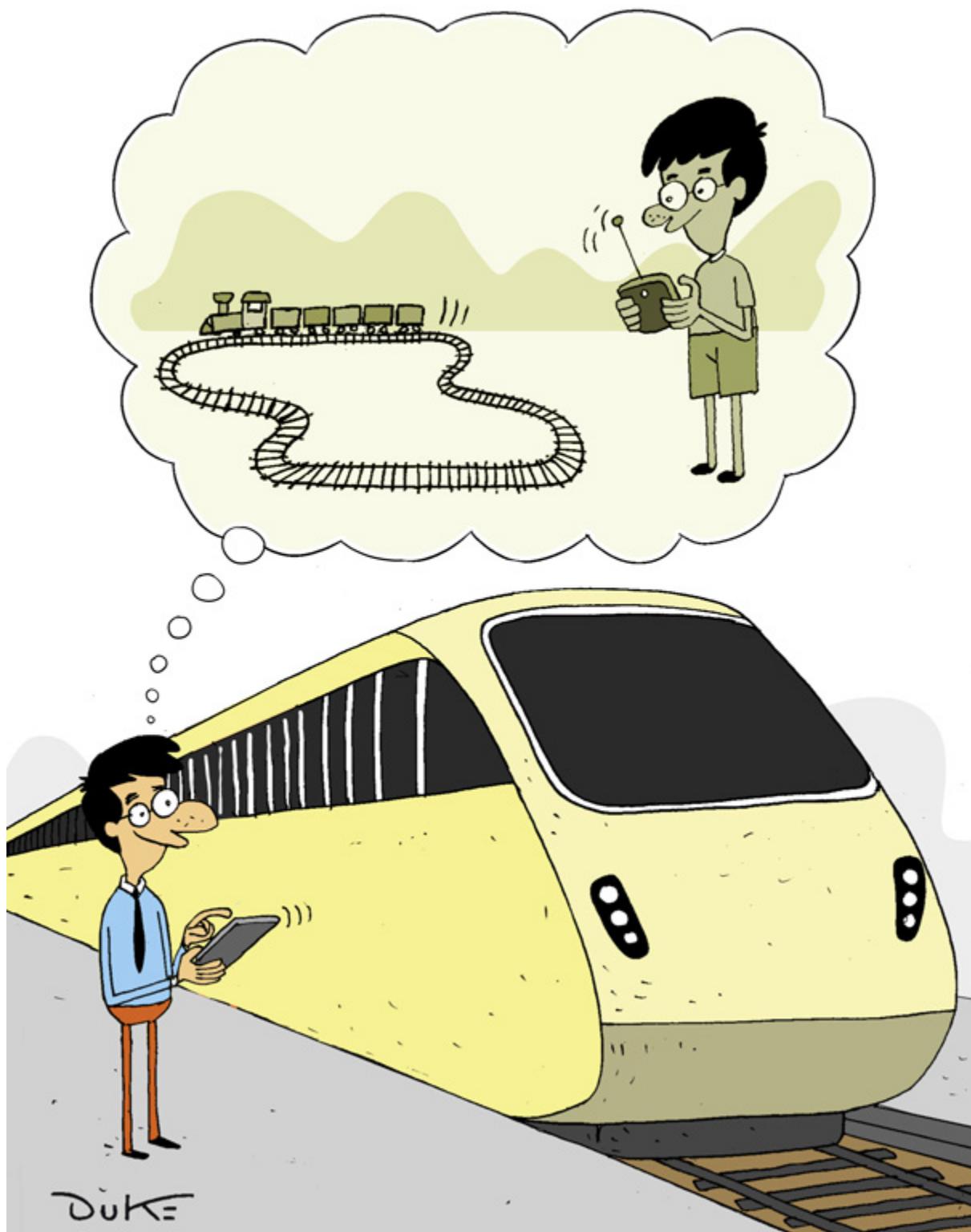
/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 50

/// Transporte pelo Brasil
pág. 52

/// Opinião
pág. 54





Esforços concentrados

O mundo completa um ano de pandemia. Muita coisa mudou, mas a realidade da crise continua e, mais do que nunca, precisamos do trabalho dos cientistas, médicos e sanitaristas para podermos vislumbrar um futuro melhor e mais saudável.

Há um ano, a maioria dos cientistas não acreditava na possibilidade de termos uma vacina em menos de um ano. Eles foram eficientes, por isso já temos a vacina. Algumas já estão disponíveis, e o Brasil já está vacinando.

É fato que nosso governo se atrasou para realizar a aquisição de vacinas que poderiam ter sido adquiridas em 2020, mesmo que ainda sem autorização da Anvisa. Se as tivéssemos comprado, estaríamos em uma situação confortável, como a dos Estados Unidos e de Israel. Mas também é fato que, mesmo atrasada, a atitude foi tomada no mês de março deste ano. As vacinas foram compradas; e, em breve, teremos a população vacinada. A discussão sobre o que não foi feito não vai mudar. Portanto, precisamos ser proativos e ver o que precisa ser feito.

Com foco nisso, a CNT apoia a iniciativa #VacinaJá. Muita coisa precisa ser feita, pois, apesar de já termos algo em torno de 30 milhões de vacinas distribuídas, hoje, ainda não temos 15 milhões de vacinas aplicadas, e isso não é um problema do governo federal. Nossa campanha é totalmente despolitizada e tem como objetivo ver a maior quantidade de brasileiros vacinados para podermos sonhar com a volta à normalidade. Muita coisa precisa e pode ser feita nos próximos

30 dias para invertermos a curva de contaminados e, principalmente, de mortes.

Temos ainda a campanha #PrivatizaJá, pois é a melhor forma de promovermos o desenvolvimento socioeconômico do Brasil. O Estado brasileiro, em todas as suas esferas (federal, estadual e municipal), não tem recursos para investimentos. O que arrecadamos não é suficiente para o custeio. A alternativa para realizar investimentos é o setor privado. Esse é o fundamento da nossa campanha #PrivatizaJá.

A nossa reportagem de capa (“Impasse do diesel no Brasil”) traz a primeira dificuldade da privatização. Muitos de nós apoiam a intervenção do governo federal na Petrobras. Queremos privatizar essa estatal ou desejamos a intervenção do governo? Intervenção não combina com privatização. Esta busca liberdade de mercado com limites, para todos podermos concorrer com regras claras.

A Petrobras, não por sua vontade ou de qualquer governo, mas por imposição de acordo firmado no âmbito do Cade, está negociando algumas das suas refinarias. Essa é uma forma de privatizar parte do parque de refino e inaugurar a concorrência na produção de diesel. A intervenção do governo federal na estatal vai desestimular a venda dessas refinarias.

A reportagem de capa traz elementos técnicos que nos permitem refletir sobre qual o futuro que queremos.

A revista também traz outras importantes matérias. Boa leitura!

“As vacinas foram compradas; e, em breve, teremos o povo vacinado. A discussão sobre o que não foi feito não vai mudar. Portanto, precisamos ser proativos e ver o que precisa ser feito”

Vander Costa
Presidente da CNT



Pequenos passos, mas na direção correta

por Gustavo T. Falleiros

Samuel Pessoa
Pesquisador do
Instituto Brasileiro
de Economia da
FGV e da Julius Baer
Family Office; e
doutor em economia
pela USP

Arquivo Pessoal



A inflação assusta o brasileiro. Contra ela, há de se agir com firmeza, “senão ela adquire uma dinâmica própria”, afirma Samuel Pessôa. Voz ativa no debate público, o economista jamais relativizou a importância da disciplina fiscal e do compromisso com reformas, como a administrativa e a tributária. A pandemia, porém, deslocou as ações prioritárias para outro campo, em que a saúde pública tem primazia. “Enquanto a gente não vacinar todo mundo, a economia não vai ser retomada”, afirma.

Nesta entrevista exclusiva à revista CNT Transporte Atual, o pesquisador reflete sobre as escolhas a serem feitas quando o “cobertor é curto”. “O ajuste fiscal é muito difícil e envolve um conflito distributivo profundo na sociedade”, pondera. Os dilemas, acredita ele, são mais políticos do que econômicos – envolvem conserto e negociação. Também de decisões pactuadas dependem o equilíbrio do preço dos combustíveis e o investimento público em infraestrutura – assuntos polêmicos dos quais não se esquiva, como o leitor verá.

Revista CNT | Com o aumento da taxa básica de juros, o Banco Central sinalizou cautela com a inflação. Na medida em que, desta vez, a carestia não está relacionada a excesso de demanda, o remédio está correto?

Samuel Pessôa | Em geral, a resposta seria não. Por que eu acho que, agora, faz sentido? Pela intensidade e pela permanência no tempo do choque. Esses fatores produzem um processo em que tanto a inércia quanto as expectativas vão subindo – e a inflação vai desancorando. E aí, se você não fizer nada, a inflação adquire uma dinâmica própria. Reverter um processo inflacionário depois de que ele adquire uma dinâmica própria é muito mais custoso. Evidentemente, tem um impacto sobre o câmbio. Se esse impacto é grande ou pequeno, é difícil saber. Se houver impacto, ele é desejável. Se o câmbio se valorizar, a demanda do resto do mundo pelos nossos produtos cairá. Portanto, há uma redução da demanda.

Revista CNT | Em contraste, o FED, Banco Central norte-americano, confirma a disposição em manter os juros em níveis muito baixos, mostrando não temer um superaque-

cimento. Isso manda algum recado para o Brasil?

Samuel Pessôa | A gente sempre tem de estar muito atento ao que ocorre na economia norte-americana porque o preço do capital no mundo é dado pelo preço do capital de lá. É, disparada, a maior praça financeira. De fato, os EUA têm um peso na intermediação financeira no mundo muito maior do que o seu peso-PIB. Se acontece alguma coisa lá, e os juros mudam, isso nos afeta. Essa perspectiva, de um plano fiscal muito ambicioso, que foi aprovado pelo Congresso deles, sinalizou para o mercado que vai haver superaquecimento e uma certa inflação. Portanto, o mercado financeiro já precifica a subida de *fed funds* no primeiro semestre de 2023 ou no final de 2022. Inclusive, já bateu nos títulos de Tesouro de dez anos. Na minha conta, uma parte da desvalorização do câmbio que ocorreu aqui, no último mês (fevereiro), quando saiu de R\$ 5,40 e foi para R\$ 5,80, deveu-se a essa reprecificação do dólar contra o mundo todo, em função de uma perspectiva de juros maior. As pessoas viram um impulso fiscal muito forte, previram um crescimento muito forte, uma aceleração da inflação antes do que

se imaginava e, conseqüentemente, a subida (de juros) do Fed a partir do final de 2022. Isso gerou uma valorização do dólar frente as outras moedas que, na minha conta, explica 30 dos 40 centavos de que falamos. Então, a gente tem de se preocupar com esse tema. A inflação dos EUA é muito diferente da brasileira. Nossa inflação está rodando a 5% e vai chegar a 7% ou 8% entre maio e junho. Nos EUA, provavelmente, ela vai chegar a 2,2% no final do ano, segundo o comitê de política monetária deles. São um processo lento e uma inflação muito baixa. Não é o nosso caso. O Brasil tem um histórico de inflação muito pressionada. Tivemos três anos estranhos, que foram 2017, 2018 e 2019, nos quais a inflação ficou abaixo da meta. Havia um sinal de carência grave de demanda agregada. E a gente não está mais vivendo essa situação.

Revista CNT | Com o real desvalorizado, produtos “dolarizados” pressionam a inflação. É o caso dos derivados de petróleo. O senhor vê alguma forma de equilibrar o preço dos combustíveis sem haver interferência direta?

Samuel Pessôa | Não vejo. Primeiramente, vamos discutir a macro-



“Se você quer tirar a variabilidade, precisa de uma regra que produza inércia na formação de preço dos derivados de petróleo. O importante dessa regra é que ela seja simples e facilmente auditada”

economia. O Brasil é um grande exportador de *commodities*. Então, quando o preço das *commodities* sobe no mercado internacional, naturalmente, o real se fortalece. Da mesma forma, quando o preço das *commodities* no mercado internacional cai, o real se enfraquece. Então, há esse mecanismo de balanço entre a moeda de um país exportador de *commodities* e o preço das *commodities* no mercado internacional. Esse equilíbrio faz todo sentido e faz com que a *commodity* denominada na moeda do país – no nosso caso, em real – oscile internamente muito menos do que a *commodity* no mercado internacional. Com

esse mecanismo, você tem um amortecimento. O problema é que esse mecanismo deixou de operar desde abril do ano passado. Agora, a gente está com uma recuperação forte da China, puxando o preço das *commodities*, e não tem a valorização do real. Aí é inflação na veia. Então, esse é o problema. A gente tem de entender por que esse mecanismo de equilíbrio deixou de existir. A minha interpretação é que, por trás disso, está o risco fiscal. Essa é a questão macro. Para resolvê-la, a gente precisa melhorar a política fiscal.

Revista CNT | E pelo lado da microeconomia?

Samuel Pessôa | Não é como nos EUA, onde tudo é mercado. São privados que extraem o petróleo. As refinarias são privadas. Se quiser, pode exportar ou importar. E aí, o preço é dado pelo mercado. Eu, como economista liberal, gosto muito desse sistema, mas tenho de reconhecer que ele é pouco usado no mundo. Para mim, faz todo sentido que a fixação seja baseada em preço internacional. Você tem um custo de oportunidade da empresa, mesmo sendo empresa pública. Se está alto o preço internacional, você vende, e o lucro vai para o Tesouro. Então, não faz sentido usar uma empresa para subsidiar. Se você quer subsidiar, subsidia com o Tesouro. Quer diesel

barato? Então, o Congresso Nacional vota um programa e dá uma dotação orçamentária do Tesouro Nacional para esse programa, e o Tesouro transfere dinheiro para a Petrobras custear o subsídio. É assim que a questão do subsídio deveria ser tratada. Confesso que não vejo motivo para subsidiar diesel, mas isso é outra questão. O outro ponto é achar que a regra (de seguir o preço internacional) traz muita variabilidade ao preço. O transportador tem dois problemas. O primeiro é o preço ser alto demais. O segundo é ele variar demais, o que traz dificuldade para se planejar. Ele fecha um frete e, quando vai executar o serviço, o preço já mudou. Você introduz uma incerteza na estrutura de custos, o que é muito ruim. Se você quer tirar essa variabilidade, precisa de uma regra que produza inércia na formação de preço dos derivados de petróleo. Essa regra será referendada no mercado internacional. Por exemplo: o preço, hoje, é a média dos últimos seis meses. Faz uma janela móvel de seis meses. O importante dessa regra é que ela seja simples, que todo mundo entenda, e que ela seja facilmente auditada pelo público. Assim, as mudanças são muito mais suaves. Em uma média de seis meses, a mudança é na margem. Fica muito mais fácil para o profissional acomodar mudanças de preço.

Revista CNT | Temos agora um novo ciclo do auxílio emergencial. O desenho da medida, dado pela emenda constitucional 109, agradou ao senhor?

Samuel Pessôa | Não. Eu acho que foi muito diluída e ficou muito aquém do que a gente precisava. Em particular, questiono o limite que detona o gatilho, que é de 95% das despesas obrigatórias. Em primeiro lugar, não há uma definição clara do que seja despesa obrigatória. Os entendidos da área dizem que esse limite é pouco restritivo. Na verdade, teria de ser entre 92% e 93%. Com 95% das despesas obrigatórias, o Estado brasileiro já não funciona. Mas eu acho que foi um avanço importante. É um primeiro passo. O ajuste fiscal é muito difícil e envolve um conflito distributivo profundo na sociedade. Por trás do ajuste fiscal, existem: quem paga impostos; e como, quanto e quem vai ser fonte de políticas públicas. Eu vou dar dinheiro para o Bolsa Família ou para subsidiar os caminhoneiros? Então, você tem um conflito complexo e que não é um tema técnico. Esse não é um tema para economistas, e, sim, para a política. A gente entrou em uma situação de crise fiscal aguda em 2014, e não saímos até hoje. Estamos dando vários passos, e acho que essa emenda é um pequeno passo na direção correta, apesar de ter ficado muito aquém do que eu imaginava inicialmente.

Revista CNT | O primeiro ciclo do auxílio emergencial foi bem-sucedido no sentido de que foi uma resposta rápida do governo à crise sanitária, o que ajuda a explicar o PIB menos deprimido do país em relação aos nossos vizinhos. Esse relativo sucesso pode ser replicado agora?

Samuel Pessôa | É difícil saber. A gente nem sabe o quanto do bom desempenho do ano passado se deve ao auxílio emergencial. Houve país que caiu muito e país que caiu pouco. Há um *paper* recente do FMI, em que foi feito um estudo econométrico para investigar quais fatores explicam a queda. O óbvio é que países que dependem de turismo sofrem mais. Países que lidaram mal com o vírus, que passaram por *lockdowns* longos, foram mal. Nesse estudo, não há correlação clara entre o valor gasto pelos países, com apoio fiscal, e a diversidade das experiências de crescimento. É tudo muito recente. A gente ainda não tem dados completos. O que me parece mais robusto, pelas evidências reunidas até agora, é que, como está morrendo muito mais gente, posso imaginar que o segundo trimestre vai ser muito ruim, porque há relação entre taxa de mortalidade decorrente da doença e desempenho econômico. As pessoas ficam com muito medo e deixam de ir para as ruas. Com isso, a economia cai. Ficam com medo do

vírus e têm medo de gastar. Compram o mínimo para ficarem em casa. Acho que é para aí que estamos indo, dado o desastre que foi a gestão da crise até aqui.

Revista CNT | Afinal, qual é o peso da vacinação em massa para a retomada da economia?

Samuel Pessôa | Alguns estudos falavam da possibilidade de se atingir a imunidade coletiva um pouco mais cedo. Os fatos demonstraram que esses estudos estavam errados. Demora-se

O ajuste fiscal é muito difícil e envolve um conflito distributivo profundo na sociedade. Por trás do ajuste fiscal, existem: quem paga imposto; como; quanto; e quem vai ser fonte de políticas públicas.. [...] Não é um tema para economistas, mas para a política

“ *A impressão que eu tenho é que a reforma tributária não está madura. Seria melhor encaminhar a administrativa. Há grupos de pressão que vão contra ela, mas o entendimento maior, quanto ao desenho, todo mundo conhece* ”

muito para atingir a imunidade coletiva, ou seja, não existe outra solução que não seja a vacinação. Enquanto a gente não vacinar todo mundo, a economia não vai ser retomada *full time*. Ela até foi muito retomada. No final do quarto trimestre do ano passado, a economia estava só um 1% abaixo do que estava no quarto trimestre de 2019. Mas veio uma segunda onda muito forte, que faz com que a gente recue. É uma tristeza, porque a gente vinha se recuperando.

Revista CNT | O senhor é um defensor da manutenção do teto de

gastos. Do ponto de vista fiscal, este é um ano perdido?

Samuel Pessôa | Acho que não. A gente ganhou a PEC emergencial, que é um avanço, mesmo com as diluições. Como eu já disse, não acho que tenha uma relação estreita entre gastar dinheiro nessa crise sanitária e desempenho econômico. Não acho que o Brasil foi melhor do que os outros países da América Latina porque a gente gastou mais. Não dá para saber. E o estudo mais rigoroso que eu conheço diz que não há correlação. O gasto fiscal com a crise sanitária não tem uma natureza econômica – ele tem uma natureza social. Portanto, a decisão de gastar é, iminentemente, política. Quanto eu quero gastar hoje para aliviar a vida das famílias e, assim, deixar uma dívida maior para o futuro? É essa a escolha. E essa escolha não envolve um *trade-off* em economia – é um *trade-off* em bem-estar, em melhorar a vida das pessoas que estão sofrendo, que precisam ficar em casa e se proteger da doença, em contrapartida a deixar uma dívida maior no futuro. Evidentemente, a gente tem de discutir o “quanto”. Não dá para gastar infinitamente. Quanto mais a gente escolher gastar, melhor que votemos, conjuntamente, reformas. Dado que a gente vai terminar com uma dívida maior, a gente precisa de uma maneira de reduzir o gasto lá na frente. Eu nunca descartei aumentar a tributação. Pode até ser

uma tributação transitória. Só estou dizendo que essa escolha não é de natureza econômica – é de natureza social –, tampouco tem a ver com o teto, porque todo gasto para auxiliar as pessoas é extrateto, pois há uma situação de calamidade pública.

Revista CNT | Com o debate eleitoral muito antecipado, o senhor acha que dá tempo de votar alguma reforma substancial? Se fosse para escolher uma, qual seria?

Samuel Pessôa | Seria melhor encaminhar a reforma administrativa. A impressão que eu tenho é que a tributária não está madura. No meu entender, a reforma tributária é mais importante hoje, mas tem muito menos consenso. Acho que a gente vai ter de esperar o próximo governo para discuti-la com profundidade. Já a reforma administrativa não me parece ser muito polêmica. Há grupos de pressão que vão contra ela, mas o entendimento maior, quanto ao desenho, todo mundo conhece. É só ter coragem para enfrentar esses grupos de pressão.

Revista CNT | Como o senhor avalia a autonomia do Banco Central?

Samuel Pessôa | Da ideia eu gosto; sempre a apoiei. É uma restrição legal, uma amarra que você quer colocar para a política. A política, às vezes, tem uma tentação de gerar inflação. Então, você quer tirar o



Banco Central do poder discricionário do Executivo. Mas, se a sociedade quiser inflação, vai ter. Não será uma amarra institucional que vai impedir. Para funcionar, é preciso haver um consenso na sociedade de que é bom manter a inflação (sob controle) – e acho que esse é o caso no Brasil. Mas, se existe esse consenso, o ganho de uma independência não é tão grande assim. Mas é bom. Por exemplo, o Banco Central controla a política de reserva. No ciclo eleitoral, há uma tendência de o político que está no governo querer usar reservas para sustentar um câmbio que está mais valorizado. Isso aconteceu com o presidente FHC em 1998, com a presidente Dilma em 2013 e pode acontecer novamente agora. Com a independência, Roberto Campos Neto (presidente do Banco Central) sofre menos pressão para fazer *swap* e sustentar a cotação da moeda. Acho isso até mais importante do que a política de juros, porque o ciclo político na macroeconomia ocorre mais na política cambial e fiscal do que na política monetária. Dito isso, não gosto muito da redação da lei, no parágrafo onde são estabelecidos objetivos de estabilidade financeira e pleno emprego. Isso deveria ser objetivo subsidiário, hierarquicamente inferior ao objetivo da estabilidade de preços. Mas vamos ver como isso vai funcionar.

Revista CNT | O investimento público em infraestrutura de transporte recua ano após ano. O que pode ser feito para atrair o investidor privado?

Samuel Pessôa | Acho que dá para se fazer muita coisa por concessão. O investimento público está baixo por dois motivos. Você tem o problema orçamentário – aí tem de resolver o problema fiscal. A gente investe pouco porque não tem dinheiro. Ou aumenta a carga tributária para ter mais dinheiro para investir ou corta outros gastos. Agora, também há problemas regulatórios importantes. O primeiro é que o setor público não tem um instrumento institucional bom para contratar confecção de projetos. A gente sabe que não dava para contratar confecção de um projeto executivo ou um projeto básico de boa qualidade por meio da então Lei de Licitações e Contratos, a lei n.º 8.666/1993. Sei que foi feita uma tentativa, no início do governo Bolsonaro, em que o governo mandou para o Legislativo uma medida provisória que estabelecia a figura jurídica da colação. Era uma forma usada internacionalmente de você dar mais discricionariedade para o setor público contratar projetos. É uma forma transparente, com auditoria da sociedade e dos grupos com interesse no tema, em que você conseguia contornar as dificuldades do processo de leilão do serviço de confecção de um projeto executivo ou básico.

Essa MP caducou, e o governo não mandou na forma de projeto de lei. Acho também que há uma agenda regulatória muito grande que precisa ser tratada na questão de regularização ambiental e na contraprestação de grupos impactados pela obra, sejam quilombolas, indígenas ou população ribeirinha. Também precisa haver um caminho rápido, simples, transparente, sem que haja multiplicidade de alçadas de atribuições em que o setor privado saiba exatamente o que fazer para conseguir certa autorização, de modo que, uma vez conseguida a autorização, a questão seja extinta, sem que haja uma multiplicidade de agências que sempre possa recorrer *ex-post* e impor algum custo ao concessionário. Isso tem de ser resolvido. O terceiro ponto da agenda regulatória é o seguro-garantia. É um *trade-off* porque o seguro-garantia, que significa uma proporção grande do valor da obra, espanta os pequenos e médios empreiteiros. Pode reduzir a competição, mas, por outro lado, se ele for bem desenhado e houver um projeto básico de muita boa qualidade, a chance de gerar aditivos, paradas de obras e adiamentos é muito reduzida. Então, eu acho que a gente deveria trabalhar com seguro-garantia e, para trabalhar com pequenos e médios empreiteiros, criar figuras jurídicas que facilitem o condomínio de empresas – que elas possam se juntar e atuar como uma grande empreiteira. ■



Divulgação / Arteris Fernão Dias



Número de fatalidades reduz 52% na BR-381

A Arteris Fernão Dias alcançou a meta da ONU (Organização das Nações Unidas) ao reduzir, em 52%, o número de fatalidades em ocorrências na BR-381, no trecho entre Contagem e Guarulhos, no período de 2010 a 2020. A meta da ONU para um trânsito mais seguro previa a redução mínima de 50% das fatalidades no trânsito, durante a década. O resultado foi obtido após um intenso trabalho de ampliação, modernização e recuperação da rodovia, além de campanhas de conscientização. A Arteris Fernão Dias investiu mais de R\$ 2,6 bilhões e realizou 220 campanhas voltadas à segurança no trânsito, desde 2008. A ONU decretou que, entre 2011 e 2020, seria a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, buscando a redução pela metade dos óbitos decorrentes de acidentes de trânsito. A Arteris aderiu voluntariamente ao pacto desde sua criação; e, agora, o fez novamente até 2030.

Recordes históricos nos portos públicos

Durante o ano de 2020, a movimentação de cargas nos portos públicos brasileiros teve um crescimento de 5,58% em relação a 2019. O desempenho contou com recordes históricos e mostrou que, mesmo durante a pandemia, o segmento portuário não parou. Foi registrada a movimentação de 447,1 milhões de toneladas de cargas no ano passado, ante à movimentação de 423 milhões de toneladas em 2019. O Porto de Santos, maior complexo portuário do Hemisfério Sul, por exemplo, teve um aumento de 9,3%, na comparação de 2020 com 2019, na movimentação de cargas. Além do recorde no total de cargas, os 11 primeiros meses de 2020 também bateram marcas históricas de determinadas cargas para o período, como os granéis sólidos, com alta de 14,9%; e os granéis líquidos, com crescimento de 10,7%.

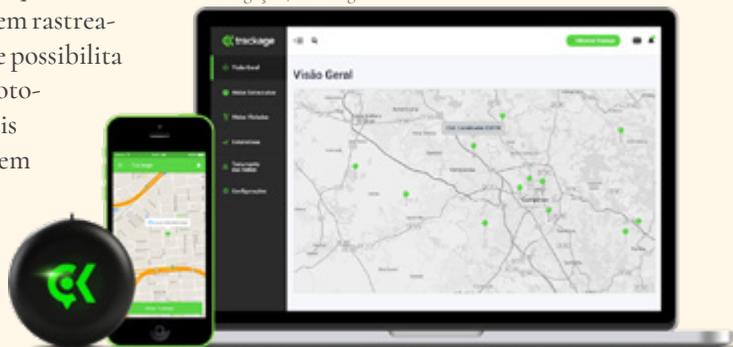
Arquivo Sistema CNT



Solução *mobile* para gestão de pátio

A DHL Supply Chain e a startup Trackage, que realiza a otimização de processos logísticos baseada em rastreabilidade, lançaram a plataforma Maestro, que possibilita reduzir, em até 50%, o tempo de espera dos motoristas para carga e descarga e proporciona mais visibilidade e controle às operações. Baseada em um aplicativo para celular utilizado pelos motoristas profissionais, a iniciativa quase zerou o contato humano nesses processos, contribuindo, assim, para reduzir riscos associados à disseminação da covid-19. Um dos *cases* de sucesso da solução é o CD da Unilever, multinacional de bens de consumo, em Pouso Alegre (MG). Antes da implantação da tecnologia, os veículos que entravam no local passavam por várias etapas, como a realização de cadastros manualmente. Com o Maestro, o motorista usa um aplicativo em seu *smartphone* para fazer todo o cadastramento de forma autônoma, o que possibilita que a DHL tenha a confirmação de chegada e de localização no pátio. O cliente também tem visibilidade de todo o processo, que inclui indicadores de desempenho em um *dashboard* especial e em tempo real.

Divulgação / Trackage



Incentivo para micro e pequenas empresas

Divulgação / FedEx



A FedEx Express abriu as inscrições para a quinta edição do programa FedEx para Pequenas Empresas. A iniciativa visa apoiar os micro e pequenos empreendedores na expansão de seus negócios nos mercados nacional e internacional. Neste ano, o valor total do prêmio é de R\$ 175 mil para o primeiro colocado, R\$ 100 mil para o segundo e R\$ 75 mil para o terceiro. Os vencedores também receberão mentoria empresarial. O programa é voltado para micro e pequenas empresas que possuam até 99 empregados. Elas precisam estar baseadas no Brasil, com CNPJ ativo, atividade ininterrupta por pelo menos seis meses e não serem franquias. Além disso, devem ter receita anual de até R\$ 4,8 milhões e não podem ser vencedoras de versões anteriores do programa. As inscrições estão abertas até 13 de junho e podem ser feitas pelo site fedex.com/br/programafedex



Manlog adquire caminhões 100% elétricos

Divulgação / Manlog

A empresa de transportes goiana Manlog tem a primeira frota de caminhões frigoríficos elétricos do país, como reforço à meta sustentável de reduzir a emissão de CO₂. Inicialmente, foram adquiridas três unidades, que já estão em operação. De acordo com a Manlog, os caminhões JAC precisam de apenas duas horas na tomada para entregar 200 quilômetros de autonomia para cargas refrigeradas, o que é suficiente para as operações cotidianas. Os carros elétricos foram adquiridos para fazer parte de uma frota compartilhada que incentiva o colaborador a deixar o carro em casa. Já o cliente, além de agregar valor à sua marca, ainda pode alugar os veículos por um preço muito abaixo do valor de compra e ainda investir na comercialização de crédito de carbono.



Expansão de carga aérea

Com o amplo crescimento das compras *online* e, consequentemente, do serviço de entrega e transporte, a Amazon expandiu seus negócios no setor de carga aérea e domina o

mercado de Boeings 737NG cargueiros. Até hoje, foram convertidos 60 jatos da família Boeing 737 Next Generation (NG) de passageiros para carga, sendo que 22 unidades estão operando para a Prime Air, subsidiária de carga aérea da Amazon. O Boeing 737NG foi a aeronave ideal para a Amazon conseguir unir praticidade, custos operacionais e uma quantidade considerável de cargas a bordo. Com a introdução do modelo, a empresa pode aumentar sua malha de cidades, já que o 737, pelo seu tamanho e pela sua autonomia, permite que a empresa expanda suas operações.

Divulgação / Prime Air



SEGURANÇA E CONFIANÇA QUE RODAM O BRASIL COM VOCÊ.

Há **12 anos** a TB Forte faz gestão de numerário com **segurança, credibilidade e eficiência.**

Projetos customizados pensados para o seu negócio.



Da gestão do numerário a cofres inteligentes



31
bases operacionais



Mais de
600
carros-fortes e leves



12
anos de operação



Presente em
15
estados

**Mais que dinheiro,
transportamos valores.**



tbforte.com.br

Experimente os nossos serviços e compare com o seu processo atual!



Em busca de alternativas

Principal insumo do transporte rodoviário no país, o óleo diesel tem registrado sucessivos aumentos de preço, o que impacta toda a cadeia de custos do setor; política de precificação da Petrobras tem dificuldade para equilibrar os interesses sobre combustíveis

por Diego Gomes

Arquivo Sistema CNT



A volatilidade do dólar e o preço do petróleo, de tempos em tempos, colocam o governo brasileiro diante de uma escolha de Sofia: preserva-se ou o consumidor – entre os quais, os transportadores, que precisam de um diesel com valor acessível e estabilizado para garantir o abastecimento das cidades e não comprometer os preços dos produtos que chegam às pessoas – ou a gigante estatal Petrobras, que precifica os seus produtos em consonância com o mercado internacional (operado em dólar) e precisa atender aos interesses dos seus acionistas.

O fato é que a empresa que domina o refino no Brasil já elevou, em mais de 30%, o valor do diesel até o momento, no primeiro trimestre de 2021, conforme dados da própria Petrobras. De acordo com levantamento da CNT (Confederação Nacional do Transporte), o diesel atingiu, em março deste ano, uma alta histórica desde a adoção, em 2016, da paridade internacional da Petrobras no preço do produto. Entre 23 de janeiro e 6 de março de 2021, o preço médio do diesel na bomba aumentou 14,9%; e o do diesel S10, 14,1%. De acordo com a ANP, o litro do diesel atingiu R\$ 4,230; e o do diesel S10, especificamente, R\$ 4,297, no fim desse período.

Tal cenário gerou atrito entre o presidente da República, Jair Bolsonaro, e o CEO da empresa, Roberto Castello Branco. O desgaste foi tamanho que culminou com a destituição do então mandatário da Petrobras e com a indicação pelo governo de um novo comandante para a companhia, o general Joaquim Silva e Luna. A decisão abalou fortemente o mercado financeiro, que a recebeu muito mal, e, diante de tantos altos e baixos, algo essencial para a atividade transportadora foi turvado: a previsibilidade.

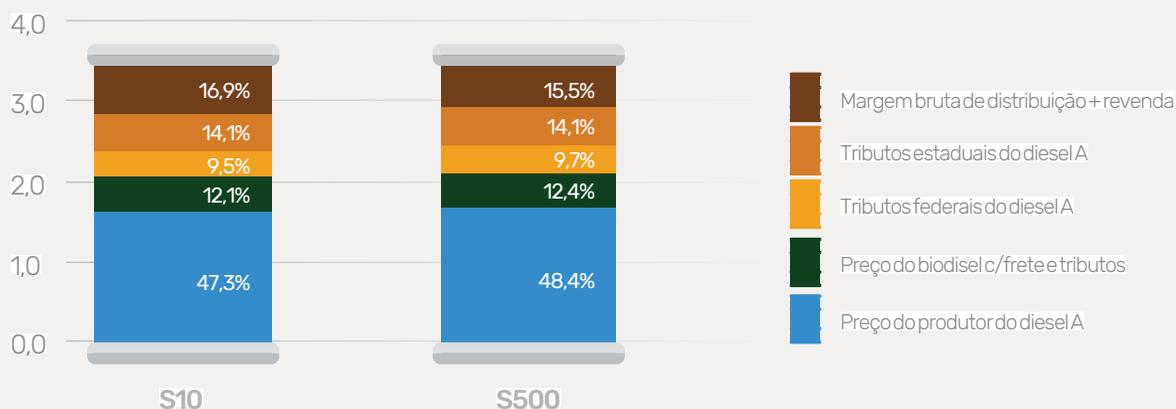
O presidente da CNT, Vander Costa, chama a atenção para a importância da adoção de medidas estruturais complementares, capazes de estabilizar a trajetória de preços em um horizonte de tempo mais amplo. “A previsibilidade de preços do diesel é um elemento essencial para a operação dos serviços de transporte e, portanto, para o bom funcionamento de toda a economia. Nesse sentido, o maior espaçamento entre reajustes da Petrobras corresponde a uma boa alternativa para a gestão da volatilidade desses preços”, afirma Vander Costa.

Isso porque o óleo diesel tem forte impacto na cadeia de custos do transporte rodoviário. Assim, configura um grande desafio para o segmento – sejam as empresas de cargas e passageiros, sejam os



Entenda a composição do preço do óleo diesel no Brasil

R\$/litros



Fonte: ANP (os dados mais recentes são de setembro de 2020)

caminhoneiros autônomos – conviver com o aumento exponencial do seu principal insumo. Basicamente, o preço final do combustível fóssil é impactado por quatro elementos: valor de mercado, influenciado pelo mercado internacional; lucro de realização; tributação federal; e tributação estadual.

Para mitigar o avanço do preço médio do óleo diesel nos postos de combustíveis, o governo federal anunciou, no início de março, a redução para zero, durante dois

meses, das alíquotas de PIS e Cofins incidentes sobre a comercialização e a importação do combustível. A medida, embora já tenha surtido efeito e tenha contribuído para estabilizar os valores do insumo, ainda é paliativa. O governo federal propôs, recentemente, aos estados que a base de cálculo do ICMS do diesel seja alterada apenas uma vez a cada três meses – e não mais a cada 15 dias, como é hoje. A nova sistemática, se for aceita, seria usada até o fim do ano.



A política de preços

Adotada desde o final de 2016, a atual política de preços praticada pela Petrobras delimita que os reajustes sejam baseados na paridade com o mercado internacional, de forma quase que contínua. Ela consiste em repassar a flutuação do preço do petróleo para os preços dos produtos da companhia – notadamente, o diesel e a gasolina. Além de impactar o preço do combustível que os brasileiros pagam na bomba, a medida interfere nos preços de inúmeros outros produtos e serviços que têm seus custos afetados significativamente pelos preços dos combustíveis.

Professor-pesquisador do Coppead/UFRJ (Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro) e PhD em finanças, Carlos Heitor Compani explica que as críticas à política de preços da estatal brasileira decorrem do fato de a empresa ser brasileira, explorar o petróleo brasileiro e ter grande parte dos seus custos fixada em reais. “A Petrobras poderia seguir uma outra política, mais simpática à sociedade brasileira. Todavia, cabe salientar que a política de preços da Petrobras compete à própria estatal, de forma que ela pode decidir pela política que acreditar ser a melhor. A empresa possui esse direito.”

Compani salienta que a sociedade brasileira também possui o direito de se colocar antipática à política atualmente vigente, de forma democrática. Isso porque a estatal brasileira tem fortíssima influência no mercado interno, e suas decisões

acabam por impactar diretamente a população brasileira. Sobre eventuais intervenções governamentais na empresa – como a ocorrida no final de fevereiro –, o especialista acredita que, por mais que o governo seja o acionista majoritário da Petrobras, deve haver um limite.

“As leis precisam ser sempre respeitadas. Deixo claro que, por mais que seja o acionista majoritário, o governo não tem o direito de apontar uma política de preços que seja a ideal para a população, e não seja boa para seus acionistas. Os acionistas minoritários precisam ser respeitados. Vejo qualquer interferência do governo na atual política como nociva ao país, pois nos tiraria credibilidade. Vejo, sim, o papel do governo de fomentar esse debate, envidando esforços para se encontrar uma solução que seja boa para todos, mas sempre respeitando os limites que a lei impõe.”

Uma solução aventada por especialistas, a fim de evitar os sucessivos aumentos dos combustíveis e assegurar maior previsibilidade, seria a Petrobras instituir uma política de *hedge* para o preço do barril de petróleo praticado internacionalmente. Essa medida impactaria o preço do volume de combustíveis vendidos no mercado nacional.

De acordo com Carlos Heitor Compani, a estatal, se lançasse mão de tal estratégia, seria capaz de garantir preços muito mais estáveis para a sociedade brasileira, pelo menos pelo espaço de tempo de seis meses a um ano. “E o mais interes-

sante é que tal política seria capaz de garantir receitas para a companhia alinhadas com a flutuação de preços do mercado internacional”, diz. Ele completa: “Vamos assumir que a Petrobras se comprometa a manter um preço fixo de barril por seis meses, para efeito de preços dos seus combustíveis para o mercado nacional. Suponha agora que a companhia entre em uma posição comprada em contratos futuros de barril de petróleo, com vencimentos em cada um dos seis meses subsequentes e montantes da ordem de sua expectativa de vendas no mercado nacional”. O professor explica que, apesar de a variação do contrato futuro não ser exatamente a mesma do que no mercado à vista (por questões de valor do dinheiro no tempo e risco), a teoria de gestão de riscos já consegue ajustar a posição de modo a correlacionar bastante as posições nos mercados futuro e à vista.

“Dessa forma, no cenário de alta, a posição tomada pela Petrobras no mercado futuro garantirá a remuneração adicional equivalente à variação positiva do preço do barril. Por outro lado, em um cenário de baixa, essa mesma posição no mercado futuro fará a companhia ter uma receita final de acordo com o preço do barril no mercado internacional (e não com o preço do barril vendido internamente). Em resumo, sob qualquer cenário, a Petrobras teria suas receitas vinculadas à flutuação do mercado internacional, exatamente como defendem muitos”, analisa.



Biodiesel, uma alternativa que requer cuidados

É preciso considerar que, para além das variáveis de mercado já mencionadas nesta reportagem, a precificação de um combustível depende também da sua composição, principalmente quando é constituído por mais de um tipo de fonte energética. No caso do diesel comercializado no Brasil, um dos seus componentes, o biodiesel, melhora o preço de bomba por ter valor superior ao do diesel fóssil.

Respalhada por estudos técnicos, a CNT estima que a atual proporção de 13% de biodiesel poderia ser reduzida a 7% sem obstáculos técnicos. Inclusive, se procedesse dessa forma, o país se aproximaria da prática internacional. No Japão, por exemplo, o biodiesel representa apenas 5% do insumo. Na Comunidade Europeia, o teor é de 7%. No Canadá, adota-se de 2% a 4% na mistura.

Sabe-se que o Brasil tem se preparado para a fase P8 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores), cujo teor de homologação é de 6% a 7% de biodiesel puro (B100) na mistura. Isso significa que, hoje, nossos veículos pesados saem de fábrica prontos para funcionar em nível diferente daquele oferecido nas bombas.

Do ponto de vista estritamente mecânico, há desvantagens ao funcionar em um motor com teores na mistura que excedem aos testados. Pesquisas recentes confirmam a propriedade que o biodiesel tem de absorver água mais facilmente, o que pode levar a uma contaminação do tanque por micro-organismos. Esse fenômeno propicia a formação de “borra”, capaz de danificar o veículo, causando entupimento de filtros, perda de

eficiência de combustão e elevação de custos operacionais.

Em frotas antigas, caso específico do Brasil, o uso extensivo de biodiesel impõe outro desafio: na queima de combustível, as gerações antigas de motores tendem a emitir mais óxido de nitrogênio quanto maior for a proporção de biodiesel. Esse gás é prejudicial à saúde, pois causa diversos problemas no sistema respiratório, e seu acúmulo é capaz de produzir chuva ácida.

A CNT continua apoiando o uso do biodiesel, mas acredita ser importante rediscutir temas, como preço, qualidade e teores, pois, além de aliviar o valor do diesel ao consumidor, sua adoção deve ser feita em quantidades tecnicamente compatíveis com a durabilidade dos motores e com a redução de emissões. ■

Percentual de utilização do biodiesel em outros países

-  **Estados Unidos:** varia entre os estados americanos, correspondendo a percentuais entre 6% e 20%;
-  **Europa:** 7% de biodiesel (B7);
-  **Japão:** 5% de biodiesel (B5);
-  **Argentina:** 10% de biodiesel (B10);
-  **Índia:** 5% até 2030 (B5);
-  **Canadá:** entre 2% e 4% (B2 a B4).

Fonte: CNT



Mudanças na lei de trânsito

*Saiba o que foi alterado com o novo
Código de Trânsito Brasileiro, que passa
a valer a partir de abril*

por Diego Gomes



Aprovadas no ano passado pelo Congresso Nacional e sancionadas pelo presidente Jair Bolsonaro, as mudanças no CTB (Código de Trânsito Brasileiro) passam a valer a partir do dia 12 de abril em todo o Brasil. De acordo com o Ministério da Infraestrutura,

as novas regras contribuirão para simplificar e desburocratizar processos, reduzir custos e promover medidas educativas.

Entre as 57 novas regras sancionadas, estão a ampliação da validade da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), a mudança de pontuação para a suspensão da carteira, altera-

ções relacionadas ao transporte de crianças, luz diurna nas rodovias, realização de exame toxicológico e a criação do RNPC (Registro Nacional Positivo de Condutores). A CNT Transporte Atual preparou um guia com as principais mudanças na lei de trânsito que merecem a atenção de todos os motoristas.

SEST SENAT solicita autorização para oferecer CNH

O SEST SENAT encaminhou, em 2020, ofício ao Ministério da Infraestrutura solicitando publicação do Contran que autorize a oferta nacional pela instituição do processo de formação, atualização e reciclagem de condutores, em especial para atendimento aos motoristas profissionais. O SEST SENAT aguarda posicionamento do Ministério sobre essa solicitação.

Outras mudanças

Cadastro positivo

- » A nova legislação cria o RNPC (Registro Nacional Positivo de Condutores), no qual serão cadastrados motoristas que não tenham cometido infração de trânsito sujeita à pontuação nos últimos 12 meses.
- » O cadastro positivo possibilitará que estados e municípios concedam benefícios fiscais e tarifários aos condutores cadastrados.

Proteção a ciclistas

- » Quem estacionar em ciclovia ou ciclofaixa receberá multa por infração grave.
- » Quem deixar de reduzir a velocidade ao ultrapassar ciclista receberá multa por infração gravíssima.

Infrações

- » Aumenta para 30 dias o prazo para indicar o verdadeiro condutor em caso de infração.
- » Defesa prévia é tornada mais simples e com opção de ser eletrônica, a critério do condutor.

- » Multas por infrações leves e médias serão punidas apenas com advertência, caso o condutor não tenha cometido nenhuma infração nos últimos 12 meses.

Formação de condutores

- » Alunos não precisam mais ter aulas práticas à noite.
- » Acaba o prazo de espera de 15 dias após reprovação no exame teórico ou prático na primeira habilitação.

Consulta pública

- » O Contran deve ouvir a sociedade antes de tomar qualquer resolução de impacto no trânsito.

Escolas de trânsito

- » A lei prevê a criação de escolas públicas de trânsito para crianças e adolescentes. O objetivo é oferecer aulas teóricas e práticas sobre legislação, sinalização e comportamento no trânsito.

Alterações no CTB válidas a partir de 12/04/21

(Código de Trânsito Brasileiro)

	COMO ERA	COMO FICA
Renovação da CNH	<ul style="list-style-type: none"> » Exame renovável a cada cinco anos ou, no caso de idosos acima de 65 anos, a cada três anos. 	<ul style="list-style-type: none"> » Condutores até 50 anos de idade: renovação a cada dez anos. » De 50 a 70 anos: a cada cinco anos. » A partir de 70 anos: a cada três anos. <p>Fica mantido o prazo de validade dos documentos de habilitação expedidos antes da data de entrada em vigor da nova legislação.</p>
Pontuação para suspender CNH	<ul style="list-style-type: none"> » A suspensão ocorria quando o condutor atinge 20 pontos em 12 meses ou por transgressões específicas. 	<ul style="list-style-type: none"> » 20 pontos, se o condutor tiver duas ou mais infrações gravíssimas em um período de 12 meses. » 30 pontos, se tiver apenas uma infração gravíssima no mesmo período. » 40 pontos, se não constar entre as suas infrações nenhuma infração gravíssima nesse intervalo. <p><i>Motoristas profissionais podem atingir o limite de 40 pontos independentemente da natureza das infrações cometidas.</i></p>
Exames toxicológicos	<ul style="list-style-type: none"> » Condutores das categorias C, D e E, como caminhoneiros, motoristas de van e ônibus, com CNH com validade de cinco anos, deviam fazer o exame no prazo de dois anos e meio. Para condutores idosos o prazo era de um ano e meio. 	<ul style="list-style-type: none"> » Exames toxicológicos obrigatórios, a cada dois anos e meio, para renovar carteiras das categorias C, D e E. » Quem tem menos de 70 anos também terá que se submeter ao exame a cada dois anos e meio, independentemente da validade da CNH. <p><i>A manutenção dos exames para todos os motoristas profissionais é resultado da atuação da CNT</i></p>
Lesão corporal e homicídio com embriaguez	<ul style="list-style-type: none"> » A prisão podia ser substituída por penas restritivas de direitos se o crime fosse culposo (sem intenção). Ou seja, se um motorista embriagado ou sob efeito de drogas praticasse lesão corporal e até homicídio, a condenação poderia ser convertida em uma pena alternativa. 	<ul style="list-style-type: none"> » Em casos de lesão corporal e homicídio causados por motorista embriagado, mesmo que sem intenção, a pena de reclusão não pode ser substituída por outra mais branda, que restringe direitos.
Faróis acesos de dia em rodovias	<ul style="list-style-type: none"> » O condutor era obrigado a manter o farol aceso de noite e de dia “nos túneis providos de iluminação pública e nas rodovias”, sejam essas de pista simples ou não. 	<ul style="list-style-type: none"> » Obrigatório apenas em rodovias de pista simples fora de perímetro urbano.
Cadeirinhas para crianças	<ul style="list-style-type: none"> » As crianças com idade inferior a dez anos também deviam ser transportadas nos bancos traseiros, mas, conforme resolução do Contran, o uso de dispositivos de retenção no transporte era para crianças de até sete anos e meio. Entre sete anos e meio e 10 anos, a criança devia usar o cinto de segurança. 	<ul style="list-style-type: none"> » O dispositivo de cadeirinhas ou assento de elevação é obrigatório para crianças de até dez anos que não atingiram 1,45 metro de altura. » Elas devem ser transportadas no banco traseiro. » Foi mantida a penalidade de infração gravíssima para quem descumprir a obrigatoriedade.
Recall	<ul style="list-style-type: none"> » Não havia impedimento para emissão do CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo) caso o veículo não tivesse passado por algum recall. 	<ul style="list-style-type: none"> » O veículo somente será licenciado mediante comprovação do atendimento às campanhas de chamamento de consumidores para substituição ou reparo de veículos.



Muita coisa mudou, mas o transporte continua essencial. Cuide-se:



Use máscara sempre e, se possível, mantenha dois metros de distância de outras pessoas.



Use álcool 70% para higienizar as mãos, quando não puder lavá-las, e, principalmente, antes das refeições.



Evite tocar no rosto e nas mucosas (nariz, olhos e boca) sem antes higienizar as mãos.



Higienize seu espaço de trabalho de tempos em tempos, também, com álcool 70%.

**Cuidar da saúde previne doenças
e auxilia na recuperação de outras.**



Clique e acesse
mobilizacao.sestsenat.org.br/saude

Todo herói precisa de cuidado.

#SaudeNoTransporte

**# MOBILIZAÇÃO
NACIONAL**
Semana Mundial
da Saúde

CNT / SEST SENAT / ITL

Desatando a burocracia

Implementação da Janela Única Aquaviária promete acelerar processos e aumentar a competitividade do setor aquaviário

por Carlos Teixeira



Questões burocráticas sempre foram um dos principais entraves do modal aquaviário. Com um excesso de trâmites e documentos para a conclusão das operações portuárias, o setor ainda conta com uma grande diversidade de usuários e de órgãos intervenientes, como a Marinha, a Polícia Federal, a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), a Autoridade Portuária, entre outros, cada um com normas e processos próprios.

Para destravar esse gargalo e criar um ambiente mais célere para a atividade, o Ministério da Infraestrutura estuda a criação da Janela Única Aquaviária. A proposta é integrar o Porto sem Papel, administrado pelo ministério, com o Portal Único de Comércio Exterior, administrado pela Receita Federal e pela Secex (Secretaria de Comércio Exterior). A integração vai permitir

movimentar cargas desde a origem ao seu destino, de forma sincronizada, econômica e sem desperdício de tempo.

Representantes do setor acreditam que a iniciativa trará ganhos de produtividade, controle de riscos e agilidade aos fluxos das análises pertinentes aos órgãos anuentes e da movimentação de mercadorias, principalmente dos produtos de importação. “Acreditamos que a Janela Única Aquaviária possa, cada vez mais, separar a movimentação de mercadorias do fluxo documental e do pagamento de tributos, algo totalmente travado nos sistemas anteriores da Receita Federal, por exemplo. Esperamos que, desta vez, de fato, tenhamos realmente um portal único, uma vez que o conceito já vem sendo debatido há anos, e o resultado são os diversos sistemas chamados de únicos, mas que demandam de toda a cadeia o envio dos mesmos dados”, pondera

o diretor executivo da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima), André Zanin.

De acordo com ele, alguns módulos já estão em pleno funcionamento em relação à categoria do Agenciamento Marítimo. “Do ponto de vista dos importadores com os terminais alfandegados, o sistema já está integrado e munido a todos com controles mais abrangentes e seguros. É certo que trará diminuição no tempo de emissão de anuências.” Zanin também frisa que existe uma expectativa de que o novo sistema possa promover, em larga escala, o despacho aduaneiro sobre águas. “Esperamos ainda que o desmembramento de descarga de contêineres em portos da nossa costa seja em atendimento de logística comercial do importador e da necessidade operacional do navio. Para o agente marítimo que recebe os dados da carga a bordo no porto



de origem e informa aos órgãos anuentes, sem dúvida, será um enorme benefício entregar os dados em uma única janela.”

Para o diretor executivo da Abtra (Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados), Angelino Caputo e Oliveira, não faz sentido alimentar um sistema na Secretaria de Portos e outro na Receita Federal. “Um exemplo é que, se hoje montássemos uma empresa para importar carregadores de celular diretamente do fabricante na China, teríamos que pedir uma licença para o Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia), e o carregador só poderia ser embarcado com a licença que explicasse o motivo da importação. Depois, ainda, seria preciso que os 22 órgãos responsáveis confirmassem a licença. Caso quisesse importar outra quantidade, seria preciso fazer todo o processo. Com a janela única, o carregador seria

considerado um produto. Assim, eu posso informar para o governo que vou importar durante o ano todo, e o produto será lançado nos 22 órgãos anuentes”, destaca ele.

Oliveira ainda cita o avanço em relação à distribuição das cargas. “Hoje, quando elas chegam aos portos, vão para um depositário alfandegário. Um empregado aperta um botão para farelo (cor vermelha) e outro para granel (cor verde); e, só depois, os órgãos anuentes vão dizer para qual canal irá a carga. No novo processo, isso acaba. Eu troco um processo aduaneiro por um de logística.”

Para o supervisor de importação e exportação do Portonave (SC), Roberto Vasques, o novo sistema irá facilitar a previsão de várias operações nos portos, com ganhos de execução de processos. “A mesma informação vai para sistemas diferentes que possuem o mesmo propósito. Previsão de atracação,

atracação real, início e término de operação, desatracação e movimentação, além das informações relativas às cargas movimentadas.”

Vasques cita que as informações serão disponibilizadas de forma mais prática e mais distribuída, em que um operador logístico não dependa de outro para obter informações e, assim, possa se programar com autonomia e mais antecedência. O supervisor, no entanto, faz um alerta sobre as tecnologias necessárias para que a janela única possa ser efetivada. “Certamente, a utilização de sistemas via webservice, APIs (Interface de Programação de Aplicativos), tecnologia 5G e internet das coisas será fundamental para integrar toda a cadeia logística em tempo real, dando a previsibilidade necessária para que todos os atores da cadeia logística possam movimentar, da origem ao destino, de forma sincronizada, econômica e sem desperdício de tempo.” ■



Um novo impacto

Agravamento da pandemia impõe novas restrições no setor aéreo; e empresas começam a registrar queda de demanda. Porém, pesquisas e passaportes sanitários apontam um futuro melhor

por Carlos Teixeira



Com o agravamento da pandemia no país, as companhias aéreas nacionais começam a registrar novamente queda no número de voos. Em março, foram 1.258 partidas diárias, o que representa 52,4% das decolagens do início do mesmo período de 2020, antes das medidas de isolamento social e fechamento de fronteiras, de acordo com dados da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil). A diminuição acontece após uma retomada gradual que vinha sendo registrada desde maio de 2020 e chegou ao ápice em janeiro, com 75% da oferta diária de partidas em relação ao início de março de 2020. O recrudescimento da pandemia já havia impactado a quantidade de voos em fevereiro, quando a média diária recuou para 1.469, o que equivale a 61,2% da malha aérea pré-crise.

Apesar da nova queda, a chegada da vacina abre novas possibilidades de retomada para o setor. Pesquisa da Iata (Associação Nacional de Transporte Aéreo) realizada em março com 4.700 viajantes, em mais de 11 países, mostra que 57% dos entrevistados esperam viajar nos dois meses após a contenção da pandemia, um aumento de quase dez pontos percentuais em relação aos 49% de setembro de 2020.

“Estamos convencidos de que a vacinação em massa vai gerar uma retomada do hábito de viagens.

Em um primeiro momento, serão viagens de caráter doméstico, de duas horas e meia a três horas de casa. Depois, viagens um pouco mais longas. Nessa primeira fase, serão viagens de lazer; e, mais para a frente, as viagens corporativas e de eventos devem reagir”, destaca Eduardo Sanovicz, presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas).

Para atender a essa demanda, o setor tem se preparado para oferecer novas rotas e destinos. “Quando tudo passar, as pessoas vão querer descansar, relaxar e retomar seu contato com destinos agradáveis. O setor estará pronto para fazer isso não apenas para os destinos principais, mas também para um conjunto bastante amplo de destinos regionais ao redor de todo o país.”

Medidas de segurança

Altamente impactado pela crise sanitária, o setor aéreo tem tomado medidas para garantir a segurança de passageiros e tripulantes. “Os protocolos sanitários a bordo são basicamente os mesmos desde maio de 2020. Mais recentemente, a Anvisa aumentou o rigor quanto ao uso de máscaras em aeroportos e a bordo dos aviões, e essas medidas vêm se mostrando eficazes. Os números nos autorizam a seguir afirmando que a aviação é um meio de transporte seguro e essencial para o país”, afirma Sanovicz. Estudos inter-

nacionais apontam que o risco de um passageiro contrair covid-19 a bordo é muito baixo: um caso a cada 27 milhões de viajantes.

De acordo com a associação, os aviões são equipados com um sistema de filtragem usado também pelos hospitais, no qual o ar é renovado a cada dois ou três minutos, e os filtros eliminam mais de 99% dos vírus e das bactérias, incluindo o novo coronavírus. Além disso, a cada novo embarque, o que inclui escalas e conexões, todo o interior do avião passa por uma cuidadosa limpeza; e os passageiros ficam sentados todos na mesma direção, fazendo com que a interação face a face seja muito limitada.

O uso de tecnologias também pode ser um aliado para viagens cada vez mais seguras. Nesse sentido, a Iata desenvolveu o Iata Travel Pass, um passe digital de saúde que apoiará a reabertura segura das fronteiras. O aplicativo possui quatro módulos de código aberto que permitem aos passageiros encontrarem informações sobre requisitos, testes e vacinas para a viagem. “A ferramenta permite que os passageiros encontrem centros e laboratórios de testes e que esses locais compartilhem, com segurança, os certificados de testes e vacinação com os passageiros”, conta Dany Oliveira, diretor-geral da Iata no Brasil. A novidade foi testada pela Singapore Airlines de forma bem-sucedida.





Para o especialista aeroportuário, Mozart Alemão, a situação da pandemia alterou atitudes e normas que devem ser adotadas de maneira definitiva. “Considero que essas alterações não serão temporárias. Como exemplo, podemos ver a série de novas normas implantadas nos sistemas e processos de segurança da aviação após os atentados de 2001 nas Torres Gêmeas dos EUA. Na situação atual, em que a pandemia afetou drasticamente a vida de

todos nós e a economia como um todo, ações no sentido de reduzir o risco de contágio nos aeroportos e nas aeronaves são extremamente necessárias.”

Na visão dele, a implantação das ações de regulamentação do tipo de máscaras e até de criação de um passaporte especial é de grande interesse de todos. “Atualmente, a demanda de passageiros caiu exatamente pelo risco de contágio. Essas ações, além de efetivamente redu-

zirem o risco, darão mais segurança aos passageiros e gerarão, como consequência, maior interesse em viagens. Geralmente, a adoção de medidas restritivas no setor aéreo ocasiona redução do movimento. Mas, nesse caso atual, considero que a situação seja exatamente oposta. A maioria dos passageiros não se sentirá incomodada com as novas restrições, mas, pelo contrário, se sentirá mais segura em realizar viagens.” ■

Novos protocolos

Começou a valer, no dia 25 de março, a nova norma da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) que aumentou o rigor no controle das proteções faciais usadas pelos passageiros em aeroportos e aeronaves. A resolução

esclarece quais os tipos de máscara permitidos nesses locais, como usá-las, em quais situações é permitido retirar a máscara, entre outras orientações. A Anvisa destaca, ainda, que a recomendação, neste momento, é que as pessoas evitem

viagens, pois a medida de proteção mais eficaz é o isolamento social. Em caso de viagens especiais ou urgentes, as novas regras devem ser observadas. As regras valem para passageiros e profissionais que trabalham no setor.

O que está autorizado:



- Máscaras cirúrgicas;
- Máscaras profissionais dos tipos N95, PFF2 e FFP2;
- Máscaras caseiras confeccionadas em tecidos, como algodão e tricoline, desde que possuam mais de uma camada de proteção e ajuste adequado ao rosto, cobrindo o nariz e a boca, sem aberturas que permitam a entrada ou saída de ar e gotículas respiratórias.

O que está proibido:



- ✗ Bandanas;
- ✗ Lenços;
- ✗ Protetores faciais do tipo “face shield” usados sem máscara por baixo;
- ✗ Protetores com válvula de expiração, mesmo que sejam profissionais;
- ✗ Máscaras de acrílico ou de plástico transparente.



Controlados a distância

Concessionárias de ferrovias já trabalham com trens controlados a distância, o que possibilita mais ganhos de produtividade e segurança

por Carlos Teixeira

Arquivo Sistema CNT



Já pensou em comandar uma locomotiva por controle remoto? O que parece brincadeira já é uma realidade no setor. A mineradora australiana Rio Tinto utiliza, desde 2010, viagens ferroviárias totalmente autônomas em suas operações de minério de ferro na Austrália Ocidental. De um centro de controle, empregados a mais de 1.200 quilômetros de distância monitoram telões e determinam os movimentos de mais de 1.700 quilômetros de trilhos, mostrando a localização dos trens e como operá-los de maneira mais eficiente

entre as minas e o porto. Para isso, a mineradora conectou suas minas a satélites para que possam operar por controle remoto.

Aqui, no Brasil, o conceito de trens por controle remoto também já chegou às operações de pátio da MRS em São Brás do Suaçuí (MG). A iniciativa abre um mercado para as operações a distância, o que transforma a maneira de se fazerem manobras nos pátios e garante mais segurança e produtividade para a atividade. Disparando uma série de comandos que podem chegar até a 1,8 km de distância, entre as vantagens da operação, estão o tempo

imediate de resposta do comando e mais agilidade nas manobras, já que o manobrador e o maquinista podem trabalhar em dupla, um na calda e outro na cabeça do trem.

“O nosso trem é a diesel, e instalamos um equipamento que pesa por volta de 200 kg, adaptando toda a parte elétrica e, também, a pneumática. Temos uma réplica do sistema de freio dentro desse sistema e de todo o painel do maquinista. Eu faço a transição do diesel para o controle remoto por meio de telefone ou de forma manual por uma válvula pneumática. Um não funciona quando o outro estiver operando”,

Trens semiautônomos

A aposta na tecnologia para a condução de locomotivas também está presente com o Trip Optimizer, tecnologia de condução semiautônoma que aumenta a segurança pessoal e ferroviária. Atualmente, a Rumo é a maior operadora da América Latina com esse sistema, instalado em quase 250 locomotivas. “O sistema inteligente de processamento de dados da operação ferroviária é acionado pelo maquinista na tela de operação da locomotiva. O equipamento é instalado, fisicamente, em cada locomotiva, mas utiliza conceitos de processamento remoto e em nuvem e assume a condução do trem a

partir de 19 km/h, controlando toda a composição”, explica o diretor de tecnologia da empresa, Roberto Rubio Potzmann. De acordo com ele, para a operação, são levadas em consideração algumas variáveis, como o comprimento do trem, o peso dos vagões, a qualidade e as condições da via. “Resumidamente, o sistema calcula e aplica a viagem ideal, aumentando a eficiência e segurança da operação.”

Potzmann cita que, como consequência do processo de condução automatizada, está a otimização do tempo de percurso, reduzindo o consumo de combustível e a emissão de

poluentes. “É possível registrar redução de 5% no consumo de combustível. Os trens semiautônomos fazem parte de uma série de iniciativas com impacto em eficiência energética que contribuirão para que a Rumo atinja o compromisso assumido de redução de 15% em suas emissões de CO₂ até 2025.”

Além disso, a condução semiautônoma possibilita que o maquinista aumente sua capacidade de observação, “sempre pronto para agir em qualquer situação que necessite de uma intervenção imediata, como o acionamento da buzina e o uso dos freios de emergência”, detalha o diretor.



explica o especialista ferroviário da MRS, Sérgio Cassemiro. Um rádio permite fazer a comunicação no momento da operação.

“Em seis meses de testes, nunca tivemos falhas de equipamentos. Em relação à segurança, caso exista interferência no sinal de rádio, um link é feito entre o controle e a locomotiva quando eles trocam o código de acesso. Toda mensagem enviada é endereçada. Se houver outro sinal enviado na mesma frequência, será identificado que não veio do operador. Além disso, se o operador cair no chão, temos um acelerômetro que, ao passar cinco segundos sem que ele volte à sua posição, a locomotiva para a operação, assim como na falta de bateria e de sinal. O sistema é bem cuidadoso”, detalha Cassemiro.

De acordo com ele, é feita também uma plataforma de geração de dados “de velocidade, freio, controle e no posicionamento da locomotiva. Tudo em tempo real. Todos esses dados irão tornar os nossos processos mais eficientes”.

Além das vantagens de segurança, a operação remota também traz ganhos logísticos e de produtividade, explica o gerente de engenharia de operação e transporte ferroviário da MRS, Edílson Fonseca. “A nossa máquina é destinada à manobra e tem uma potência mais baixa. Dependendo da inclinação da via, a locomotiva consegue tracionar até 40.000 kgf. A vantagem é que ela pode ser associada a outras locomotivas como comandante aumentando essa capacidade. Por ter uma potência média, a locomotiva pode passar em vários terminais.” A expectativa da concessionária é que, ao longo do ano, outros seis equipamentos iguais estejam operando nos pátios em Minas Gerais, no Rio de Janeiro e em São Paulo.

Toda a operação é regida por uma norma da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) que contém questões de segurança. “Temos, às vezes, sinais mais fracos devido a obstáculos físicos, como montanhas. Para ampliá-los, é preciso fazer instalações de

repetidoras ao longo da ferrovia. Para isso, é preciso avançar em infraestrutura e em regulação.”

Outras empresas também já estão desenvolvendo sistemas similares para locomotivas, como conta o presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), Vicente Abate. “Eles podem ser utilizados tanto em locomotivas de manobra quanto em locomotivas de linha, com aplicações de complexidade crescente. Esses sistemas comunicam-se por meio de rádio, rede de celular comercial ou Wi-Fi. Projetos-pilotos estão em processo de implantação nas ferrovias nacionais.”

Abate ainda cita que o conceito que está sendo utilizado no Brasil já se encontra disseminado em ferrovias norte-americanas Classe 1 e na Austrália, por exemplo. “Esse futuro já chegou. A utilização de tecnologias embarcadas, além dos sistemas de controle remoto, já permite que ferrovias operem 100% remotamente, com plena segurança operacional e significativa redução de custos para as operadoras.” ■



Veja como é a operação na MRS



Inteligência do transporte em debate

*O uso estratégico de dados foi tema
de workshop promovido pelo SEST SENAT
com a Universidade de Stanford*

por Carlos Teixeira



Cada vez mais, decisões são tomadas com base em dados coletados e analisados por inteligência artificial. Neste exato momento, algoritmos estão traçando um futuro mais sustentável para o transporte, inclusive no Brasil. Esses e outros temas instigantes foram debatidos por especialistas em tecnologia na Universidade de Stanford (EUA), em março. Como parte do programa mediaX, promovido pelo SEST SENAT, a reunião buscou apresentar conhecimentos de ponta a executivos do setor transportador brasileiro. As palestras foram transmitidas online.

O tema da edição foi “Como a inteligência de dados na tomada de decisões estratégicas pode promover inovação e sustentabilidade no setor de transporte brasileiro”. Os trabalhos foram abertos pela diretora executiva do mediaX e pesquisadora sênior do Instituto H-Star, Martha Russell. Em seguida, tomou a palavra o pesquisador Neil Jacobstein, diretor de Inteligência Artificial e Robótica da Singularity University.

“Muitos ainda enxergam o transporte elétrico como algo do futuro. Mas ele já está presente e será um conceito corrente em breve. Todos os fabricantes estão ávidos por esse mercado, cujo custo decresce em função do aumento da demanda”, destacou o especialista. Sobre o uso da inteligência

artificial no transporte, Jacobstein frisou que essa tecnologia já está sendo usada para criar uma nova geração de caminhões que “incentiva” a direção defensiva, entre outras funcionalidades. A inteligência artificial também irá melhorar e desenvolver a indústria dos caminhões por meio da direção defensiva, da análise de dados e das avaliações de clientes entre outros, além de toda a cadeia de suprimentos”.

Em sua fala, Marsali Hancock, CEO da EP3 Foundation, abordou as questões da confidencialidade e do valor da informação para o negócio. “Precisamos de dados confiáveis, e a inteligência artificial pode ajudar nesse sentido, desde que exista qualidade na informação. No setor de caminhões, temos a possibilidade de fornecer informações de qualidade, que agreguem valor para os clientes e usuários”, afirmou. “Dados bem administrados possuem um valor muito grande”, acrescentou.

Hancock ponderou que é preciso evoluir em critérios e processos de confiabilidade e de segurança de dados – e citou o exemplo de um caminhão que atravessa uma fronteira nacional. “Essa informação (a passagem de um veículo entre dois países) é importante para vários participantes na operação. É preciso protegê-la sem duplicá-la, construindo redes. O setor de transporte deve fazer essa revolu-

ção com todas as informações que detém em mãos”, incentivou.

Professor da Escola de Educação da Universidade de Stanford, Eric Bettinger fez um amplo diagnóstico da educação no Brasil. “Desde 2007, houve um aumento de 100% na demanda pelo ensino superior. Porém, as universidades de elite não ampliaram as vagas (no mesmo ritmo). Sem acesso às melhores escolas, vemos os alunos indo para universidades de qualidade baixa. Uma segunda questão é o custo do ensino, que aumenta em todo o mundo”, ilustrou. Para ele, a excelência não poderá ser conquistada sem investimento. “Contra a desigualdade, poderíamos ter parcerias entre o setor industrial e as universidades, em programas específicos”, exemplificou.

Também participou dos debates o professor de engenharia civil e ambiental Ram Rajagopal que coordena o Laboratório de Sistemas Sustentáveis, da Universidade de Stanford. Ele falou sobre a atual pressão para a descarbonização de toda a cadeia logística, que envolve os transportadores. “É preciso melhorar a eficiência dos sistemas”, frisou. Rajagopal, também destacou a relevância do fator resiliência para que um sistema continue funcional em meio a mudanças que não podem ser antecipadas. “Para atuar, temos algumas dicas. Além de ter tecnologia, é preciso saber resistir a eventos extremos”, concluiu. ■



LGPD ao alcance de todos

Cursos oferecidos pelo SEST SENAT e pelo ITL preparam o setor de transporte para atuar em conformidade com os preceitos da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais

por Gustavo T. Falleiros



O transporte lida com o fluxo de passageiros, mercadorias e, cada vez mais, de informações. Em suas operações rotineiras, as empresas precisam tratar uma grande quantidade de dados pessoais. Esse tratamento não se pauta apenas pelo bom senso. Ele precisa estar em conformidade com um diploma legal: a LGPD. Em vigor desde setembro de 2020, a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (n.º 13.709/18) tem grande impacto nos negócios e nos contratos. Portanto, estar “por dentro” dessas inovações é de suma importância.

Atento a essa necessidade, o Sistema CNT vem disponibilizando uma série de ferramentas para o setor, incluindo a edição do ebook “LGPD no Setor de Transporte”, o

lançamento de um portal específico sobre o tema e a realização de cursos virtuais sobre o tema. Agora, também, estão disponíveis cursos voltados tanto para executivos quanto para o público em geral.

O SEST SENAT lançou o “LGPD Descomplicada”, curso gratuito com aulas presenciais e online ao vivo (Webaula). “Identificamos a necessidade de trazer o tema da proteção de dados pessoais para a realidade das empresas. Todos os níveis da operação precisam estar em sintonia e cientes da transformação que está ocorrendo. Os colaboradores são os vetores naturais das boas práticas. Daí a importância de se manterem os quadros treinados e atualizados”, defende Nicole Goulart, direto-

ra executiva nacional do SEST SENAT.

O material didático foi formulado por alguns dos maiores especialistas do país nessa legislação. Com oito horas de duração, o curso é ministrado por instrutores do SEST SENAT e tem uma linguagem objetiva. São abordados os conceitos trazidos pela lei e as etapas para operacionalizar a LGPD, com destaque para a implementação da governança de proteção de dados.

A LGPD prevê uma série de sanções em caso de descumprimento, mas sua natureza é, principalmente, educativa. Para os transportadores, o processo de adequação deve ser encarado como uma oportunidade de negócio, aconselha o advogado e professor Danilo Doneda, coautor do anteprojeto de lei que resultou

Para a alta gestão

A conscientização quanto ao tratamento de dados pessoais é algo que deve estar presente, de forma transversal, nas organizações: do operacional à alta gestão. Especificamente para as lideranças, o SEST SENAT e o ITL (Instituto de Transporte e Logística) oferecem gratuitamente o curso executivo “LGPD para o Setor de Transporte”.

Ministrado em quatro módulos, o curso fala diretamente a profissionais atuantes nos modais rodoviário, ferroviário,

aquaviário e aéreo de cargas e de passageiros, além de operadores logísticos, filiados às federações ou associações que integram o Sistema CNT.

A partir das prioridades informadas pelo próprio setor, o conteúdo foi formulado pelo professor Danilo Doneda, que está presente em sala de aula. Além dele, integram o corpo docente especialistas de renome, como os juristas Ana Sylvania Pinto Coelho, Estela Aranha, Laura

Schertel Mendes e Vitor Moraes de Andrade.

“Sem dúvida, a LGPD exige esforços coordenados para ser efetivada. Porém, nossa visão é que a norma veio para garantir mais segurança aos empresários, que, agora, podem trabalhar em um ambiente com regras claras em relação à proteção de dados. Esse curso é a nossa contribuição para dirimir eventuais dúvidas e apontar caminhos para o setor”, pontua o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes.



na LGPD. “O recado forte da lei é no sentido de incentivar que os problemas não venham a acontecer, favorecendo os instrumentos pelos quais as empresas possam tomar medidas de natureza preventiva”, tranquiliza.

Principal professor da capacitação realizada para os instrutores do SEST SENAT em LGPD, Doneda aponta que a cultura do transporte é plenamente compatível com os preceitos legais, de modo que a

adequação deve se dar de forma orgânica, sem maiores obstáculos. “O setor tem uma longa tradição em valorizar a segurança e está estruturalmente preparado para a proteção das pessoas. Agora, terá somente de adaptar algumas práticas para que essa preocupação se reflita também no tratamento de dados pessoais”, reforça.

Sobre os benefícios resultantes da adequação, o advogado menciona três. “O primeiro é reputacional.

A confiança por parte do cidadão e da sociedade é um elemento muito importante. O segundo diz respeito à inovação. Novos modelos de negócios, para se consolidarem, em algum momento, vão ter de utilizar dados pessoais e demonstrar a conformidade do tratamento. O terceiro é a competitividade no cenário internacional. Hoje, há leis de proteção de dados em mais de 140 países. Então, as práticas precisam estar harmonizadas”, resume. ■

LGPD descomplicada



Saiba mais



Fique atento ao calendário de cursos do ITL*

LGPD para o Setor de Transporte

- » Turma de Brasília: inscrições até 11/4
- » Turma de São Paulo: inscrições até 16/5
- » Turma de Florianópolis: inscrições até 4/7
- » Turma de Recife: inscrições até 11/7

*Datas previstas

Mais informações



Portal da LGPD

Veja aqui todas as ações do Sistema CNT relacionadas à nova legislação



Conhecimento com foco nas necessidades

Portfólio de Educação Profissional do SEST SENAT foi remodelado para oferecer o conhecimento de que os trabalhadores do transporte mais precisam

por Renata Ramalho

Arquivo Sistema CNT



A urgência de obter conhecimentos reflete a realidade das sociedades em um cenário de volatilidade, complexidade e incertezas. No atual mundo corporativo, estar preparado para fazer frente às expectativas exige profissionais com habilidades, frequentemente, renovadas, para atender às necessidades mais prementes. Nesse contexto, o SEST SENAT lançou o Portfólio Integrado de Educação Profissional, cujo diferencial é a oferta de cursos presenciais e a distância como um único produto educacional. Isso significa que, a partir de agora, o foco é o conhecimento integrado, e não o meio em que ele será oferecido. Todos os cursos, disponíveis de forma gratuita para os trabalhadores do transporte, visam à progressão de carreiras específicas, ou seja, aquelas de que o mercado transportador mais precisa.

No novo modelo, o portfólio distribuiu as capacitações – entre novas e atualizadas – em quatro áreas fundamentais, para o aumento da competitividade do setor: Transporte, Negócios, Educação e Qualidade de Vida. Essa é uma grande vantagem, pois facilita a procura das qualificações de acordo com a necessidade do momento.

Outra novidade é a oferta de 24 Trilhas de Aprendizagem, sendo 12 por ocupação, como Motorista de Veículos de Cargas e de Ônibus Rodoviários e Urbanos; e 12 por temas transversais, como Gestão de Marketing Digital, Empregabilidade e Introdução Digital. A série de cursos que compõem cada uma das Trilhas de Aprendizagem busca contribuir para o aumento da performance e da produtividade dos trabalhadores.

Tendência mundial

Suprir as demandas oriundas das mais diversas realidades e perfis profissionais é o motivo pelo qual essas estratégias educacionais foram concebidas. Nesse sentido, os cursos autoinstrucionais da Plataforma EaD (ead.sestsenat.org.br) passaram a ser mais curtos e objetivos, podendo ser feitos em qualquer momento, de acordo com a disponibilidade do colaborador. Com isso, o SEST SENAT segue a tendência mundial de aquisição rápida de conhecimentos, com informações direcionadas a interesses específicos.

Na esteira da flexibilidade e da customização de produtos, as qualificações presenciais podem ser realizadas tanto nas Unidades do SEST SENAT como nas sedes das empresas interessadas. Outra opção para os trabalhadores do transporte são as webaulas, cujo conteúdo é o

Estrutura do Portfólio

533 cursos

Transporte

Esses cursos objetivam a profissionalização dos trabalhadores do setor de transporte, especialmente do seguimento rodoviário de cargas e de passageiros.

Oferecem qualificação técnica e comportamental, atualização de legislações, comportamento seguro no trânsito e sustentabilidade, como os cursos especializados, o Programa de Aperfeiçoamento para Eficiência Energética e o Simulador de Direção.



Negócios

Voltados para atividades de apoio à gestão e ao transporte, esses cursos contribuem para o gerenciamento da empresa como um todo, em diferentes níveis e cargos.

São cursos nas áreas de logística, gestão, inovação e liderança, como Excelência Gerencial, Logística Integrada, eSocial, Economia Criativa e Empreendedorismo.



171 cursos presenciais
84 cursos da EaD

120 cursos presenciais
66 cursos da EaD



mesmo ministrado nas aulas presenciais. Além de proporcionarem uma rica interação entre instrutores e alunos, as webaulas possibilitam a criação de importantes redes de relacionamento profissional. Esse formato ganha cada vez mais força no contexto das dificuldades impostas pela pandemia do novo coronavírus.

“Estamos trabalhando para garantir cada vez mais acesso facilitado e completo aos transportadores. O Portfólio Integrado tem a função de permitir que gestores de empresas possam escolher o me-

lhor formato e o melhor caminho a ser seguido para garantir a qualificação necessária para os profissionais das diferentes áreas que atuam no setor de transporte”, destaca a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Vale ressaltar que, em função da crise econômica, muitas empresas têm lançado mão do mecanismo previsto no artigo 476-A, da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), que prevê a hipótese da suspensão dos efeitos do contrato de trabalho para a participação do trabalhador em curso ou programa

de qualificação profissional. Nesses casos, o Portfólio Integrado do SEST SENAT tem potencial para ser uma excelente ferramenta. ■

Trilhas de Aprendizagem

A série de cursos que integram as 24 Trilhas de Aprendizagem possibilita a aquisição do conhecimento gradativo e otimizado.

- » As trilhas têm a vantagem de dar escala ao conhecimento.
- » São oferecidas nos níveis básico, intermediário e avançado.
- » Há a opção de o aluno escolher os cursos de interesse dentro de cada trilha ou de fazer a trilha inteira.

Incentivo às mulheres caminhoneiras

Um diálogo iniciado em ocasião do Dia Internacional da Mulher (8 de março) começará, agora, a dar frutos. O SEST SENAT e a Mercedes-Benz unem esforços em torno do Movimento A Voz Delas – o movimento para as mulheres da estrada. O projeto visa apoiar mulheres que desejem ingressar no mercado de trabalho como motoristas profissionais e, ainda, melhorar a qualidade de vida das chamadas cristais – as companheiras dos caminhoneiros. A parceria beneficiará diretamente 31 mulheres, sendo que a Mercedes-Benz arcará com os custos relativos à obtenção das CNHs de categoria C. O SEST SENAT, por sua vez, colocará à disposição a estrutura e o pessoal das suas unidades operacionais para ofertar capacitações e, também, atendimentos de saúde. O projeto, que celebra o Dia Internacional da Mulher, em breve selecionará as beneficiárias.

Educação

Oferecem

conhecimentos básicos para embasar a formação profissional.

Cursos de apoio a atividades da empresa, como Educação Financeira, Informática Básica, Domínio de Aplicativo de Celular e Redação de Documento Oficial.



Qualidade de Vida

Abordam questões de sustentabilidade, vida saudável e prevenção de doenças.

Para reduzir o absenteísmo nas empresas, são oferecidos cursos como Saúde da Mulher e do Homem, Depressão, Alcoolismo e Protocolo de Segurança e Proteção à Covid-19.



25 cursos presenciais
18 cursos da EaD

7 cursos presenciais
42 cursos da EaD

Conheça o
Portfólio Integrado
de Educação
Profissional





Empresários se unem em campanhas nacionais

Para garantir a retomada do desenvolvimento econômico do Brasil, transportadores acreditam na importância da vacinação em massa e defendem a privatização de empresas públicas

por redação



Preocupados com o cenário econômico nacional, empresários do setor de transporte se unem na campanha Vacina Já – O Brasil tem pressa! O movimento busca chamar a atenção da sociedade para a extrema necessidade da imunização em massa dos brasileiros – a fim de retomar plenamente a vida econômica do país –, incentivar o uso de máscaras por parte da população e reforçar a disposição do setor de transporte em contribuir para acelerar a logística da vacinação no país.

A ação conta com o apoio da CNT, que, com uma grande articulação junto ao governo federal, já conseguiu incluir os profissionais do transporte, de todos os modais, no grupo prioritário da campanha nacional de vacinação contra a covid-19. Além disso, colocou à disposição toda a cadeia logística do setor para concretizar as entregas dos imunizantes. O presidente da CNT, Vander Costa, afirma que a vacinação da população depende de uma adequada logística de distribuição, com requisitos específicos de transporte, armazenagem, manuseio e controle em todas as suas etapas. “Nós, transportadores, reunimos as condições para ajudar nessa missão e estamos a postos para intensificar nossas ações.” Em uma outra iniciativa, o Sistema CNT também colocou à disposição das autoridades de saúde as unidades do SEST SENAT para servirem de pontos de vacinação.

Privatiza Já

Os empresários também defendem a necessidade de acelerar os processos de privatizações no Brasil. Com a campanha Privatiza Já, busca-

-se apoiar as ações do governo federal no âmbito do PND (Programa Nacional de Desestatização). Além disso, a campanha tem como propósito mostrar para a sociedade que a privatização é o instrumento adequado para modernizar as empresas, a partir da transferência de ativos do Estado para a iniciativa privada. Os transportadores entendem que o país está sem recursos para arcar com uma dívida pública crescente e perdeu capacidade de investimento. Segundo dados disponíveis, o Brasil tem 188 estatais federais, sendo 46 de controle direto e 142 de controle indireto. Segundo o STF (Supremo Tribunal Federal), para a venda desse último grupo, não é necessária a autorização legislativa. Mostra-se também importante atuar, junto ao Congresso Nacional, para a aprovação de leis que permitam a venda de empresas que compõem o grupo de controle direto. Nesse sentido, o movimento Privatiza Já! encampa a bandeira de que o governo federal deve resgatar o compromisso de campanha e promover a reorganização do Estado.

O presidente da CNT, Vander Costa, afirma que há um consenso de que a solução, sobretudo para os atuais gargalos da infraestrutura do Brasil, passa, obrigatoriamente, pela expansão da participação da iniciativa privada nos investimentos e na gestão do setor. “A crise fiscal vem se agravando, e o desemprego não dá sinais de recuo. À medida que a pandemia se prolonga, aumenta a pressão por mais gastos. Por isso, o governo precisa recompor as contas públicas imediatamente e aliviar o Estado do peso financeiro dessas estatais.” ■



Para fazer parte das campanhas



Aberto para negócios

A oferta pública de ações na Bolsa de Valores é uma alternativa para empresas interessadas em captar recursos e ampliar a visibilidade

por Gustavo T. Falleiros



Tal qual um grande espetáculo, empresas abertas também têm a sua *avant-première*. Na Bolsa de Valores, essa primeira exibição se chama oferta pública inicial ou, simplesmente, IPO (*initial public offering*). A estreia é um dia para se mostrar aos investidores e brilhar perante o mercado. Porém, mais do que uma data, a IPO é um processo (veja box) que exige uma preparação prolongada e minuciosa, com prós e contras que precisam ser bem avaliados (veja box).

“Obviamente, a grande expectativa de uma empresa com a oferta de ações é capturar dinheiro. Na oferta primária, esse dinheiro pode ser usado para expandir o negócio

ou quitar dívidas”, esclarece Kieran McManus, sócio da empresa de consultoria e auditoria PwC Brasil. Ao proporcionarem esse impulso, as IPOs têm sido cada vez mais frequentes em um cenário de maior atratividade da Bolsa de Valores brasileira, a B3. A taxa básica de juros em nível bastante baixo (2,75% ao ano) ajudou a criar esse clima favorável, atraindo capital que, antes, estava aplicado em títulos do Tesouro.

Outra forma de encarar a oferta é vê-la como o resultado natural da maturidade do negócio. Nesse cenário, a empresa é de grande porte e já se constituiu como S/A (sociedade anônima), com o capital dividido em ações, em vez de cotas. Para estar

listada na bolsa, ela precisará passar pelo crivo da CVM (Comissão de Valores Mobiliários), autarquia vinculada ao Ministério da Economia que regula e fiscaliza o mercado de valores no país. A oferta pública doméstica, vale lembrar, pode ser feita em paralelo com uma oferta privada no exterior.

Para dar esses passos, o principal requisito é transparência. “Você estará atraindo novos investidores, novos sócios para o seu negócio. Então, terá de prestar contas para o público. Os investidores vão querer retorno sobre o investimento que fizeram, e você terá de prestar contas, pelo menos, trimestralmente”, reforça McManus. “Além disso, há o risco de se preparar toda a

Prós e contras da abertura de capital

Prós

- Aumento no caixa, no caso de uma emissão primária e/ou liquidez para os sócios em uma colocação secundária;
- Criação de uma moeda de troca na aquisição ou incorporação de outra empresa;
- Aumento da visibilidade, possibilitando eventuais fusões, aquisições ou incorporações;
- Diversificação das fontes de financiamento (inclusive com otimização do perfil de dívida/patrimônio), possibilitando efetuar estratégias de crescimento;
- Possibilidade de remuneração diferenciada da equipe por meio de opções de compra de ações da empresa, com o objetivo de conseguir retenção.

Contras

- ✗ Custos relevantes relacionados à abertura de capital e à manutenção de companhia aberta;
- ✗ Aumento das despesas correntes e dos custos de compliance;
- ✗ Necessidade de estabelecimento de uma estrutura de RI (relações com investidores);
- ✗ Necessidade de atendimento a normas específicas relacionadas à divulgação de informações, inclusive fatos relevantes que possam afetar a precificação da ação;
- ✗ Caminho sem volta: fechar o capital de uma empresa é algo difícil e custoso;
- ✗ Menos flexibilidade no processo decisório e pressão por desempenho;
- ✗ Restrições às negociações com ações por detentores de informações privilegiadas;
- ✗ Vulnerabilidade a tentativas de oferta hostis.

Fonte: “Como abrir o capital da sua empresa no Brasil (IPO)”, PwC e BM&FBovespa, 2011.



documentação e, lá na frente, ter de postergar a IPO porque mudaram as condições de mercado. Pode ser que não se chegue ao preço pretendido de venda. E, como o processo é muito transparente, a divulgação das informações pode ser útil para o concorrente”, exemplifica o especialista.

A saúde do negócio precisará ficar muito bem demonstrada em relatórios auditados. O escrutínio abrange não só aspectos fiscais e contábeis mas também a qualidade da governança corporativa, a eficiência de controles internos,

a robustez dos recursos humanos, entre outros aspectos. O outro lado da moeda é que, nesse delicado percurso, as empresas podem e devem estudar o histórico dos “veteranos”. “Acho importante falar com quem já que tenha passado por essa jornada. Muitas empresas têm caminhado nessa trilha, e a maioria delas está aberta para dividir a experiência e ajudar quem está no início da caminhada”, aconselha McManus.

Especificamente para o setor de transporte, uma das exigências não financeiras tem se revelado uma fonte de oportunidades – estamos

falando sobre a famosa ESG (*environmental, social and governance data*). Em outras palavras, cresce rapidamente a demanda de investidores sobre como as empresas lidam com questões ambientais, sociais e de governança. “Há um consenso de que o elemento mais importante a ser tratado em ESG é a mudança climática. Transportadoras que conseguirem achar melhores soluções com menos danos ao meio ambiente – por exemplo, queima mais eficiente de diesel – receberão um benefício muito grande no mercado de capitais”, prevê o sócio da PwC. ■

IPO em seis passos

- 1 Planejamento e auditoria
- 2 Roadshow (reuniões em que se apresenta a empresa ao mercado)
- 3 Registro e listagem na Bolsa de Valores
- 4 Prospecto (documento que reúne as informações essenciais ao investidor)
- 5 Período de reserva e *bookbuilding* (os investidores manifestam a intenção de compra)
- 6 Estreia na bolsa

Fonte: Com informações da InfoMoney

Preparar-se é fundamental

Antes da IPO, as empresas atravessam uma fase de preparação que costuma durar de 12 a 18 meses. Nessa etapa, a companhia procura se adequar às normas exigidas pela Bolsa de Valores e pelo órgão regulador (CVM), além de atender às expectativas dos potenciais investidores. É a hora de abordar questões como: a implementação da governança corporativa e de uma cultura de companhia aberta; a elaboração

e a revisão dos documentos da operação; a revisão das demonstrações financeiras; o desenho da tese de investimento; entre outras.

A empresa pode contar com auditores, assessores estratégicos e assessores jurídicos para auxiliá-la na preparação do pedido de registro de companhia aberta, na elaboração de documentos de listagem e de oferta na Bolsa de Valores e no órgão regulador

e em relação às demais questões societárias que possam surgir no processo.

Na fase de preparação, os bancos subscritores têm uma participação ativa na coordenação e distribuição da oferta, fazendo a avaliação do valor justo da empresa e acessando os investidores potenciais que queiram participar do IPO. Com base na demanda dos investidores, é definido o preço das ações.

Fonte: “O IPO como alternativa para impulsionar o futuro da sua empresa”, PwC, 2019.



As coisas não são
mais iguais.

E sua empresa?

E você?

O ITL conduz para a transformação.

- *Especializações, certificações internacionais e cursos executivos gratuitos para executivos e gestores do transporte;*
- *Geração de conhecimento e aprimoramento do capital humano;*
- *Inovação da atividade transportadora.*

Clique e
acesse
itl.org.br



ITL | Instituto de
Transporte
e Logística

Desenvolvendo pessoas e
organizações do transporte

O reequilíbrio do setor de transporte à luz da pandemia

por Bráulio Borges

A crise econômica gerada pela pandemia do novo coronavírus levou o PIB mundial a encolher cerca de 4% em 2020. Um tombo dessa ordem de grandeza só encontra paralelo no ano de 1930, quando a atividade global caiu 5%.

Embora as autoridades tenham reagido prontamente, com pacotes significativos de suporte às famílias e às empresas, ainda assim a perspectiva é que a recuperação desse tombo seja relativamente lenta e muito desigual dentre os países.

Além das desigualdades entre países, é importante notar que os números agregados do PIB escondem realidades muito distintas dentre os setores, o que levou analistas a cunharem a expressão “recuperação em formato de K” para descrever um padrão de retomada em que alguns segmentos se recuperaram rapidamente (sobretudo aqueles que puderam lançar mão tempestivamente da automação e de uma maior utilização de soluções de varejo online), ao passo que outros irão sofrer as consequências dessa crise por muitos anos.

O setor de transporte se encaixa muito bem no segundo grupo descrito acima, com algumas poucas exceções (como é o caso dos portos). A ociosidade nos segmen-

tos de transporte aéreo, rodoviário e urbano é enorme, em função da necessidade de manutenção do distanciamento social e das restrições à mobilidade. E a volta à normalidade, em termos de circulação de pessoas, somente deverá ocorrer a partir de meados de 2022, no caso brasileiro, dado o atraso no processo de vacinação. Ademais, a trajetória do PIB brasileiro foi rebaixada permanentemente, em cerca de 5%, por conta dessa crise.

É nesse contexto que se fazem urgentes medidas específicas para o setor. Em primeiro lugar, as dívidas deveriam ter seus prazos de vencimento estendidos em alguns anos, além de o governo viabilizar financiamentos de médio e longo prazos para prover liquidez para a “travessia do deserto”. Para além disso, será necessária uma repactuação geral, sobretudo naqueles segmentos mais regulados, que operam sob regimes de concessão e autorização. O caminho mais natural parece ser uma extensão dos prazos dos contratos, de modo a tentar manter a rentabilidade mais próxima do original, não inviabilizando novos investimentos. Mas, em vários casos, talvez uma reavaliação mais abrangente, em termos de escopo e prazos de execução, também se revele necessária.



Bráulio Borges
Economista
sênior da LCA
e pesquisador-
associado do
IBRE/FGV



Transporte público pede socorro

por João Resende Filho

A pandemia exigiu de todos nós mudanças profundas de comportamento, sendo uma das mais impactantes o isolamento social. Acostumados ao mundo globalizado, sem fronteiras, repentinamente experimentamos uma realidade inimaginável para a geração atual.

O setor encarregado de transportar bens, encurtar distâncias e promover encontros, subitamente, foi obrigado a paralisar as suas atividades, impondo a triste realidade do isolamento de continentes, países, cidades e pessoas.

Após um ano do início da pandemia, o sistema de transporte público passa por uma situação crítica, com uma drástica redução de receita, que, em abril de 2020, chegou a 80%. A realidade do setor ainda é muito grave, pois o mercado de viagens urbanas de transporte público coletivo ainda está muito aquém dos níveis observados antes da pandemia, e as empresas continuam sendo obrigadas pelos poderes públicos a manterem a oferta dos serviços em níveis superiores à demanda real.

Sem perspectivas de melhorias a curto prazo, as empresas enfrentam um cenário preocupante, que se deve, em parte, à postura adotada

pela maioria dos prefeitos do Brasil. Os governos locais insistem em não socorrer o sistema de transporte público, alegando não terem recebido recursos do governo federal. O ministro da Economia sustenta versão diferente. Durante sessão transmitida pela TV Senado, em 30 de abril de 2020, o ministro Paulo Guedes defendeu que parte dos recursos do programa Pró-Brasil fosse revertida para o financiamento do transporte público. Disse ele: *“Nunca se transferiram tantos recursos para estados e municípios como neste momento.*

Recursos esses para enfrentamento aos efeitos do coronavírus na saúde, na educação, na segurança pública e, também, no transporte coletivo”. Outro agravante à falta de perspectiva das operadoras foi a definição por parte do governo federal de não auxiliar o setor, vetando o projeto de lei n.º 3.364/2020. Com a realidade da insolvência batendo às suas portas, o setor necessita de medidas urgentemente para que o serviço não entre em colapso, como a prorrogação de prazos e a abertura de novas linhas de financiamentos para tributos, insumos e equipamentos, sobretudo junto ao BNDES, à Caixa Econômica Federal, ao Banco do Brasil, entre outros.



João Resende Filho
Presidente da Fetramar (Federação das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros dos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia)



Fetcemg em ação pela segurança logística

O roubo de cargas é um dos problemas mais sérios enfrentados pelo setor de transporte. Para combater esse tipo de crime, as entidades representativas atuam, em parceria com transportadores e empresas de gestão de risco, em um relacionamento estreito com as autoridades policiais.

Em Minas Gerais, a Fetcemg mantém um convênio com a Polícia Civil para dar apoio operacional no combate ao crime e conseguiu criar, no estado, uma delegacia especializada em roubos de cargas, sendo pioneira no país.

Em março, a Fetcemg participou de ato de Entrega da Manifestação de Interesse Coletivo de Doação de Bens para a Secretaria de Estado de



Planejamento e Gestão, que culminará na reforma de um imóvel em Belo Horizonte, onde vai funcionar a nova sede da Delegacia Especializada em Investigação e Repressão ao Furto, Roubo e Desvio de Cargas. A entidade foi representada pelos assessores Ivanildo Santos e Luciano Medrado. “Temos um grupo de trabalho bem estruturado, que rende resultados positivos para o setor. Não podemos pensar no combate ao roubo de cargas sem integração”, afirma Ivanildo.



Comitê de Crise da Fepasc completa um ano

Em março, o Comitê de Crise da Fepasc (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina) completou um ano de atividade, envolvendo e engajando gerentes e diretores das empresas de transporte de passageiros de diferentes modais, presidentes dos sindicatos filiados e demais interessados. O objetivo é promover ações de prevenção e combate à disseminação do coronavírus e definir operações de transporte de testes da covid-19

e de profissionais da saúde entre as cidades da região.

Nas últimas reuniões, tratou-se de temas como pedidos de facilidade em financiamentos e pagamentos de tributos, possibilidade de reunião com o governador para planejamento logístico da vacinação, cálculo tarifário e de pedágio e acompanhamento dos dados de demanda de passageiros mês a mês. A Federação entende que o transporte rodoviário pode ser de grande auxílio à população e a quem está empenhado para conter os avanços do vírus. Acompanhe as novidades da Fepasc: facebook.com/fepasc e instagram.com/fepasc_oficial



Fresp solicita reedição de flexibilização de obrigações regulatórias

A Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo) protocolou um ofício à Artesp (Agência de Transporte do Estado de São Paulo), solicitando a reedição da portaria n.º 40/2020, que tratou da flexibilização de obrigações regulatórias no início da pandemia.

A portaria previa a prorrogação, por 60 dias, da validade do registro das empresas; renovação de credencial de engenheiros mecânicos e empresas; atestados técnicos; reno-

vação de registro de empresas para o serviço de fretamento; autorizações para utilização de veículos de outras empresas ou veículos não cadastrados na Artesp. A portaria também suspendia, por 60 dias, as solicitações do Certificado de Registro Cadastral de empresas; registros novos para empresas de fretamento e de transporte escolares; pedidos de autorizações especiais; ressarcimentos de taxas, entre outros.

A Fresp reforça que as empresas de fretamento desejam manter sua regularidade. No entanto, o agravamento da pandemia e a dificuldade de obter alguns documentos ou sanar pendências podem dificultar o trâmite dos processos de renovação de registro, inspeções veiculares, entre outros.



Locadoras quebram recorde com 1 milhão de veículos na frota

A Abla (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis) finalizou o Censo 2021 do setor de aluguel de carros, com as estatísticas do ano passado, marcado pela pandemia da covid-19.

A partir de dados coletados junto ao Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados), a Abla constatou um novo recorde: mais de 1 milhão de veículos em nome das mais de 11 mil locadoras no Brasil.

As estatísticas completas estão no novo Anuário Brasileiro do Setor de Locação (edição 2021), lan-

çado no final de março. “Comparamos mais de 360 mil carros no ano, mesmo diante do impacto da pandemia e da dificuldade das montadoras em atender aos pedidos das locadoras”, diz o presidente da Abla, Paulo Miguel Junior. “Inclusive, essa preocupação com a falta de carros no mercado ainda persiste em 2021.”

Outros números do setor, tais como o ranking das montadoras que mais venderam para o setor, o modelo de carro mais emplacado e o total de postos de trabalho nas locadoras, já estão disponíveis em www.abla.com.br



Você produz ou é uma pessoa produtiva?

por Christian Barbosa

Pode parecer a mesma coisa, mas, ao final deste artigo, você entenderá o quão diferentes são esses significados quando verdadeiramente aplicados ao dia a dia, inclusive, porque produzir também é uma forma de ser produtivo. Mas o que separa as duas definições é a forma como você faz isso.

Ao final do dia, pode ser que você tenha a sensação de que fez muito e foi uma pessoa altamente produtiva porque trabalhou muito, com poucas janelas de espaço até mesmo para aquele cafezinho ou, até mesmo, para um bate-papo de corredor.

É aí onde está a pegadinha. Você pode produzir muito durante o seu dia, mas não ser produtivo. Quando falamos sobre produtividade, não falamos em trabalhar mais. Muito pelo contrário. Ser produtivo pode, até mesmo, significar trabalhar menos, porém de forma mais inteligente.

Produzir, muitas vezes, é simplesmente lidar com as demandas que surgem e ter o seu dia dominado pelas urgências. E, quando você reage às urgências, também produz, claro! E ainda pode gerar resultados aparentes. Isso não é ruim, mas o problema é quando se torna a regra, e você passa a produzir apenas dessa forma, com as demandas que falam mais alto. Nesse padrão, você terá a sensação de obter muitos resultados, mas, lá na frente, ao fazer um balanço geral, verá que produziu, mas não evoluiu.

Saber o que precisa fazer não basta. Você precisa ter clareza e, de forma detalhada e visível, saber todos os passos que precisa executar para chegar ao seu maior objetivo final. Não ter esses pontos claros faz com que você trabalhe mais.

Algumas estratégias que ajudam na produtividade são:

- » Estabelecer metas: com elas, você consegue ter uma visão do seu objetivo final.
- » Fazer um planejamento eficaz: sugiro o planejamento semanal, pois, com ele, você consegue prever como será a sua semana e prevenir possíveis urgências, deixando um espaço livre para as que, de fato, surgirão e você não consegue evitar.
- » Priorizar atividades: separar um tempinho, logo no começo do dia, para priorizar as atividades do dia, faz toda a diferença.
- » Saber dizer "não": parece simples, mas é muito mais complexo do que se imagina. Dizer "não" fica mais fácil quando você possui um planejamento eficaz e consegue negociar as demandas com base no que planejou.
- » Reduzir reuniões desnecessárias: evite aquelas reuniões que você sabe que, no final do dia, não farão a menor diferença no dia. Use essas horas para ser produtivo de fato!

É isso aí! Vamos andando e produzindo, porém de forma produtiva!



Christian Barbosa
Especialista em gerenciamento do tempo e produtividade pessoal. É fundador da Triad Productivity Solutions, consultoria multinacional especializada em produtividade e colaboração



Reutilizar água para lavagem de veículos pode diminuir o consumo em até

80%



Reúso e economia:

uma parceria que só pode dar certo.

Para auxiliar os transportadores, a CNT disponibiliza um manual de gestão hídrica e um simulador de reúso de água que calcula a viabilidade financeira da implantação do sistema e apresenta uma estimativa de tempo de retorno do investimento.

Acesse os materiais aqui:



SUA
EMPRESA
PRESENTE
NA REVISTA

NÚMERO

UM

DO TRANSPORTE.

Anuncie em uma das
principais publicações
sobre o setor de
transporte do Brasil.

São 40 mil exemplares da
revista **CNT Transporte Atual**
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