



## Estratégico para o setor

O documento **Agenda Institucional Transporte e Logística 2023** reúne propostas legislativas e ações em Tribunais Superiores que podem impactar a atividade transportadora



### Entrevista

À frente do Ministério dos Transportes, **Renan Filho** defende investimentos em infraestrutura para o país avançar

**Atuação**  
pelo TRANSPORTE  
e pelo BRASIL  
**2022**

Encarte reúne as realizações da CNT, do SEST SENAT e do ITL  
pág. 20

# O SISTEMA CNT É A ENERGIA QUE

# FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



O Sistema CNT contribui para o desenvolvimento das mais de **164 mil empresas** e de **2,3 milhões de trabalhadores** do setor, que todos os dias fazem o Brasil se movimentar por terra, água e ar, com a força do seu trabalho.

## JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

**CNT**  
FORTALECE O SETOR  
E A ECONOMIA



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

**SEST SENAT**  
CAPACITA E CUIDA  
DOS TRABALHADORES



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

**ITL**  
CONSTRÓI O FUTURO  
DO TRANSPORTE



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

**CNT | SEST SENAT | ITL**

REVISTA  
**CNT**  
TRANSPORTE ATUAL

**Conselho Editorial**

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

**Edição**

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

**Projeto Gráfico**

Gueldon Brito

**Diagramação**

Gueldon Brito  
Luiz Gustavo Gomes  
Rafael Castro Bittencourt

**Revisão**

Anna Guedes

**Fale com a Redação**

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

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

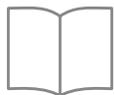
**Atualização de endereço:**

revista@cnt.org.br

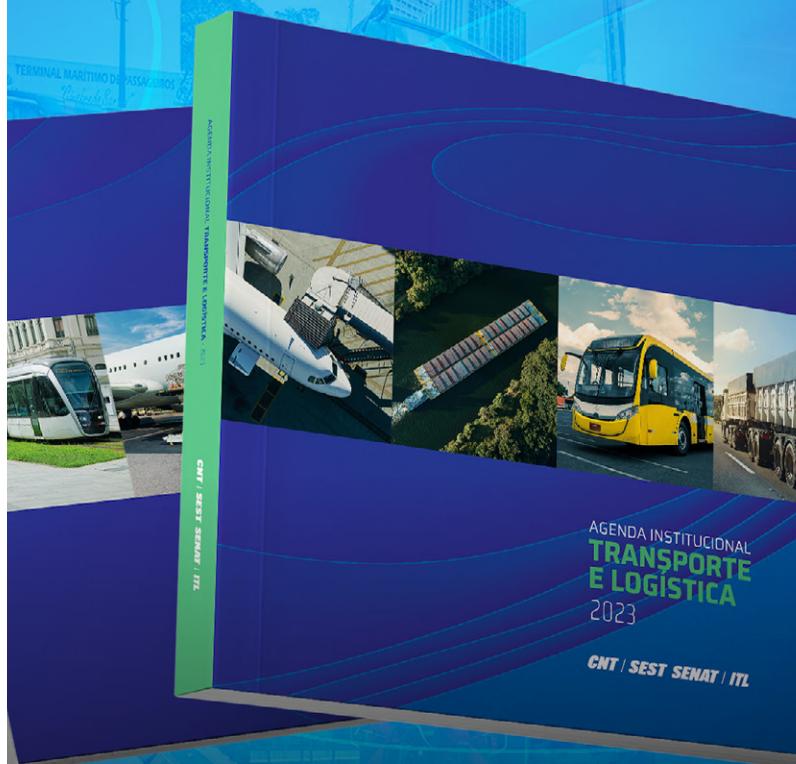
Publicação da CNT (Confederação Nacional do Transporte), registrada no Cartório do 1º Ofício de Registro Civil das Pessoas Jurídicas do Distrito Federal sob o número 053.  
Tiragem: 40 mil exemplares.

Clique e acesse  
outras edições  
da revista

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



/// Capa



# Os temas decisivos estão aqui

pág. 15

As várias frentes de atuação do Sistema CNT em prol do transporte estão detalhadas na Agenda Institucional Transporte e Logística 2023 – um documento imprescindível para as empresas.

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





## /// Entrevista **Renan Filho**

O ministro dos Transportes comemora o incremento do orçamento da pasta e promete “trabalhar muito” para destravar os gargalos de infraestrutura do país.

pág. 07



## /// Rodoviário

A (má) fama da BR-381 pode estar com os dias contados.

pág. 44



## /// SEST SENAT

Líderes de operação da Gol participam de curso personalizado.

pág. 49



## /// Sustentabilidade

Três cases de transição energética para inspirar o setor.

pág. 51



## /// Institucional

Um guia para conhecer a nova composição do Congresso.

pág. 54

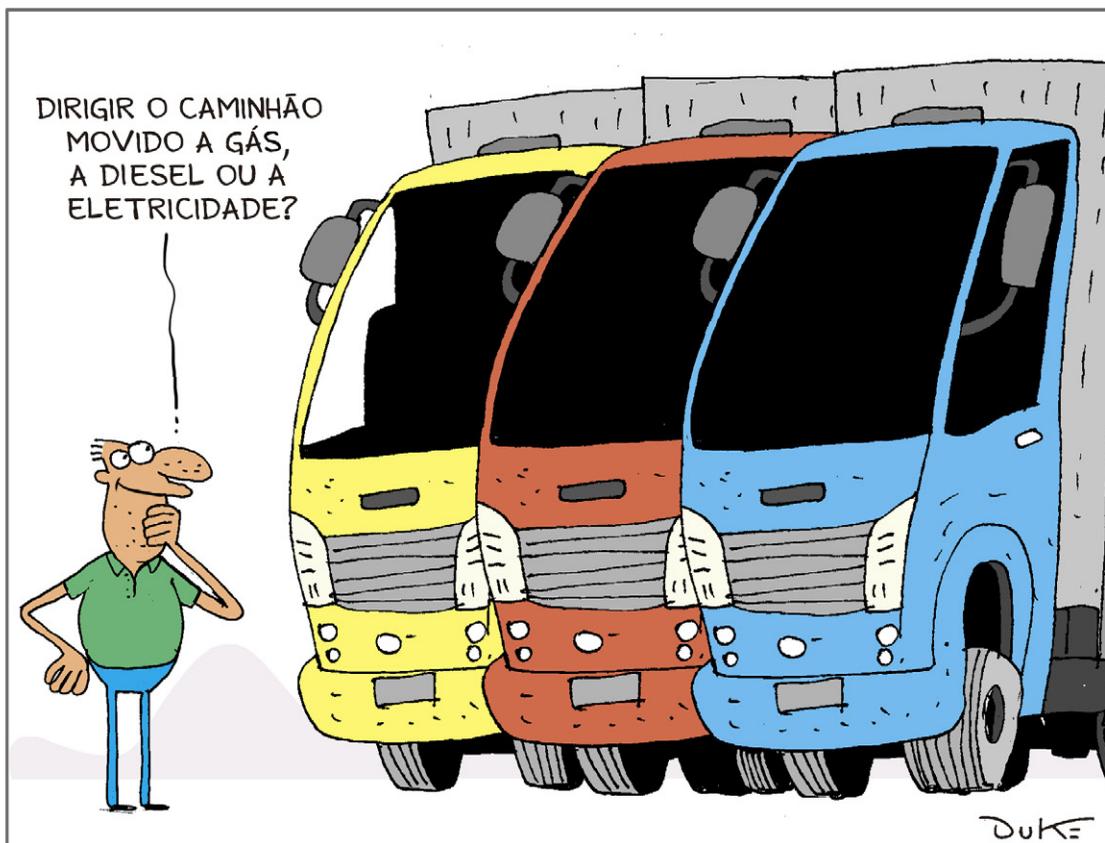
/// Cartum  
pág. 05

/// Editorial  
pág. 06

/// Tema do Mês  
pág. 60

/// Opinião  
pág. 62





# “A reforma tributária precisa ter foco no brasileiro consumidor”

**C**aros leitores, nesta edição, trazemos uma entrevista com o ministro dos Transportes, Renan Filho, responsável por administrar o melhor orçamento para o setor das últimas décadas. A infraestrutura contará, apenas neste ano, com mais de R\$ 18 bilhões para serem investidos. É mais do que foi realizado nos quatro anos do último governo. Tal orçamento é fruto do trabalho realizado antes mesmo de o ministro tomar posse, alocando recursos na PEC da Transição. A CNT entregou um estudo com os principais pontos críticos de nossas rodovias para o ministro e muitas obras de recuperação já foram autorizadas. Ao ler a entrevista, poderão saber como esses recursos serão investidos.

Estamos divulgando a Agenda Institucional Transporte e Logística 2023 para registrar todos os projetos de interesse do setor de transporte. O material traz assuntos que tramitam nos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário – não apenas aqueles que nos interessam para melhorar o ambiente de negócios, mas também os que podem nos prejudicar e que merecem a mesma atenção. A agenda está disponível nos formatos físico e digital. Iremos fazer a entrega pessoalmente às autoridades, mas o nosso leitor pode baixar o PDF em nosso site. Para termos sucesso, precisamos do apoio e da colaboração de todos.

Prestar contas é dever de todo administrador, seja de recursos públicos ou privados. Por isso, publicamos, nesta edição, um encarte com os resultados da CNT, do SESTSENAT e do ITL. Vale a pena dar uma olhada para conhecer o

nosso trabalho. Os números são robustos, mas podemos fazer mais por você, sua empresa e seus colaboradores.

Apresentamos, ainda, o documento Especial CNT 2023 – O Novo Congresso Nacional. Trata-se de uma tentativa de leitura de como serão desenvolvidos os trabalhos em Brasília neste ano. Pairam muitas dúvidas no ar. Pode acontecer tudo, inclusive nada. A interpretação de que o Congresso eleito é de direita pode ser mudada para um Congresso de centro. Algo parecido pode ocorrer no Executivo, em que o viés de esquerda pode ser deslocado para o centro, em nome da governabilidade. Parece-nos que teremos um governo federal com mais atenção ao social, com ampliação do Bolsa Família; mais preocupado com a preservação do meio ambiente; com muita interação internacional. Porém sem grandes rupturas, pois o Congresso não tem mostrado disposição para isso. Por fim, devemos ter menos embate com o Judiciário, o que, no meu ponto de vista, é positivo.

A transição energética no transporte é assunto constante no mundo e não poderia ser diferente no Brasil, mas penso que este ano vai ser mais de conversa que de transição. O Brasil precisa trabalhar na legislação para aproveitar as oportunidades. Temos grande potencial na geração de energias renováveis e não podemos perder a oportunidade. Podemos fazer muita energia solar, eólica e até células de nitrogênio. Temos potencial e insumos para todas elas, mas é preciso regula-

mentar para dar segurança jurídica aos investidores.

O assunto do momento é a reforma tributária. As negociações são intensas nos bastidores, mas nada é publicado para avaliarmos se realmente é boa ou ruim. Não temos dúvidas da necessidade urgente de termos uma reforma que simplifique a contabilização, mas não podemos concordar com um período de transição longo, no qual iremos conviver com um processo notoriamente complexo e outro, que vai ser simples no futuro.

Entendo que é preciso simplificar já. Melhor que transição com dois sistemas é aumentar o prazo para vigência, dando tempo para os sistemas serem desenvolvidos e adaptados. Argumenta-se que isso é algo necessário para acomodar os subsídios, mas isso implica prejuízo a quem não teve subsídio. Não vejo justiça social nesse argumento. É preciso deixar claro que quem vai pagar a conta é o consumidor, e não quem recolhe os tributos. A reforma precisa ter foco no brasileiro consumidor e não em grupos de empresários influentes. Ela só vai trazer o resultado esperado, de desenvolvimento econômico e social, se beneficiar o brasileiro.

Boa leitura!

**Vander Costa**  
Presidente da CNT



# “O país não tem tempo a perder”

por Gustavo T. Falleiros

*Renan Filho*  
*Ministro dos Transportes*

Foto: Marcio Ferreira/MT



O ministro dos Transportes, Renan Filho, começa sua gestão sob o peso de gargalos históricos da infraestrutura de transporte do país. Estamos falando de “rodovias da morte”, investimento público insuficiente ao longo de anos e baixa execução dos recursos existentes.

Em contrapartida, para reverter esse quadro, foram disponibilizados R\$ 18,8 bilhões de dotação orçamentária (Ministério dos Transportes e Ministério de Portos e Aeroportos), valor quatro vezes maior do que o previsto inicialmente e alcançado graças ao direcionamento de aportes discricionários – movimento que contou com o apoio institucional do Sistema CNT.

“Ter mais recursos, no entanto, não significa muito se não houver boa gestão para executar esse investimento de forma eficiente, com critérios técnicos e pautados pela economicidade e pelo interesse público”, pondera o ministro, que procura sempre debater em termos factí-

veis e realistas, como o leitor verá na entrevista a seguir.

Com fôlego renovado, o Ministério dos Transportes rapidamente elencou as ações prioritárias que compõem o Plano de 100 Dias, divulgado em janeiro. Trata-se de um conjunto diversificado de pontos de atenção que podem ser resumidos em “recuperar rodovias, ampliar o transporte ferroviário e salvar vidas”. No curto prazo, há também a intenção de preparar o país para escoar a próxima safra de grãos e atrair o capital privado com um portfólio robusto de ativos.

Outra marca do Ministério, herdeiro de parte das atribuições do antigo Ministério da Infraestrutura, promete ser o compromisso com o meio ambiente e as práticas de ESG (ambiental, social e governança, em português). “Temos diretrizes internas e políticas voltadas para criarmos infraestruturas verdes no setor de transportes”, assevera Renan Filho, cacifado por dois mandatos como governador de Alagoas.

**Revista CNT | Em sua largada, o Ministério dos Transportes ganhou um fôlego de R\$ 12,1 bilhões em recursos. Com isso, neste ano, o orçamento da pasta retorna ao patamar de 2015. Podemos esperar, daqui para frente, um novo ciclo, com mais investimento público em infraestrutura de transportes?**

**Renan Filho** | Com certeza. Ter mais recursos, no entanto, não significa muito se não houver boa gestão para executar esse investimento de forma eficiente, com critérios técnicos e pautados pela economicidade e pelo interesse público. Temos o desafio de manter e recuperar boa parte dos 65 mil quilômetros de rodovias federais sob a jurisdição do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Já estipulamos metas para as equipes técnicas do Ministério. Até o fim do ano, a avaliação da qualidade da malha, que nós medimos por

meio do ICM (Índice da Condição da Manutenção), precisa necessariamente ter subido de patamar. Vamos também perseguir uma reversão do viés negativo dos últimos anos apontado pela própria CNT, na Pesquisa CNT de Rodovias.

Essas avaliações, por serem críticas, são importantes para que possamos fazer melhor. No caso das ferrovias, entendemos que a expansão efetiva da malha precisa se dar de forma mais célere. Ainda que os projetos demandem tempo para estudos e obras, estamos revisitando o marco regulatório e estudando como aprimorá-lo para ajudar a destravar o investimento privado no setor. Sabemos da complexidade e do volume de recursos demandados em projetos de estradas de ferro. Ocorre que o Brasil não tem mais tempo a perder. Esse atraso custa dinheiro ao país. Precisamos equilibrar nossa matriz de transportes,

modernizar nossa logística o quanto antes, reduzir custos e aumentar a competitividade do nosso agromercado no mercado internacional. Estamos falando de geração de riqueza, criação de novos empregos e crescimento do PIB (Produto Interno Bruto). Temos urgência na retomada de um ciclo virtuoso da nossa economia. E a infraestrutura de transportes, sabemos, é fundamental nesse processo.

**Revista CNT | No lançamento do Plano de 100 Dias, o senhor mencionou que os esforços estarão concentrados em “obras estruturantes”. O que essa expressão abarca?**

**Renan Filho** | Estava me referindo a ações desencadeadas no curtíssimo prazo, priorizando os principais corredores logísticos do país, por onde se dará o escoamento da safra recorde que teremos agora. São



“Precisamos modernizar nossa logística o quanto antes. (...) Estamos falando de geração de riqueza, criação de novos empregos e crescimento do PIB. Temos urgência na retomada de um ciclo virtuoso da nossa economia. E a infraestrutura de transportes, sabemos, é fundamental nesse processo.”

rodovias que atravessam vários estados, de norte a sul, e impulsionam o desenvolvimento regional. Veja que, pela primeira vez, os portos do Arcó Norte terminaram 2022 superando o Porto de Santos em volume de grãos exportados. Por lá – estou falando de São Luís (MA), Santarém (PA), Barcarena (PA) e Itacoatiara (AM) – também está chegando boa parte da carga de fertilizantes importados. Por isso, vamos investir R\$ 1,5 bilhão na manutenção das rodovias que conectam os principais corredores a esses portos. Temos, ainda, foco na manutenção do corredor Sul-Sudeste, que terá muita movimentação de caminhões e vai demandar mais R\$ 1,2 bilhão. Importante destacar que estamos atuando de forma cirúrgica e, em especial, conseguimos recompor o orçamento para investimentos, que vinha em queda desde 2014. Até o final de 2023, reafirmo, vamos reverter a tendência de piora da malha rodoviária, que se agravou nos últimos quatro anos. No longo prazo, dispomos, além de planos setoriais, do PNL (Plano Nacional de Logística) 2035, documento técnico com um conjunto de dados, informações e cenários futuros, que nos auxilia, de forma estratégica, nas discussões e no processo de tomada de decisões. O que vislumbramos, desde já, é a necessidade de ampliarmos urgentemente a oferta de transporte ferroviário de cargas. E vamos trabalhar para isso virar realidade no menor prazo possível.

**Revista CNT | O que será feito para melhorar a divulgação da execução física e orçamentária das obras pú-**

**blicas? O calendário das entregas estará disponível em breve?**

**Renan Filho |** Entendo que transparência na execução de recursos públicos é uma obrigação de qualquer gestor. Não combina com a decretação de sigilos, como vimos no governo anterior, para questões que são do interesse público e não comprometem nem a segurança de Estado e nem da autoridade. Nesse sentido, o Ministério dos Transportes fará a sua parte, prestando contas, seguindo a legislação e atuando em estreita parceria com os órgãos de controle. Acredito que possamos ir um pouco além, mas precisamos discutir internamente no Ministério e com a CGU (Controladoria-Geral da União) para estudarmos instrumentos que possam dar ainda mais visibilidade ao andamento das obras e à execução orçamentária dos contratos.

**Revista CNT | O Plano de 100 Dias inclui, também, a entrega de rodovias concedidas. Uma vez fortalecido o aporte de recursos públicos, que tipo de relação o Ministério espera construir com o setor privado?**

**Renan Filho |** A melhor relação possível. Já fui governador por duas vezes e sempre trabalhei com o setor privado para viabilizar melhorias nas estruturas e nos serviços à população. Em 2020, por exemplo, Alagoas foi o primeiro estado a aplicar o novo marco legal do saneamento. Realizamos três leilões na B3 para a concessão de três blocos, integrados por diversos municípios do estado. Até 2033, teremos 90% da população alagoana beneficiada com esgotamento sanitário. Cito



esse exemplo porque entendo que este seja um bom modelo de concessão equilibrada, que não inviabiliza o negócio para o investidor, mas, que, acima de tudo, assegura o interesse público. No caso das rodovias, o princípio é o mesmo. O negócio precisa ser bom para o concessionário e para a sociedade. Para mediar essa relação, temos uma agência com autonomia, que é a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Já em relação às ferrovias, é preciso aprofundar um pouco mais, tanto no caso das concessões como das autorizações. Não é razoável crer que o privado vá assumir a construção de longos trechos de estradas de ferro, como numa concessão *greenfield*, sem a participação financeira do Estado em alguma etapa. É um investimento muito elevado e que não se paga em pouco tempo. Acredito que o investidor privado consiga, sim, realizar a execução de trechos mais curtos, de ligação com os grandes ramais, viabilizando sua própria operação comercial por meio do regime de autorizações, que precisa, por sinal, ser aprimorado para evitar ferrovias de papel. Grandes projetos, estratégicos para a modernização da nossa logística, demandam outra visão, outro modelo, com parcerias sólidas nas quais o Estado não pode abrir mão da sua atribuição, sob pena de inviabilizar a política pública e travar o desenvolvimento do país.

**Revista CNT** | Com relação às concessões previstas e ao PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), o que se herda da pipeline anterior?

**Renan Filho** | Todos os projetos habilitados pelo PPI seguem o seu trâmite e todos também são passíveis de ajustes naquilo que entendermos, em conjunto com o TCU (Tribunal de Contas da União) e com a sociedade, como o melhor para o país sob o ponto de vista estratégico, dos investimentos e do interesse público.

**Revista CNT** | O senhor poderia comentar, especificamente, sobre a situação da BR-381, apontada pelos estudos da CNT como uma das rodovias federais mais letais do país? O que exatamente será feito por ela nos cem primeiros dias e o que virá depois? O repasse da operação não estará mais vinculado à BR-262, correto?

**Renan Filho** | A BR-381/MG está entre as prioridades da minha gestão. Dentro dos cem dias, vamos entregar, agora em março, a duplicação do trecho entre Jaguaráçu (MG) e Antônio Dias (MG). Trata-se de uma rodovia vital para Minas Gerais — e, portanto, não pode mais ser “da morte” — e que demanda muito investimento. O Dnit vai fazer sua parte dentro do que for possível com o orçamento disponível para o país. Pretendemos avançar no processo de concessão do trecho da rodovia Belo Horizonte-Governador Valadares, que está em análise no TCU. É preciso encontrar a equação certa para garantir os investimentos privados e a oferta de serviços sem pesar demais no bolso dos usuários. A relação custo-benefício deve ser sempre positiva. Senão, algo estará fora de lugar. Além de trazer mais segurança às pessoas, a duplicação da

“*Grandes projetos, estratégicos para a modernização da nossa logística, demandam outra visão, outro modelo, com parcerias sólidas nas quais o Estado não pode abrir mão da sua atribuição, sob pena de inviabilizar a política pública e travar o desenvolvimento do país.*”



“  
*Nosso planejamento já leva em consideração as questões climáticas na estruturação de novos projetos. Pretendemos buscar, ainda, o compromisso de empresas, construtoras, operadores e concessionários com os princípios da agenda de ESG. O acesso ao financiamento no mercado global, hoje, está atrelado a isso.*  
”

BR-381 vai melhorar o escoamento de produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais da região. Já a BR-262/ES, outra rodovia importante, está em avaliação para que o projeto de concessão também possa avançar. Temos muito por fazer em pouco tempo.

**Revista CNT** | Em falas recentes, o senhor reforçou o compromisso em zelar pela sustentabilidade ambiental das iniciativas do Ministério. Pode-se dizer que a gestão estará alinhada aos pilares do ESG?

**Renan Filho** | Sem dúvida alguma. Aprimorar a governança, perseguindo a conformidade e a integridade, e estar comprometido com a responsabilidade socioambiental são preceitos éticos das organizações e das pessoas do nosso tempo. Temos diretrizes internas e políticas voltadas para criarmos infraestruturas verdes no setor de transporte. Projetar infraestrutura resiliente é a chave no processo de adaptação climática. Veja que, para cada dólar aplicado em infraestrutura resiliente a desastres, são economizados US\$ 4 na sua reconstrução. Esse é um dado da ONU (Organização das Nações Unidas). Temos visto no Brasil, a cada ano, nos períodos de chuvas, estradas e pontes sendo destruídas e demandando tempo e recursos para serem reconstruídas. Nosso planejamento já leva em consideração as questões climáticas na estruturação de novos projetos. Pretendemos buscar, igualmente, o compromisso de empresas, construtoras, operadores e concessionários com os princípios da agenda de ESG. O acesso ao financiamento no merca-

do global, hoje, está atrelado a isso. O Brasil precisa estar à frente dessa agenda e liderar a infraestrutura verde na América Latina.

**Revista CNT** | O senhor já disse que o Ministério dos Transportes precisa ir além do aspecto técnico e ter um olhar mais humanizado, atuando para prevenir acidentes e evitar mortes. O senhor poderia detalhar algumas ações desse eixo? Qual deve ser o papel da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) para a consecução desses objetivos?

**Renan Filho** | A Senatran já tem uma função bem definida, por lei, como órgão máximo do Sistema Nacional de Trânsito. Precisamos ampliar nossa articulação para envolver mais atores e conscientizar cada vez mais gente. Devemos aprofundar a parceria com o Ministério da Educação e com as secretarias estaduais e municipais de educação para institucionalizar a educação para o trânsito, que poderia, por que não, compor a grade curricular a partir da educação infantil. Estamos falando de reforçar uma cultura de não violência e de respeito absoluto à vida. Seja como pedestres, ciclistas ou condutores, conviver com o trânsito de veículos é parte do nosso dia a dia. Em outra frente, precisamos capacitar e aperfeiçoar nossa engenharia de tráfego, melhorar a sinalização das vias, a qualidade do pavimento e do traçado das rodovias e ampliar a fiscalização e o transporte ferroviário de cargas para reduzir a quantidade de caminhões nas estradas. Esse é um conjunto de ações que, somadas, podem fazer a diferença



na segurança das pessoas. Todos somos responsáveis por cada um.

**Revista CNT** | Há interesse em revisar parcialmente o texto da medida provisória nº 1.154/2023 e trazer para a responsabilidade do Ministério outras atribuições? Por exemplo, a responsabilidade sobre as hidrovias? O quanto próximo será o trabalho do Ministério dos Transportes com outras pastas?

**Renan Filho** | Trabalharemos de forma integrada e buscando sinergia, em especial com o ministro Márcio França (Portos e Aeroportos), já que nossas pastas são irmãs siamesas, e com as entidades do setor. Queremos muito viabilizar uma matriz de transportes cada vez mais multimodal e integrada, que contribua para aumentar a nossa competitividade e gerar mais riqueza para o Brasil. Temos parcerias, dentro do nosso Plano de 100 Dias, com os ministérios da Agricultura e Pecuária, da Justiça e Segurança Pública, das Cidades, da Integração e do Desenvolvimento Regional e da Defesa. Quero trabalhar bastante em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima para construirmos uma agenda verde. Dialogar e construir projetos em parceria é o que nos move e, no fim do dia, é o que nos traz satisfação, ainda mais quando as ações se concretizam e melhoram a vida das pessoas.

**Revista CNT** | O senhor fala em reequilibrar a matriz de transporte brasileira, de maneira a aumentar a participação do modal ferroviário. O Plano de 100 Dias menciona, entre outras coisas, a revisão do

marco regulatório das ferrovias e a estruturação do Programa PPP Ferrovias. Como o senhor resume as novidades preparadas para esta modalidade? Continuam as renovações antecipadas? O transporte ferroviário de passageiros receberá que tratamento?

**Renan Filho** | Nomeamos como secretário de Transporte Ferroviário uma pessoa extremamente qualificada (Leonardo Cezar Ribeiro), que conhece o tema e vai nos ajudar a destravar esse que é um dos grandes anseios da sociedade e do nosso governo. Foi o presidente Lula, aliás, que destravou, no seu primeiro mandato, as obras da Ferrovia Norte-Sul, iniciadas pelo ex-presidente José Sarney, e que, finalmente, será concluída neste ano. Foi também o presidente Lula que iniciou a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), cujo trecho concedido deve entrar em operação até o final do governo, e a Transnordestina, projeto fundamental para o desenvolvimento da região Nordeste, que está sendo viabilizada e está entre as nossas prioridades. A negociação de renovações antecipadas, havendo sinal verde do TCU, pode ser um caminho para se buscar novos aportes de investimentos. Não temos preconceito com o setor privado, desde que o interesse público esteja assegurado. Sobre o transporte de passageiros, sou entusiasta da ideia, mas é preciso haver parceiros interessados em investir nessa modalidade. Seria muito bom que pudéssemos encontrar caminhos para tornar esse negócio viável. Posso prometer, apenas, que vamos trabalhar muito. ■

“  
A negociação de renovações antecipadas [de concessões ferroviárias], havendo sinal verde do TCU, pode ser um caminho para se buscar novos aportes de investimentos. Não temos preconceito com o setor privado, desde que o interesse público esteja assegurado.”



## Prosegur reduz em 95% o consumo de papel

A Prosegur Cash, unidade de negócio responsável pelos serviços de Logística de Valores do Grupo Prosegur, oficializou a implementação da GTV-e (Guia de Transporte de Valores Eletrônica) em todas as suas filiais no Brasil. A GTV-e torna o processo mais ágil e transparente, reforçando a segurança da informação e simplificando a operação. Acima de tudo, é uma opção mais sustentável para o meio ambiente, uma vez que diminuiu consideravelmente o uso de papel nas atividades. Com mais de cem filiais no país, presença em todos os estados e mais de 1,7 mil carros-fortes nas ruas, a Prosegur Cash é líder do mercado nacional de transporte de valores. Com a implantação da GTV-e, a empresa foi de 28 milhões de folhas de papel utilizadas por ano para 1,4 milhão, mantendo-as apenas para situações indispensáveis, o que impediu que 14 mil kg de CO<sub>2</sub> fossem emitidos na atmosfera. A GTV tradicional é um documento em papel para fins fiscais emitido em quatro vias pelas empresas de transporte de valores contribuintes do ICMS para acompanhar as operações, servindo também como documento de transferência de responsabilidade em cada etapa da prestação do serviço.



## Falta de chips interrompe produção da Volks em três unidades

As unidades da Volkswagen em São Bernardo do Campo (SP), São Carlos (SP) e São José dos Pinhais (PR) paralisaram a produção entre 22 de fevereiro e 3 de março, com férias coletivas para os funcionários. O motivo foi a falta de chips condutores, componente essencial para a fabricação de veículos e que se tornou escasso durante a pandemia de covid-19. A insuficiência se agravou com o aumento da demanda de semicondutores por empresas de eletrônicos de consumo, diz a montadora, que manteve o funcionamento normal na fábrica de Taubaté (SP). A pausa estava programada desde o ano passado. Em 2022, pelo mesmo motivo, a empresa precisou interromper o trabalho em duas ocasiões, ambas na planta de São Bernardo do Campo.



## Ponte entre Brasil e Argentina será incentivo ao TRC

Anunciada como parte do Plano de 100 Dias, do governo federal, a construção da ponte entre as cidades de Porto Xavier (RS) e San Javier (Argentina) teve a ordem de serviço assinada. O ato ocorreu em fevereiro, com a participação do Ministério dos Transportes e do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Com 950 metros de extensão, a ponte que ligará o município gaúcho de 10 mil habitantes à cidade argentina passará sobre o rio Uruguai. O investimento previsto é de R\$ 220 milhões e os serviços serão iniciados tão logo os projetos sejam aprovados. Com esta nova ligação, a expectativa é viabilizar uma nova rota comercial do Mercosul, integrando e promovendo o transporte de cargas entre os dois países.



## Carcaças de aviões começam a ser recolhidas no Aeroporto de Brasília

Após dez anos de espera, o governo federal conseguiu garantir a remoção das carcaças de aeronaves que estavam semiabandonadas no pátio do Aeroporto Internacional de Brasília – Presidente Juscelino Kubitschek. Os aviões começaram a ser retirados em 14 de fevereiro. As aeronaves pertenciam a empresas aéreas que faliram. Elas chegaram a ser alienadas em ações

judiciais e foram leiloadas em 2013. Apesar da manutenção eventual, a exposição dos antigos aviões no local gerava uma percepção de abandono aos passageiros que chegavam ao aeroporto. Para resolver a questão e, finalmente, recolher os equipamentos, o Ministério de Portos e Aeroportos promoveu um acordo envolvendo a Inframerica, operadora do JK, e o arrematante das aeronaves.



# Presente e atuante pelo transporte

---

*A CNT lança a Agenda Institucional Transporte e Logística 2023, que detalha a atuação da entidade junto aos três Poderes em prol das empresas de transporte*

por Aline Roriz



**E**m um Estado democrático de direito, é primordial a participação de diversos atores nos processos decisórios. Nesse sentido, cabe à CNT (Confederação Nacional do Transporte) a representação política e institucional das empresas de transporte brasileiras e o papel de interlocutora junto aos Poderes da República, na busca pela ampliação do capital sociopolítico do transporte e da logística.

Com esses pressupostos em vista, a CNT lançou, em 8 de março, a edição de 2023 da Agenda Institucional Transporte e Logística. Ao longo da publicação, a entidade se posiciona de forma favorável, parcialmente favorável ou contrária a pautas que versam sobre temas estratégicos para o setor transportador. São projetos que tramitam no Congresso Nacional, assuntos encaminhados pelo Poder Executivo ou, ainda, causas que aguardam decisões nos Tribunais Superiores.

“Com a edição de 2023 da Agenda Institucional Transporte e Logística, demarcamos a posição da Confederação em relação a programas, temas, projetos e pautas que dialogam diretamente com as necessidades do transporte brasileiro. Defendemos um amplo diálogo com os três Poderes da República, tendo em vista o novo governo federal e a nova composição no Legislativo. Esse contexto nos impõe o desafio de investir ainda mais em ações transversais na promoção institucional do setor e das entidades que compõem o Sistema CNT”, afirma o presidente da CNT, Vander Costa.

Foram selecionados 107 projetos, temas e ações para compor o documento, por sua importância para a melhoria do ambiente de negócios do país e retomada do crescimento econômico. Os principais objetivos do Sistema CNT são a desburocratização, a segurança jurídica e a efetivação de uma infraestrutura adequada para que a multimodalidade seja uma realidade em todo o território nacional.

“A Agenda Institucional Transporte e Logística é o testemunho de um trabalho incansável para demonstrar à sociedade a essencialidade da atividade transportadora e é um instrumento que compila os esforços da CNT para encaminhar as demandas do setor em face dos Poderes constituídos”, afirma o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza. Alguns dos destaques da publicação podem ser conferidos nas páginas a seguir.



Accesse a  
Agenda Institucional  
Transporte e  
Logística 2023:



## Poder Legislativo

Em 1º de fevereiro, tomou posse o novo Congresso Nacional. Na Câmara dos Deputados, houve uma renovação de 39% dos parlamentares, o que representa 202 novos deputados que iniciaram neste ano sua caminhada na Casa Legislativa. No Senado Federal, a eleição foi para apenas um terço dos senadores, e a renovação chegou a 38%. Com a chegada de novos parlamentares, o trabalho da Confederação se torna ainda mais importante. É preciso levar o transporte e a logística para dentro do Legislativo. Entre as questões que tramitam no Congresso Nacional e têm relação com o transporte, destacam-se:



### ✓ **Medida Provisória nº 1.153/2022 – Seguro da carga e fim do DDR**

A medida provisória (MP) atende a uma antiga e importante reivindicação do transporte rodoviário de cargas do país. A contratação do seguro feita exclusivamente pelo transportador estabelece o fim da Dispensa do Direito de Regresso (DDR), o que será de suma importância para a redução do custo logístico das empresas e trará mais segurança aos veículos, às cargas e aos motoristas profissionais. A medida garante um gerenciamento de riscos em conformidade com o volume transportado, respeitando as suas especificidades e garantindo que, no caso de sinistro, todas as partes sejam devidamente ressarcidas. A MP evita prejuízos para o transportador e para o proprietário do bem transportado. Vale destacar que o texto fez uma exceção para a contratação direta do transportador autônomo pelo embarcador, portanto, não há de se falar em aumento de custos para os transportadores autônomos ou qualquer impedimento para a sua contratação direta pelo embarcador, que poderá arcar com o seguro nesse caso.

### ⚠ **PEC 45/2019 e PEC 110/2019 – Reforma tributária**

O setor está acompanhando, com grande atenção, as propostas de reforma tributária em curso no cenário nacional. As distorções estruturais do sistema tributário brasileiro prejudicam a competitividade das empresas e o crescimento econômico do país. A CNT apoia uma reforma tributária ampla, que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao Sistema Tributário Nacional, sem aumento das atuais cargas tributárias global e setorial e

respeitando as especificidades do setor transportador e de infraestrutura.

### ✓ **PEC 01/2021 – PEC da Infraestrutura**

A proposta busca sanar a insuficiência de investimentos públicos em infraestrutura, cujos ativos depreciam-se por falta de manutenção. Essa limitação orçamentária compromete diversos tipos de infraestrutura de transporte. Esta PEC propõe que 70% dos recursos arrecadados com outorgas onerosas relativas a serviços e obras de transporte sejam reinvestidos no próprio setor. O texto possibilitará obras em áreas mais carentes e que tenham sido preteridas anteriormente.

### ✓ **PL 79/2020 – Recursos para o SEST SENAT**

Embora o SEST e o SENAT já atuem em prol da qualificação e do bem-estar dos trabalhadores de todos os segmentos de transporte, ofertando serviços e capacitação voltados às especificidades dos modos rodoviário, aéreo, aquaviário, ferroviário, metropolitano e portuário, essas entidades recebem recursos advindos exclusivamente do rodoviário, o que limita a capacidade financeira para disponibilizar atividades para esses profissionais e suas famílias. Nesse sentido, a destinação para o SEST SENAT de recursos que antes eram depositados em fundos especiais (sujeitos a contingenciamentos) ou a outras entidades do Sistema S poderá ampliar a oferta de programas alinhados às políticas públicas voltadas à produtividade e à geração de empregos em todos os modos de transporte. A proposta legislativa não onerará o setor produtivo, alterando apenas a destinação dos valores que já são arrecadados a

título de contribuição compulsória sobre a folha de pagamento. Isso permitirá uma maior disponibilidade de serviços especializados voltados ao trabalhador do transporte, à melhoria na qualidade dos serviços ofertados à sociedade, bem como à interconexão entre modalidades, reduzindo custos operacionais e aumentando a eficiência da atividade transportadora.

### ✗ **PDL 494/2020 e PDL 69/2022 – Circuito fechado**

Com o pretexto de incentivar a inovação, setores que não têm compromisso com a segurança e os direitos dos passageiros tentam promover um retrocesso no sistema de transporte rodoviário, com prejuízos para milhões de brasileiros. A CNT é favorável a uma competição saudável em condições iguais entre as empresas, desde que todas sigam as mesmas normas de segurança, as mesmas regras de capacitação de motoristas e recolham os mesmos seguros e tributos. O transporte não regular é uma modalidade privada de transporte coletivo de passageiros prestada paralelamente ao transporte regular. Embora ambos se destinem ao transporte coletivo de pessoas, tais atividades encontram-se subordinadas a regimes jurídicos completamente diferentes. A existência de regras diferenciadas entre o transporte não regular e o regular não significa reserva de mercado, como argumenta-se. Para a efetiva garantia do direito social ao transporte, configura-se como fundamental a preservação do serviço público, já que apenas nessa atividade o Estado pode impor ônus regulatórios intimamente ligados ao bem-estar social, como é o caso das gratuidades e dos descontos tarifários.



## Poder Executivo

Em 1º de janeiro, o presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva, tomou posse para um mandato de quatro anos. Em seu discurso, ressaltou a importância de planejar os investimentos públicos e privados na direção de um crescimento econômico sustentável. A CNT mantém o posicionamento de que o novo governo precisa avançar em uma agenda de aprimoramento da política pública de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional para garantir a segurança jurídica e, conseqüentemente, os investimentos privados. Entre os temas que estão sendo tratados pelo Poder Executivo e têm relação com o transporte, destacam-se:

### **Regulamentação da Lei das Ferrovias (lei nº 14.273/2021)**

O modo ferroviário consolidou-se como um importante meio de deslocamento de cargas e pessoas no Brasil, assim como para a promoção da intermodalidade. As ações do governo federal devem buscar a desburocratização do transporte ferroviário e a ampliação da sua infraestrutura, a redução de custos operacionais, a revisão de normas não eficazes e a criação de uma política de incentivo ao transporte ferroviário de passageiros.

### **Biodiesel – porcentagem da mistura do biodiesel ao diesel**

O combustível é um dos principais insumos de diversos modais da atividade transportadora, e o seu custo acaba impactando fortemente a composição do preço dos serviços de transporte de cargas e de passageiros. O Poder Executivo federal deve enfrentar as disfunções existentes para impedir o aumento excessivo do preço do insumo. A elevação da mistura de biodiesel no diesel deve ser acompanhada e justificada por critérios técnicos, com a realização de testes laboratoriais e mecânicos para estabelecimento de um percentual seguro para operação de máquinas e equipamentos do ciclo diesel. Nesse sentido, a CNT defende a manutenção do percentual de 10% até a comprovação de que a elevação não prejudica os veículos nem aumenta a emissão de poluentes.

### **Continuidade da regulamentação da BR do Mar (lei nº 14.301/2022)**

O transporte aquaviário é importante como meio de deslocamento de cargas e pessoas, assim como para a promoção da intermodalidade. A regulamentação do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar) deve garantir o estímulo ao seu uso para o transporte de longa distância, em especial para produtos agrícolas e de mineração.

### **Cotas para aprendizagem e para deficientes**

A CNT sugere estabelecer que atividades que demandem aptidões físicas, mental e sensorial plenas, a exemplo de motoristas e cobradores, não sejam computadas na base de cálculo das cotas de contratação de pessoas com deficiência e para aprendizes.



## Poder Judiciário

No que diz respeito ao Poder Judiciário, ressalta-se a atuação da CNT junto ao STF (Supremo Tribunal Federal). A Confederação tem o papel de realizar a mediação entre o setor transportador e o STF, além de ajuizar ações ou participar como parte interessada em ações perante a Corte Constitucional. A finalidade é garantir o controle da constitucionalidade, bem como de preceitos fundamentais, de leis ou atos normativos do poder público em suas três esferas – federal, estadual ou municipal –, visando, sobretudo, à segurança jurídica, a qual se reflete em previsibilidade e possibilita investimentos.

A CNT pode ser a requerente das ações ou participar como *amicus curiae* (amigo da corte) das ações em tramitação. A Confederação pode, ainda, participar dos processos como parte interessada em ações das quais não é a requerente e em propostas de súmulas vinculantes. Como *amicus curiae*, cabe à Confederação apresentar aos tribunais superiores informações relevantes e dados específicos do setor transportador, apresentando o posicionamento formal das modalidades interessadas na ação.

### ADI 5322 – Constitucionalidade da Lei do Motorista

Discute a constitucionalidade da lei nº 13.103/2015, sob o fundamento de que se retiraram direitos previstos na CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), além de alterar disposições do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), incluindo a exigência do exame toxicológico.

### ADC 39 – Convenção da OIT que disciplina o término de contrato de trabalho por iniciativa do empregador

Trata da constitucionalidade do decreto nº 2.100/1996, que denunciou a convenção nº 158 da OIT (Organização Internacional do Trabalho). O diploma dispõe sobre a vedação da dispensa sem justa causa.



## Vitória para o transporte

A CNT desenvolve a Agenda Institucional Transporte e Logística desde 2021. O esforço de articulação e interlocução da entidade junto aos Três Poderes tem trazido resultados importantes para o setor transportador. Um exemplo importante foi o acompanhamento dos projetos que resultaram nas leis complementares 192/2022 e 194/2022. Com isso, o PIS/Cofins foi zerado até 31/12/2022 e foi garantido o crédito presumido para as empresas de transporte que compram o combustível como insumo. ■



# Atuação

pelelo TRANSPORTE  
e pelo BRASIL

# 2022

***CNT / SEST SENAT / ITL***

CLIQUE E ACESSE O ÍNDICE



O ano de 2022 estabeleceu novos desafios para a atividade transportadora no Brasil. O setor, contudo, mostrou – com inovação e muito trabalho – toda a sua resiliência. Em um contexto de sérias indefinições nos campos político e econômico, a CNT atuou, ativamente,

para defender os interesses dos transportadores, junto aos três poderes da República e garantir informações técnicas que subsidiaram ações relevantes para o desenvolvimento do setor.

**Acompanhe, a seguir, os resultados alcançados pela CNT em 2022:**

## Conquistas para a atividade transportadora

- **Manutenção da mistura de 10% de biodiesel no diesel.**
- **Medidas de recuperação econômica:**
  - pagamento de tributos e parcelamento de débitos fiscais; e
  - Mini Refis (renegociação de dívidas).
- **Flexibilização de medidas sanitárias para operações portuárias e marítimas.**
- **Isenção do PIS/Cofins sobre combustíveis.**
- **Financiamento da gratuidade no transporte de pessoas idosas na pandemia.**
- **Vacinação prioritária de trabalhadores do transporte.**
- **Novo marco regulatório do transporte público coletivo (em tramitação).**
- **Estudo de indicadores de performance portuária.**
- **Emendas parlamentares: reforço do orçamento para a infraestrutura de transporte.**
- **PEC da Infraestrutura (em tramitação).**
- **Autorização para o TRIIP.**
- **Programa BR do Mar.**
- **Alíquota zero do PIS/Cofins.**



# Melhoria no ambiente de negócios

- Renovar (Programa de Renovação da Frota Brasileira).
- Data de recolhimento do FGTS.
- Reporto e fim da taxa de fiscalização da ANTT.
- Novo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA) – Voo Simples.
- PEC da Transição.
- Exclusividade da contratação do seguro da carga pelo transportador.
- Recursos para o SEST SENAT (em tramitação).
- Regra de retorno das gestantes (Lei 14.311/2022).

- **Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD).**

Continuidade do Programa Nacional LGPD no setor de transporte, com ações de capacitação e acompanhamento do processo regulatório da legislação (Emenda Constitucional 115/2022).

# Mais segurança no transporte

- Renovação do acordo de cooperação com o Ministério da Justiça e Segurança Pública para ações de enfrentamento aos incidentes de segurança.
- *Workshops* regionais de enfrentamento ao roubo e furto de cargas.



# Preparação para um novo ciclo

De maneira republicana, a Confederação atuou, intensamente, para garantir que os programas e as políticas nas áreas de infraestrutura e logística tornem-se planos de Estado.

## ● O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País:

Entregue aos candidatos à Presidência da República nas eleições de 2022, a publicação busca colaborar para a construção de uma agenda estratégica de desenvolvimento do Brasil, especialmente no que se refere à melhoria das infraestruturas de transporte e do ambiente regulatório e de negócios para empresários e investidores.



Acesse aqui:



# Fortalecimento institucional

## Agenda do Transporte e Logística – 2022:

Resumo dos projetos de lei em tramitação no Congresso Nacional e ações judiciais que versam sobre temas estratégicos para o setor, com os posicionamentos do Sistema CNT.

- Implementação do Planejamento Estratégico da CNT.
- Programa Nacional LGPD no Transporte.
- Maior aproximação a entidades da base.
- + de 3.100 projetos de leis acompanhados.
- Sete ações nos Tribunais Superiores.



# Defesa dos interesses legais dos transportadores

- Propositura de ações junto aos Tribunais Superiores.



# Modernização da Agenda Trabalhista

## CNT na 110ª Conferência Internacional do Trabalho da OIT (Organização Internacional do Trabalho):

A Confederação Nacional do Transporte foi a delegada da Bancada dos Empregadores do Brasil pelo segundo ano consecutivo, em Genebra, na Suíça.

- 22 normas regulamentadoras revisadas.



# Ampliação da articulação internacional

- Encontro com o chefe da delegação permanente do Brasil junto à ONU.
- Presidente da CNT tem encontro com o chefe da delegação permanente do Brasil junto à ONU.
- Sistema CNT participa do Fórum de Integração Brasil Europa.
- Missões internacionais de transportadores.
- CNT foi recebida pelo diretor-geral da OIT em Genebra.
- Cerimônia de reabertura do escritório da OIT em Brasília conta com a presença da CNT.
- Sistema CNT participa de encontro com o embaixador da Alemanha no Brasil.



# Protagonismo nos grandes debates nacionais

Em 2022, a CNT levou as principais demandas dos transportadores brasileiros para os grandes debates nacionais e espaços estratégicos.

## Reconhecimento

- Medalha JK – Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro.
- 28ª edição do Prêmio CNT de Jornalismo.

### Trabalho prestigiado

- Medalha Mérito do TRC Paulista Adalberto Panzan.
- Homenagem do Instituto Latino Americano Governança e Compliance



# Produção inovadora de conhecimento

A CNT deu continuidade à sua intensa produção de conhecimento e de informações de excelência para auxiliar a atividade transportadora e subsidiar as políticas públicas, as ações e os planos de governo necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do país no cenário mundial.

## ● Pesquisa CNT de Rodovias 2022:

**+ de 110 mil quilômetros da malha rodoviária** brasileira pavimentada:

- **100% da extensão** das rodovias federais;
- **65% dos trechos** por onde passam mercadorias;
- **95% da malha** por onde circulam passageiros no país.



Acesse aqui:



## ● Pesquisa CNT de Opinião:

Em um ano decisivo para a democracia brasileira, a CNT disponibilizou à sociedade brasileira sete rodadas da sua Pesquisa de Opinião. Os levantamentos apresentaram a opinião da população sobre o cenário político, o emprego, a saúde, a educação e a segurança pública.

## ● Pesquisa CNT Perfil Empresarial – TRC:

Essa é a primeira pesquisa de uma série que caracterizará, em particular, as empresas que atuam no setor de transporte.

Acesse aqui:



**Trabalhos técnicos reconhecidos:**

- Viagem Segura – Guia CNT de Segurança nas Rodovias 2023.
- Mobility as a Service (MaaS).
- Investimentos Públicos.
- Educação e Segurança de Trânsito – Funset.

**38 edições do Radar do Transporte com as temáticas:**

- Orçamento Geral da União (OGU).
- Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA).
- Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA).
- Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED).
- Pesquisa Mensal de Serviços (PMS).
- Índice de Atividade Econômica (IBC-Br).
- Taxa Selic.
- Produto Interno Bruto – PIB.

**Apresentações sobre macroeconomia:**

- Eleições 2022 – O Transporte nos Planos de Governo

**Dados e conhecimento para fortalecimento setorial:**

- Painel CNT do Emprego no Transporte.
- Painel CNT do Perfil das Empresas do TRC.
- Painel da Pesquisa CNT de Rodovias.
- Painel CNT de Acidentes Rodoviários.
- Painel CNT dos Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras.
- Painel CNT do Transporte – Aeroviário.
- Painel CNT do Transporte – Aquaviário.
- Painel CNT do Transporte – Ferroviário.
- Painel CNT do Transporte – Rodoviário.



# Responsabilidade Socioambiental

A CNT atuou na implementação de práticas ambientalmente responsáveis para fortalecer ainda mais o negócio das transportadoras, bem como incentivou a descarbonização do setor, de forma que se aproveite o potencial de cada modal.

## 15 anos do Programa Ambiental do Transporte – Despoluir:

A iniciativa do Sistema CNT tem sido decisiva para tornar o setor cada vez mais limpo, eficiente e sustentável, proporcionando vantagens para toda a sociedade. O programa é realizado em parceria com o SEST SENAT.

- **Avaliações Veiculares Ambientais de 2022:**
  - 395.895 avaliações veiculares ambientais;
  - 8.689 transportadores atendidos.
- **Avaliações da qualidade do diesel (tanque de armazenamento, ônibus e caminhões):**
  - 366 testes;
  - 101 empresas atendidas.
- **Cinco encontros técnicos regionais:**
  - Treinamentos presenciais nas regiões Nordeste, Norte, Sudeste, Sul e Centro-Oeste.

Saiba  
mais:



## Série Energia Limpa para o Transporte

- 1 **Eletromobilidade: uma das soluções para alcançar a neutralidade de carbono.**

## Verden ESG

Voltada especificamente para o transportador rodoviário, essa plataforma realiza o cálculo de emissões gratuitamente e permite a neutralização de gases de efeito estufa (GEE).

### Saibamais:

-  [cnt.org.br](http://cnt.org.br)
-  [agenciacnt](https://www.instagram.com/agenciacnt)
-  [cntbrasil](https://www.facebook.com/cntbrasil)
-  [confederacao-nacional-do-transporte-cnt](https://www.linkedin.com/company/confederacao-nacional-do-transporte-cnt)



**SEST SENAT**

# Resultados expressivos

+ de **12,31** milhões de atendimentos ↑

+ de **6,42** milhões de atendimentos em saúde e qualidade de vida

+ de **5,89** milhões de atendimentos em desenvolvimento profissional

**R\$ 1,15** bilhão\* em arrecadação compulsória de mais de **30 mil** empresas e transportadores autônomos.

\*Valores brutos em regime de caixa.

Cargas: 45,05% | Passageiros: 23,65% | Autônomos: 11,46%  
Transporte de valores, locação de veículos e demais segmentos: 19,84%\*\*

\*\*Inclui também distribuição de petróleo e compensações.

Fonte: Relatórios de Autorização de Pagamento emitidos pela Secretaria da Receita Federal + Contribuição Direta do Transportador Autônomo.



Investimento X Produção

2021  
**R\$ 1,05** bilhão → **10,67** milhões de atendimentos

2022  
**R\$ 1,17** bilhão → **12,31** milhões de atendimentos

Incremento de **11,64%** nos investimentos X Crescimento de **15,41%** nos atendimentos



# A saúde dos trabalhadores é o nosso maior patrimônio

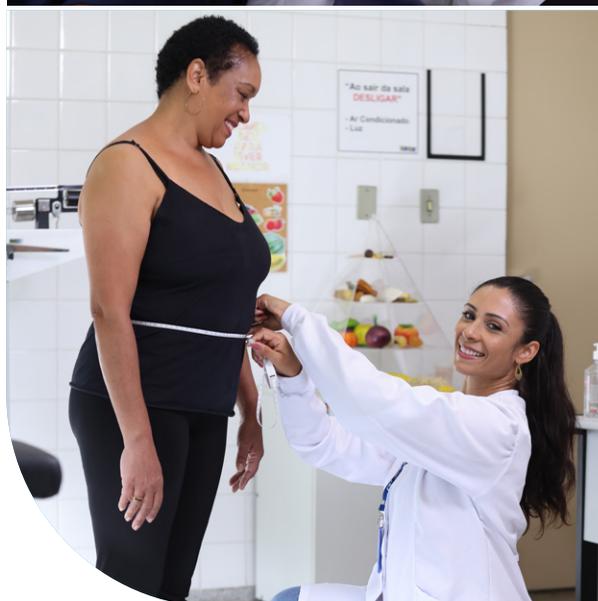
## Assistência à saúde

 **Odontologia** (presencial):  
**1.534.376** atendimentos  
↑ **0,56%** em relação a 2021

 **Fisioterapia** (presencial e online):  
**692.975** atendimentos  
↑ **16,05%** em relação a 2021  
 **23.127** atendimentos online

 **Psicologia** (presencial e online):  
**218.031** atendimentos  
↑ **13,30%** em relação a 2021  
 **56.815** atendimentos online

 **Nutrição** (presencial e online):  
**154.726** atendimentos  
↑ **8,25%** em relação a 2021  
 **12.591** atendimentos online



### ● **Novidade para os usuários**

As unidades passaram a realizar o exame de bioimpedância com equipamentos modernos, de nível profissional, que permitem um diagnóstico mais preciso e de forma bem mais rápida.



## Educação para a saúde

Trabalhadores do transporte com mais conhecimento são mais saudáveis. As ações buscam informar e orientar as pessoas para o autocuidado e a adoção de atitudes mais conscientes.

### # MOBILIZAÇÃO NACIONAL SEST SENAT

Atendimento além dos muros das Unidades. As equipes do SEST SENAT vão até os locais de trabalho e os principais pontos de passagem dos profissionais de transporte, para que eles se sintam valorizados e tenham acesso à nossa rede de serviços.

#### Ações de destaque:

- Semana Mundial da Saúde | **251.961**
- Maio Amarelo | **386.126**
- Sustentabilidade no Transporte | **311.615**
- Dia do Motorista – SEST SENAT de Portas Abertas | **423.512**
- Semana Nacional do Trânsito e Programa Prevenção de Acidentes | **234.115**
- Redução de Roubos de Cargas nas Rodovias | **268.442**
- Transportando Saúde nas Cidades | **115.345**

Recorde de  
atendimentos:  
**2.298.397** ↑



**469.895** abordagens realizadas.

#### ● Palestras

Temas atuais abordados de uma maneira simples e prática. As palestras são oferecidas em formato presencial nas unidades, nas empresas, em escolas ou online, com vídeos curtos de até 12 minutos.

**166.328** participantes

Saiba  
mais:





## Esporte e lazer

Democratizamos o acesso ao esporte e contribuimos para aumentar a disposição, o bem-estar físico e o espírito de equipe.



Esse é um dos maiores torneios de futebol amador do Brasil voltado exclusivamente para trabalhadores do transporte.

A edição de 2022 teve a participação de **677 times**, **10.363 jogadores** foram inscritos e **1.642 jogos** foram realizados.

## Outras atividades

- Natação
- Futebol
- Hidroginástica
- Pilates
- Treinamento funcional
- Ginástica laboral

**707.448**  
atendimentos realizados.



# Responsabilidade Social



O SEST SENAT conta com a parceria da Childhood Brasil, por meio do programa Na Mão Certa, para realizar a prevenção e o enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes, por meio de ações de conscientização dos trabalhadores do transporte e da sociedade.

**107.635** abordagens em 2022.

- Instituição participante do Pacto Empresarial contra a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Brasileiras desde 2018.



ESTAÇÃO  
**VALORIZA**  
TRANSPORTE

O SEST SENAT deu início ao projeto-piloto, com a disponibilização de banheiros químicos que auxiliam as empresas a acolherem os motoristas. O objetivo é melhorar a qualidade de vida dos profissionais nos pontos de espera de cargas.

Mais de 20 banheiros químicos foram instalados em Brasília (DF), Betim (MG), Uberlândia (MG) e Caratinga (MG).

Índice de **satisfação 67%** e **relevância 96%**.

## Proteção de dados

SEST SENAT alcança **nível aprimorado de adequação à LGPD** (Lei Geral de Proteção de Dados), **em relatório do TCU** (Tribunal de Contas da União).

Acesse e confira:



## Referência em qualificação profissional

 **755.398** matrículas presenciais.

**172.885** matrículas nas *webaulas*:  
modalidade de aprendizagem que oferece  
as mesmas aulas do curso presencial,  
mas com transmissão ao vivo para quem  
prefere ou precisa estudar online.

**24.602.599** horas de treinamento.

↑ 16,22% em relação a 2021

 **495.698** matrículas na educação a distância.

**11.432.820** horas de treinamento.

↑ 2,92% em relação a 2021



## Acesso facilitado

Para garantir mais facilidade no acesso a cursos e treinamentos, o SEST SENAT apresenta a nova Plataforma EaD.

- área exclusiva para certificados e *status* dos cursos
- construção de trilhas de aprendizagem
- todas as capacitações certificadas
- cursos sem pré-requisitos



Saiba  
mais:



Basta ter um celular, *tablet* ou computador com acesso à internet.



## ● Unidade Móvel de Treinamento

Resultado da parceria entre o SEST SENAT e a Mercedes-Benz, o projeto consistiu em adaptar um ônibus da montadora para que comportasse o simulador de direção, os ambientes de observação da simulação, instrução e de condução, permitindo uma experiência de imersão completa, assim como ocorre nas Unidades Operacionais.



São **146 simuladores** disponíveis em todas as regiões do país, para o treinamento prático de motoristas profissionais.

## ● Jornada da Inovação

Com o objetivo de fomentar o empreendedorismo, a mobilidade e a inovação, foram realizadas três missões internacionais para profissionais brasileiros que atuam na alta gestão das empresas do setor.

Participação de  
**+ de 90 gestores de empresas**  
de transporte

- Emirados Árabes
- Israel
- Alemanha

## Educação corporativa

Como resultado de parcerias do SEST SENAT com empresas do setor, foram desenvolvidos cursos da EaD personalizados para atender a demandas específicas.



## Reconhecimento nacional

- Prêmio Destaque Senatran 2022
- Medalha do Mérito Mauá
- Homenagem da Childhood
- Homenagem do Observatório Nacional de Segurança Viária



## Compromisso com a empregabilidade

O SEST SENAT também atua para contribuir com a empregabilidade no setor de transporte.



JOVEM APRENDIZ  
NO TRANSPORTE

O programa de aprendizagem oferece oportunidades de inclusão social.



**8.627** jovens formados

(crescimento de 31,7% em relação a 2021).

### Emprega Transporte

Ferramenta que facilita a integração entre empresas do setor de transporte e profissionais qualificados, a partir do cadastro de currículos e de vagas no mercado de trabalho.

**+ de 31 mil** currículos cadastrados

**3.607** cadastrados na nova plataforma  
(crescimento de 11%)

**625** vagas disponibilizadas



Acesse  
aqui:



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

**+ de 500** vagas ofertadas

**+ de 1.500** participantes (presencial e online) em dois dias de evento

### Capacitação de Mulheres

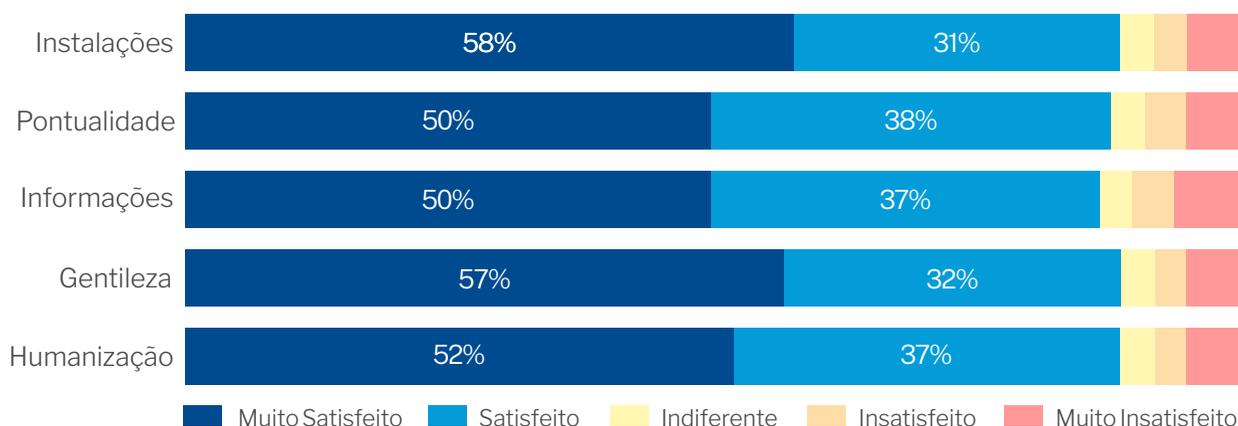
O SEST SENAT vem investindo cada vez mais em turmas voltadas para o público feminino. Apenas em 2022, foram qualificadas **306.978** mulheres em cursos a distância e presenciais.



## Satisfação comprovada

**88%** dos clientes declararam que estão **satisfeitos ou muito satisfeitos** com os serviços do **SEST SENAT**.

**63%** dos clientes declararam que **se sentiriam muito desapontados** se não pudessem mais usar os serviços.



Foram realizadas entrevistas com 4.275 clientes, de 4 a 9 de fevereiro de 2023. A margem de erro é de 3 pontos percentuais para mais ou para menos; e o índice de confiança é de 95%.

### Cenário de qualidade

Índice de pessoas que indicariam os serviços para amigos ou familiares:

**NPS\* 68**

\*metodologia NPS (Net Promoter Score)

### Percepção dos empresários

- 98% das empresas pesquisadas consideram que os serviços de **educação** e **saúde** do SEST SENAT são **relevantes** para os seus colaboradores.
- 83% dos empresários percebem que os **colaboradores** que realizam **treinamentos** com o SEST SENAT aumentam o seu **desempenho**.
- 90% dos empresários consideram que os certificados emitidos pelo SEST SENAT são um **diferencial relevante** no momento de contratar ou promover um empregado.
- 77% das lideranças pesquisadas declararam que se **sentiriam muito desapontados** se os seus empregados não pudessem mais usar os serviços do **SEST SENAT**.

Foram realizadas 267 entrevistas online, entre 1º e 13 de fevereiro de 2023. A margem de erro é de 6 pontos percentuais para mais ou para menos e o índice de confiança é de 95%.



## Mais proximidade com o transportador

- facilidade de acesso aos serviços, como por exemplo, os totens de auto atendimento nas Unidades
- atendimento via chatbot
- novo site do SEST SENAT



Portal do  
Cliente



Portal da  
Empresa

## Sete novas estruturas inauguradas

- Minas Gerais:
  - João Monlevade
  - Betim
  - Curvelo
  - Sete Lagoas
- Paraná:
  - Santo Antônio da Platina
- São Paulo:
  - São Carlos
- Santa Catarina:
  - Videira

- **161 Unidades** presentes nas cinco regiões do país
- Impacto em mais de **4.000 municípios**



### Saiba mais:

 [sestsenat.org.br](https://sestsenat.org.br)

 [sestsenatbrasil](https://www.instagram.com/sestsenatbrasil)

 [sestsenatbrasil](https://www.facebook.com/sestsenatbrasil)

 [sestsenatbrasil](https://www.linkedin.com/company/sestsenatbrasil)

↑ + de **R\$104 milhões\*** investidos

\*9,1% da arrecadação compulsória



Em 2022, as ações do Instituto de Transporte e Logística (ITL) foram centradas nas melhores práticas de gestão do mundo dos negócios, para desenvolver o transporte cada vez mais. O ITL atua com foco na capacitação e na geração de conhecimento, para aprimorar o capital humano e a inovação da atividade transportadora.

#### ● Programa Avançado de Capacitação do Transporte:

- Formação especializada e atualizada para gestores de empresas de todos os modais.
- Conteúdos inovadores das melhores instituições do país e escolas renomadas mundialmente.

- **444 gestores** em novas turmas.
- **522 gestores** formados.
- **203 empresas** beneficiadas.



### ○ Especialização em Gestão de Negócios

- **347 gestores** formados em dez turmas, beneficiando **181 empresas**.
- **164 novos gestores** matriculados em quatro novas turmas.



### ○ Especialização em Gestão de Recursos Humanos

- **22 gestores** formados em uma turma, beneficiando **21 empresas**.
- **42 novos gestores** matriculados.

### ○ Especialização em Gestão de Finanças

- **42 gestores** formados, beneficiando **35 empresas**.
- **42 novos gestores** matriculados.

### ○ Especialização em Logística e Supply Chain 4.0

- **42 gestores** matriculados na primeira turma de São Paulo (SP).
- **34 empresas** beneficiadas.

### ○ MBA em Gestão Estratégica de Marketing

- **45 gestores** matriculados na primeira turma do Rio de Janeiro (RJ).
- **38 empresas** beneficiadas.

### ○ Governança e Compliance e Gestão de Riscos



- **42 gestores** formados na primeira turma de São Paulo (SP), beneficiando **40 empresas**.

### ○ Certificação Internacional Aviation Management

- **31 gestores** formados, beneficiando **5 empresas**.
- **32 novos gestores** matriculados.

### ○ Certificação Internacional em Gestão de Sistemas Ferroviários e Metroferroviários

- **35 novos gestores** matriculados.
- **14 empresas** beneficiadas.

### ○ Certificação Internacional em Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal

- **38 gestores** formados na primeira turma, beneficiando **25 empresas**.



# Conhecimento compartilhado

## ○ Fórum ITL de Inovação do Transporte

Iniciativa lançada para promover o compartilhamento de informações, experiências e realização de negócios entre as partes interessadas que sustentam o setor de transporte.

- **+ de 11 horas** de conteúdo.
- **+ de 3 mil pessoas** conectadas.
- 1º Fórum ITL de Inovação do Transporte – Novas Tecnologias e Conectividade nas Rodovias Brasileiras.
- 2º Fórum ITL de Inovação do Transporte – Fontes Alternativas de Energia no Transporte.

## ○ Biblioteca do Transporte

- Acervo de mais de 4.000 exemplares, entre livros, teses, dissertações, periódicos, obras de referência, obras raras e multimeios.
- Local aberto ao público, equipado com internet sem fio, guarda-volumes, sistema antifurto, banheiros e bebedouro.



Plataforma online com conteúdo técnico sobre o transporte no Brasil. Reúne todos os projetos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte.

- **41 novos projetos** aplicativos disponíveis para acesso – **Gestão de Negócios**.
- **6 novos projetos** aplicativos disponíveis para acesso – **Aviation Management**.
- **6 novos projetos** aplicativos disponíveis para acesso – **Gestão de Finanças**.



## Parceria entre ITL e ENS

Convênio firmado com a ENS (Escola de Negócios e Seguros) para desconto aos trabalhadores do setor de transporte e aos seus familiares nos cursos ofertados pela instituição.

- **A bolsa de estudos oferece de 10% a 20%** de desconto, de acordo com o curso.

## Rede Alumni do Transporte

Lançada em setembro de 2022, vai proporcionar *networking*, *benchmarking*, atualização e reciclagem das competências dos profissionais capacitados pelo ITL ao longo de quase uma década.

Um evento presencial, no dia 29 de março, na sede da CNT, em Brasília, marcará o início das atividades da Rede Alumni.



Entrem  
contato  
conosco:

inteligencia@itl.org.br

### Saiba mais

 [itl.org.br](http://itl.org.br)

 [instituto\\_transporte\\_logistica](https://www.instagram.com/instituto_transporte_logistica)

 [itl-instituto-de-transporte-e-logistica](https://www.linkedin.com/company/itl-instituto-de-transporte-e-logistica)



# Um basta às tragédias

*Após recuos e leilões frustrados, duplicação do trecho norte da BR-381, que liga Belo Horizonte a Governador Valadares, pode se tornar realidade*

por Carlos Teixeira

BR-381 / Jaguaráçu / 19°36'40.8"S 42°46'02.7"W



“Acidente com dois micro-ônibus deixou 15 vítimas na região metropolitana de Belo Horizonte.” “Grave acidente sentido Governador Valadares na proximidade de Ipatinga.” “Um homem morreu após um acidente próximo a Belo Oriente.” “Ônibus cai de viaduto e deixa mortos em João Monlevade.” “Acidente entre carro e ônibus deixa uma vítima fatal no Km-233, nas proximidades de Ipatinga.”

As manchetes acima foram compiladas com uma busca rápida na internet e têm algo em comum: o cenário. Todos esses episódios trágicos ocorreram no trecho norte da BR-381, que liga Belo Horizonte a Governador Valadares, em Minas Gerais. Trata-se de um percurso de 304 quilômetros que atravessa o Vale do Aço, importante polo siderúrgico do país.

Pista simples em sua maior parte, o trecho tem 500 curvas, sendo 200 delas concentradas nos cerca de 100 quilômetros entre a capital mineira e o município de João Monlevade. Não bastasse o traçado sinuoso, o asfalto está em más condições, falta sinalização e as pontes são estreitas. Apenas em 2021, foram registrados

2.054 acidentes e 162 óbitos no local, reforçando o apelido de “rodovia da morte”.

A duplicação da BR-381 — pleito histórico dos transportadores — é defendida pela CNT, que a menciona com destaque no documento O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País, entregue aos candidatos à presidência da República em 2022. Durante a campanha eleitoral, o então candidato Luiz Inácio Lula da Silva mostrou-se sensibilizado e, em visita à cidade de Ipatinga, chegou a dizer: “É um compromisso nosso cumprir aquilo que queríamos fazer quando Dilma era presidenta. Não queremos que essa estrada continue sendo chamada de ‘a estrada da morte’”.

### Promessa renovada

Eis que as obras na BR-381, sob responsabilidade do governo federal, aparecem como prioridade no Plano de 100 Dias, apresentado, em janeiro, pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. Dias antes do anúncio, o ministro havia se reunido com o presidente da CNT, Vander Costa, que reforçou a importância da pauta tanto do ponto de vista do custo humano quanto do custo

Brasil, já que a rodovia serve ao escoamento de produtos agrícolas, pecuários e industrializados, além de minério.

Paralelamente, foi retomada a discussão sobre a concessão da via à iniciativa privada, esboçada diversas vezes no passado, mas sem sucesso. Em 2022, um novo projeto foi aprovado pelo extinto Ministério da Infraestrutura. À época, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) encaminhou os documentos ao TCU (Tribunal de Contas da União), com uma previsão inicial de R\$ 5,5 bilhões em investimentos privados. Desta vez, o leilão não envolverá o repasse, no mesmo lote, da BR-262, ativo considerado pouco atrativo para investidores.

Em fevereiro deste ano, o presidente Vander Costa levou o assunto ao ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Na ocasião, o titular da pasta declarou estar empenhado em uma solução viável para a rodovia. Ele afirmou que tem mantido conversas com o ministro Renan Filho e com outros integrantes do governo federal para viabilizar as obras da maneira mais rápida possível, tão logo ocorra a autorização pelo TCU.

## Marcada por acidentes

Dados do Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes do início de 2022 mostram que a BR-381 é o trecho federal no estado com mais acidentes. Em 2021, foram 2.054. Quando é feita referência aos trechos rodoviários federais de Minas com mais mortes, a BR-381 é líder, com 162 óbitos. Ainda de acordo com a Pesquisa, em 2021, ocorreram, em média, 87 acidentes com vítimas a cada 100 quilômetros de rodovia federal em Minas Gerais. O tipo mais frequente foi a colisão. Foram 2.509 registros desse tipo (35,5% do total). O custo anual estimado dos acidentes em rodovias federais em Minas Gerais chegou a R\$ 1,6 bilhão em 2021.



## Desatando o nó

O edital que reunia as concessões da BR-381 e da BR-262 foi publicado em 1º de setembro de 2021, com leilão previsto para 25 de novembro daquele ano. A data mudou em três oportunidades, o certame acabou não ocorrendo e o projeto foi suspenso para reestruturação. Finalmente, decidiu-se suprimir da proposta a BR-262 – decisão apoiada pela CNT.

Com a redução, chegou-se à previsão de R\$ 5,5 bilhões em investimentos. O número de pedágios foi reduzido de 11 para cinco, nas cidades de Caeté, João Monlevade, Jaguaraçu, Belo Oriente e Governador Valadares. O consórcio vitorioso se comprometerá em operar a rodovia, fazer a manutenção e custear melhorias – entre elas, a duplicação da via. O prazo de concessão é de 30 anos, prorrogáveis por mais cinco.

A concessão é considerada altamente prioritária pelo Ministério

dos Transportes, que, em nota, informou à reportagem: “O compromisso do ministro Renan Filho é de licitar o projeto da BR-381 no curto prazo, assim que sair do TCU. Os projetos de concessão estão sendo reavaliados individualmente pela atual gestão, a fim de agregar elementos que potencializem a atratividade dos projetos no que tange à segurança dos usuários, ao desenvolvimento econômico das regiões e à sustentabilidade ambiental”.

A nota menciona que o Ministério planeja, também, a pavimentação da BR-259, em um trecho que liga a BR-381 à BR-116, em Minas Gerais. E que, para atrair recursos privados, a pasta contará com o suporte do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos), o que incluirá encontros com operadores e investidores interessados.

“É preciso gerar lucro. Os investidores precisam fazer o estudo de demanda. Eles fazem pesquisas primárias de tráfego e analisam o histórico da rodovia com uma projeção de 30 anos, no caso desse projeto. A partir daí, baseia-se a concessão no custo da tarifa. É modelagem financeira na veia”, analisa o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella.

Para Quintella, o essencial é que não haja recuo e que a BR-381 seja, por fim, concedida, pois tanto o governo federal como o governo de Minas não têm capacidade de investimento. “O que não pode acontecer é uma rodovia tão importante ficar sem manutenção. Não podemos ter retrocesso no processo de concessões, implicando mais perdas de vida – e, também, perdas financeiras para as empresas que atuam na região”, conclui.



## A superioridade das concessões

A 25ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias aponta que, entre as 10 melhores rodovias do país, quatro são concedidas. Nos trechos concessionados, as avaliações apontam que 69% dos 23.238 quilômetros pesquisados são ótimos ou bons; 25,8% (5.988 quilômetros), regulares; e apenas 5,2% (1.209 quilômetros), ruins ou péssimos. Ainda segundo a Pesquisa, a qualidade das rodovias é inversamente proporcional ao investimento recebido.



Accesse a Pesquisa CNT de Rodovias 2022:



## Sinônimo de prejuízo

O trecho entre Belo Horizonte e João Monlevade é uma verdadeira sequência de obstáculos para os motoristas, opina o professor Marcelo Franco Porto, do Programa de Pós-Graduação em Geotecnia e Transportes da UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais). Para ele, a solução exigirá um esforço multidisciplinar, com estudos em geometria da via, pavimento, sinalizações horizontal e vertical, drenagem, monitoramento via câmeras, entre outros aspectos.

“Isso ocorrerá ao se transferir a responsabilidade sobre as obras e a manutenção da BR-381 para um consórcio ou empresa privada. O ganhador (do leilão) deverá cumprir as ‘metas’ contidas no PER (Programa de Exploração de Rodovias)”, indica. O professor lembra que, atualmen-

te, a precariedade da via é de tal ordem que os motoristas preferem utilizar uma rota alternativa, que prolonga a viagem por cerca de três horas, o que onera a operação para os transportadores.

“Quando se fala em custos do transporte, dois tipos devem ser considerados: os fixos, como depreciação do veículo, salários e remuneração do capital; e os variáveis, como manutenção, combustível e pneus”, pondera Sérgio Pedrosa, presidente da Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais). “O péssimo estado da BR-381 provoca um aumento nos custos variáveis, enquanto o maior tempo de viagem aumenta os custos fixos, uma vez que o veículo fará menos viagens por mês. De Belo Horizonte

a Ipatinga são cerca de 200 quilômetros. Se a rodovia estivesse em boas condições, o caminhão alcançaria uma velocidade média de 55 km/h. O trecho, porém, é feito a 30 km/h, resultando em mais de seis horas de viagem”, calcula.

“Temos os custos de manutenção e o investimento em treinamento dos motoristas para evitar acidentes. O tempo de viagem imprevisível dificulta o atendimento à legislação da jornada do motorista e há casos em que o profissional tem que parar em algum lugar antes de completar a viagem. Além disso, temos dificuldade em conseguir mão de obra, pois muitos motoristas não gostam de trabalhar na BR-381 devido ao cansaço e ao alto índice de acidentes”, complementa o presidente da Fetcemg.

### Outras perdas

A imprevisibilidade causada pelas condições da rodovia tem efeitos deletérios para toda a cadeia de serviços. “As indústrias acabam fazendo estoque de segurança, temendo que a carga não chegue ao seu destino. Isso traz um aumento de custo para diversos setores e um desestímulo a novos investimentos no Vale do Aço”, alerta Sérgio Pedrosa.

“Ao considerar o trecho no Vale do Aço em que a estrada é sinuosa, a despesa é grande. A própria CNT mostra que o impacto é de 37,2% no custo operacional para Minas Gerais. Para a indústria, é ainda maior”, confirma Flaviano Mirco Gaggiato, presidente da Fiemg (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais), da regional Vale do Aço.

“Temos o gasto de combustível, do sistema de freio, a manutenção

nos caminhões e, principalmente, a questão do tempo da viagem. Nas ocasiões em que trechos da rodovia estão interditados, o que é comum no período de chuvas, chegamos a ter um aumento de R\$ 2 milhões no frete cobrado por dia nas entregas saídas do Vale do Aço rumo a Belo Horizonte. O serviço relacionado a peças de grande volume é um dos que mais sofre devido às condições da rodovia”, destaca Gaggiato.

## Pujança mineira

Minas Gerais tem a maior malha rodoviária do Brasil, com 272.062,90 quilômetros de rodovias. Além disso, o estado detém o terceiro maior PIB (Produto Interno Bruto) do país, atrás de São Paulo e Rio de Janeiro. Em 2021, o PIB mineiro registrou a maior participação sobre o brasileiro em 20 anos, passando de 9%, em 2020, para 9,3%.



## Quase R\$ 13 bilhões em 2022

O custo total estimado dos acidentes ocorridos em rodovias federais em 2022 foi de R\$ 12,92 bilhões.

O valor é praticamente 100% maior do que todo o investimento público federal aplicado ano passado na malha pública federal (R\$ 6,51 bilhões) e representa um aumento de quase R\$ 800 milhões

em relação a 2021. Oranking de custos de 2022 por estado é liderado por Minas Gerais (R\$ 1,69 bilhão), que tem a maior malha rodoviária do país. Os dados fazem parte do Painel CNT de Consultas Dinâmicas dos Acidentes Rodoviários, divulgado pela CNT em fevereiro.



Acesse o Painel CNT dos Acidentes Rodoviários:



## História repleta de sobressaltos

O trecho de rodovia entre Belo Horizonte e João Monlevade foi pavimentado em 1952. Já a ligação entre Belo Horizonte e Pouso Alegre ocorreu em 1959, em pista simples, durante o governo Juscelino Kubitschek. A duplicação do trecho norte da BR-381 começou na década de 1990, com a lei nº 9.277/96, que passou para os estados os bens da União.

Em 1998, o governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo, firmou, com o então presidente Fernando Henrique Cardoso, um acordo no qual se previa que o estado executaria a duplicação entre Belo Horizonte e João Monlevade e uma terceira faixa até Ipatinga. Os recursos viriam da recém-realizada privatização da Vale do Rio Doce. Porém, durante a gestão do ex-presidente Itamar Franco no estado, a rodovia acabou sendo devolvida à União. Isso foi em 1999.

Dez anos depois, o presidente Lula, em seu segundo mandato,

incluiu a duplicação do trecho na fase dois do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Porém, somente em 2014, foi feita a primeira ordem de serviço para a duplicação, já no governo Dilma Rousseff. Desse modo, a rodovia foi fracionada em 11 lotes, dos quais sete foram licitados.

Hoje, no trecho sob jurisdição federal que fica entre Belo Horizonte e Governador Valadares, estão concluídas três obras de duplicação e melhoramento que somam 55 quilômetros (lotes 3,2, 3,3 e 7). Agora, o Ministério dos Transportes promete entregar cinco quilômetros do lote 3,1, entre Jaguarauçu e Antônio Dias, até a primeira quinzena de março. O restante das obras ficará a cargo da futura concessionária. Enquanto as obras não são retomadas, relatos mostram que as tragédias continuam. Emerson de Alencar, 49 anos, é motorista de caminhão desde 1996 e proprietá-

rio de uma frota de quatro veículos. Semanalmente, ele trafega pelo trecho norte da BR-381, prestando serviço para empresas de transporte. “Minha esposa já perdeu parentes nesse trajeto. Já presenciei vários acidentes, infelizmente, com óbitos. Quantas vidas mais precisam ser perdidas para que algo seja feito?”, questiona.

“Os problemas da BR-381 começam já em Belo Horizonte, com um estreitamento de pista justamente onde passam veículos de grande porte. As obras são constantes, deixando espaço para passar apenas um veículo. É uma pista estreita, sinuosa, com sinalização ruim e placas encobertas. Os trechos que passaram por obras já estão ficando esburacados, o que traz problemas mecânicos para o caminhão e pode distrair o motorista”, descreve o autônomo. Alencar diz gastar nove horas para ir de Belo Horizonte a Governador Valadares, um percurso de apenas 330 quilômetros. ■





# Competências sob medida

---

*Curso de inglês promovido pelo SEST SENAT prepara profissionais da GOL para atuarem no mercado*

por Aline Roriz



Like!

**A**tento à qualificação profissional dos colaboradores do setor de transporte, o SEST SENAT oferece aulas personalizadas de inglês para líderes de operação da companhia aérea GOL. Trata-se de um produto da Educação Corporativa do SEST SENAT, que tem o objetivo de fomentar o capital humano das empresas parceiras.

A terceira turma do curso começou em 31 de janeiro, com 21 pessoas matriculadas. Esse é o módulo B1, correspondente ao terceiro nível. A capacitação, que teve início em julho do ano passado, é composta por web-aulas síncronas, ministradas por um instrutor do SEST SENAT, e por aulas gravadas e materiais complementares, disponíveis na plataforma de EaD da instituição. Para participar, os alunos passam por um teste de nivelamento.

“Em parceria com o SEST SENAT, iniciamos, em 2022, o curso de inglês corporativo, para ampliar a capacitação dos profissionais do setor aéreo, possibilitando a clareza na comunicação, compreensão auditiva, leitura e escrita no idioma. A turma-piloto é composta por coordenadores e gerentes, realizada 100% online, com um encontro semanal de três horas síncronas e uma hora assíncrona, com duração de dois a dois anos e meio”, conta Fernando Silva Rodrigues, gerente executivo de Gente e Cultura da GOL.

O novo modelo de oferta mostra a disposição do SEST SENAT em inovar em conteúdos educacionais, sempre em sintonia com as necessidades do mercado. “O projeto de Educação Corporativa parte da constatação de que a competitividade do negócio depende, cada vez mais, da capacitação constante do

quadro de colaboradores. Assim, o SEST SENAT elabora cursos sob medida para o empregador. Em salas customizadas ou de forma totalmente online, o empregado recebe treinamento exatamente conforme as indicações da empresa solicitante”, afirmou a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Pensando no mercado da companhia aérea, o domínio da língua inglesa dá ao colaborador uma maior segurança no atendimento, além de ser um diferencial no serviço prestado. A demanda da GOL para o SEST SENAT surgiu justamente por pensarem no cliente em primeiro lugar. “Essa é uma excelente iniciativa para o desenvolvimento dos colaboradores e para os resultados do negócio. Em 2023, teremos o início de novas turmas, ampliando essa parceria de sucesso”, exalta o gerente.

## Educação corporativa de excelência

Nice!

Manter a equipe de trabalho atualizada com as melhores práticas do mercado é muito importante para o sucesso da empresa. Para que os colaboradores reciclem suas competências, o SEST SENAT disponibiliza e estrutura.

Empresas do setor de transporte de todos os modais podem solicitar ao SEST SENAT o desenvolvimento de cursos EaD ou presenciais personalizados para atender demandas específicas da organização. É possível, por exemplo, montar trilhas de aprendizagem para o desenvolvimento de novos conhecimentos e habilidades.

Com projetos de desenvolvimento e educação voltados para as necessidades de cada empresa, os cursos são pensados para prover soluções de curto, médio e longo prazos – sempre com foco na eficiência na qualidade da operação.

Ficou interessado(a)

Envie-nos um email falando sobre a sua demanda: [relacionamento@sestsenat.org.br](mailto:relacionamento@sestsenat.org.br) ■

Yes!

Best!

# A transição já começou

---

*Apresentamos a iniciativa de três empresas que, com pioneirismo, estão substituindo o uso de combustível fóssil em suas frotas*

por Carlos Teixeira



No setor de transporte, a transição energética está a todo vapor. A redução das emissões de carbono se tornou um imperativo e o uso de combustível fóssil começa a sair de cena. Um exemplo disso é o recém-aprovado projeto do Parlamento Europeu que proíbe os

países do bloco de comercializarem veículos novos com motores a gasolina e diesel a partir de 2035.

Nessa esteira, no Brasil, várias empresas têm investido em fontes alternativas de energia e em frotas mais modernas e eficientes. Além do aspecto ambiental, as mudanças acarretam melhora na qualidade de

vida dos motoristas, que são submetidos a menos barulho e poluentes. O movimento sinaliza que o setor está atento às boas práticas de ESG (ambiental, social e governança).

Apresentamos, a seguir, os cases de três empresas nacionais que estão adiantadas nesse processo – e já colhem bons frutos.

## Frota elétrica e guiada por mulheres

Expoente no transporte de encomendas, a Braspress atende todo o território nacional. A companhia, com sede em Guarulhos, emprega, desde o segundo semestre de 2021, uma frota eletrificada que atende empresas do ramo do varejo, consumo, tecnologia e saúde na região central da capital paulista. Conduzidos exclusivamente por mulheres, os elétricos da montadora chinesa JAC Motors geram zero emissão de poluentes; possuem uma autonomia de 200 quilômetros; e transportam até quatro toneladas.

Cada caminhão elétrico roda de 200 a 250 quilômetros por dia. Se fossem movidos a diesel, consumiriam 47 mil litros de combustível por ano, gerando um custo de R\$ 273 mil no período, calcula o diretor de Frota da Braspress,

Urubatan Helou Junior. “Em 2022, deixamos de emitir 677.120 toneladas de CO<sub>2</sub> na atmosfera. Além disso, deixamos de pagar cerca de R\$ 150 mil em multas de rodízio, pelo fato de os elétricos terem isenção na cidade de São Paulo”, acrescenta. A mecânica mais simples também é considerada um trunfo pelo gestor, que diz economizar até R\$ 22.500,00 em manutenção por mês.

Para a recarga dos caminhões, a Braspress trabalha com dois fornecedores de energia sustentável. “Compramos dessas empresas e, hoje, a nossa matriz e dez filiais utilizam essas fontes, que vêm de painéis solares e energia eólica”, detalha. Como vantagem adicional, Urubatan Helou Junior cita que os veículos elétricos são automáticos. “De acordo com as próprias motoristas, é nítida a redução do cansaço no fim da rota, pela leveza da direção e ausência de câmbio e embreagem”, finaliza.



## Combustível é um dos fatores

A Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário de Cargas mostra que, a cada cinco empresas ouvidas, quatro apontam o preço do óleo diesel como o item de maior dificuldade para quem opera no TRC. O insumo representa quase 50% dos custos totais de operação.



Acesse a Pesquisa CNT Perfil Empresarial – Transporte Rodoviário de Cargas:



## Esforços para zerar emissões até 2050

Quem também utiliza caminhões elétricos de pequeno porte em suas operações urbanas é a DHL Supply Chain. A empresa internacional de logística, armazenagem e distribuição, que atua no Rio de Janeiro (RJ), na Grande São Paulo e na região de Campinas (SP), emprega esses veículos para o atendimento ao mercado de varejo, ecommerce, moda, consumo e insumos médicos, entre outros.

O primeiro elétrico foi adquirido em 2016 e, hoje, a frota conta com 81 exemplares. “Temos planos de chegar a 120 veículos ao longo de 2023, o que expande bastante nossa

gama de cobertura de serviços com zero emissão de CO<sub>2</sub>. Esse projeto, inclusive, ganhou destaque global, não só no quesito sustentabilidade, mas igualmente diversidade, devido a termos mais de 50% do quadro de motoristas mulheres”, exalta Solon Barrios, vice-presidente de Transportes da DHL Supply Chain.

Barrios estima que as aquisições tragam uma economia de 20% com manutenção mecânica. “Porém, por ser uma frota nova, é preciso pelo menos cinco anos de operação para ter esse dado totalmente consolidado”, ressalva. Ele explica que a empresa trabalha com a meta de



zerar emissões até 2050.

Por fim, o vice-presidente lembra que os elétricos trazem maior conforto em termos sonoros e gozam de isenção de impostos. “E a falta de restrições de locomoção nas grandes cidades acaba agilizando as entregas”, pontua. Quanto à recarga dos veículos, a empresa lançou, em 2020, o primeiro centro de distribuição, com uma usina solar no teto, que gera quase toda a energia de que necessita.

## Primeira no Brasil a operar com caminhões GNL

O GNL (gás natural liquefeito) é um combustível menos poluente e mais econômico se comparado à gasolina e ao diesel. Em 2019, a Morada Logística, de Americana (SP) com filiais e pontos de apoio espalhados pelo país, foi a primeira empresa do Brasil a testar caminhões movidos a GNL em sua frota. Os modelos da Scania da utilizados transportam suco de laranja de Matão, no interior paulista, ao Porto de Santos, no litoral do estado, em uma rota de, aproximadamente, 800 quilômetros. O reabastecimento acontece em Limeira (SP).

Em nota enviada por sua assessoria, a Morada Logística afirma possuir cinco caminhões movidos a GNL e 25 movidos a GNV (gás natural veicular). O uso desses

veículos implicou uma redução de 10% no custo do quilômetro rodado, além de as emissões terem sido sensivelmente reduzidas. “Com os veículos GNL, em um comparativo com os abastecidos a diesel, deixamos de emitir 58 mil kg de CO<sub>2</sub> na operação. Vale ressaltar que caminhões novos, adquiridos em 2022, já contam com tecnologia de motor Euro 6, que só chegou aos motores a diesel em janeiro deste ano”, detalha. A nota ainda explica que a tecnologia do motor é voltada para redução de NOx (óxido de nitrogênio) e material particulado, de modo a melhorar a qualidade do ar.

Em relação à economia no custo de peças e manutenção, cita que o valor está próximo dos caminhões



movidos a diesel. A empresa também esclarece que os motoristas não “precisam de nenhum treinamento específico, sendo somente explicado o funcionamento do equipamento e o que fazer em caso de emergências”.

Além dos equipamentos movidos a gás, a Morada Logística investiu na aquisição de caminhões elétricos, que estão atuando em Campinas (SP), em operações de carga fracionada – investimento que representa uma redução de cerca de 50% no custo do quilômetro rodado. ■



# A arrumação das Casas

*Nova composição do Senado Federal e da Câmara dos Deputados é detalhada em documento formulado pela CNT*

da Redação



Os temas de grande importância para o país passam pelo Congresso Nacional. Bicameral, o nosso sistema legislativo é desempenhado pelo Senado Federal e pela Câmara dos Deputados, que se alternam nos papéis de casa iniciadora e casa revisora de projetos de lei, entre outras atribuições. Além de legislar, os parlamentares são agentes políticos – e a forma como se distribuem em situação e oposição afeta diretamente a governabilidade e a relação com os demais Poderes da República.

Para acompanhar a tramitação de assuntos concernente ao setor transportador, é útil conhecer a composição das Casas, suas presidências e lideranças, bem como as diversas comissões e os ritos regimentais. Parte desse cenário ficou mais claro em 1º de fevereiro, quando foram eleitos os presidentes do Senado e da Câmara. A feição da legislatura que se inicia está detalhada no Especial CNT 2023 – O Novo Congresso Nacional, documento elaborado pela Diretoria de Relações Institucionais da CNT, o qual sintetizamos nesta edição.



Acesse o  
*Especial CNT 2023 –  
O Novo Congresso  
Nacional:*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### Bancadas e partidos

Em 1º de fevereiro, após um amplo debate, foi formado um bloco com a participação de 20 partidos que, juntos, possuem 496 deputados. Ficaram de fora do chamado “Blocão” apenas a federação formada pelo PSOL e a pela Rede Sustentabilidade, que, juntos, possuem 14 parlamentares; e o Partido Novo; que elegeu apenas três deputados.

A formação dos blocos é um importante movimento que determina a composição da Mesa Diretora e a escolha da direção das Comissões de Mérito. Quanto maior for o bloco, mais cargos ele terá. Contudo, ele também pode trazer dificuldades para alguns partidos caso seja dissolvido, visto que a sua formação é a base para todos os cálculos durante a legislatura.

Compõem o “Blocão” os seguintes partidos:

- **PL** - 99
- **Federação Brasil da Esperança (PT, PCdoB e PV)** - 81
- **UNIÃO** - 59
- **PP** - 49
- **MDB** - 42
- **PSD** - 42
- **REPUBLICANOS** - 40
- **Federação PSDB CIDADANIA** - 18
- **PDT** - 17
- **PSB** - 14
- **PODE** - 12
- **AVANTE** - 7
- **PSC** - 6
- **PATRIOTA** - 4
- **SOLIDARIEDADE** - 4
- **PROS** - 2
- **PTB** - 0

### Mesa Diretora

A Mesa Diretora é a responsável pelo funcionamento da Casa e dirige os trabalhos legislativos e administrativos da instituição. Além do presidente, compõem essa estrutura os seguintes deputados federais:

**Marcos Pereira** (REPUBLICANOS/SP): 1º vice-presidente

**Luciano Bivar** (UNIÃO/PE): 1º secretário

Sóstenes Cavalcante, PL/RJ (2º vice-presidente);

Maria do Rosário, PT/RS (2ª secretária);

Júlio Cesar, PSD/PI (3º secretário);

Lucio Mosquini, MDB/RO (4º secretário);

Gilberto Nascimento, PSC/SP (1º suplente);

Pompeo de Mattos, PDT/RS (2º suplente);

Beto Pereira, PSDB/MS (3º suplente); e

André Ferreira (4º suplente).

### Presidência



**Arthur Lira**  
Deputado  
federal  
(PP/AL)

Empresário, advogado e pecuarista, o parlamentar está em seu quarto mandato como deputado federal e segue para o segundo como presidente da Câmara dos Deputados. É reconhecido por ser um habilidoso articulador político e possuir vasto conhecimento sobre o Regimento Interno da Casa. Em seu discurso de posse, ressaltou a democracia e o Brasil como um Estado diverso e multicultural. Condenou os atos de vandalismo praticados em 8 de janeiro, que culminaram na invasão do Palácio do Planalto e do Congresso Nacional. Defendeu as eleições livres e a escolha de representantes pelo povo. Afirmou, ainda, a necessidade de se realizarem reformas estruturantes e citou a necessidade de se “rever o nosso complexo e, por vezes, injusto modelo tributário”. Por fim, ressaltou a necessidade de fortalecer o SUS (Sistema Único de Saúde), garantir o direito das minorias e possibilitar uma educação de qualidade e sintonizada com o mercado de trabalho deste novo milênio.



## SENADO FEDERAL

### Bancadas e partidos

O Senado Federal elegeu Rodrigo Pacheco para comandar a Casa Legislativa por dois anos. Pacheco recebeu 49 votos e disputou o cargo com o senador Rogério Marinho, que contou com 32 votos. O senador Eduardo Girão (NOVO/CE) chegou a se candidatar, porém se retirou da disputa antes do início da votação. Os demais membros da Comissão Diretora foram escolhidos na sessão plenária do dia 2 de fevereiro, deixando a escolha das quatro suplências da Mesa para uma outra deliberação.

Segundo dados apresentados pelo site do Senado Federal, o plenário da Casa terá 15 bancadas, mesmo número com que se iniciou o ano de 2022, mas cinco delas serão bancadas grandes, que reúnem pelo menos 10% da composição (nove senadores). Serão 54 senadores reunidos nessas cinco bancadas, o que equivale a dois terços do Senado. No início de 2022, eram apenas três as bancadas grandes, que somavam 36 senadores.

- **PP/REPUBLICANOS** - 10
- **Resistência Democrática (PSD, PT, PSB e REDE)** - 29
- **PP** - 6
- **REPUBLICANOS** - 4
- **PSD** - 15
- **PT** - 9
- **PSB** - 4
- **REDE** - 1
- **PL** - 12
- **MDB** - 10
- **UNIÃO BRASIL** - 9
- **PODEMOS** - 5
- **PSDB** - 3
- **PDT** - 3

### Comissão Diretora

O presidente da Casa acumula a presidência da Comissão Diretora do Senado Federal. Também compõem essa estrutura os seguintes senadores:

**Veneziano Vital do Rêgo** (MDB/PB): 1º vice-presidente  
**Rogério Carvalho** (PT/SE): 1º secretário  
**Rodrigo Cunha**, UNIÃO/AL (2º vice-presidente);  
**Weverton**, PDT/MA (2º secretário);  
**Chico Rodrigues**, PSB/RR (3º secretário); e  
**Styvenson Valentim**, PODE/RN (4º secretário).

### Presidência



**Rodrigo Pacheco**  
Senador  
(PSD/MG)

Apontado pelo Diap (Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar) como um dos “cabeças do Congresso”, Rodrigo Pacheco segue para o seu segundo mandato como presidente do Senado e do Congresso Nacional. Advogado de formação, ele é apontado pelos seus pares como um homem de diálogo. Em seu discurso após ser eleito, Pacheco defendeu que os “interesses do país estão acima de questões partidárias e que os Poderes da República precisam trabalhar em harmonia”. Entre as pautas defendidas como prioritárias pelo presidente do Senado estão a defesa das minorias, o combate ao racismo e os projetos em favor das mulheres. Pacheco defendeu a volta do crescimento e o desenvolvimento da infraestrutura nacional, além da busca de soluções para as desigualdades sociais. ■



# Novas chances para evoluir

*Em 2023, ano em que completa uma década de existência, o ITL mantém a missão de promover a educação executiva e formar os líderes de amanhã*

por Carlos Teixeira

**B**raço acadêmico do Sistema CNT, o ITL (Instituto de Transporte e Logística) apresenta uma agenda de grandes realizações para o ano que começa. O Programa Avançado de Capacitação do Transporte continuará se expandindo a partir dos três eixos já consolidados: as certificações internacionais; as especializações; e os cursos executivos. Em maio, a entidade completa dez anos de atuação. Nesse período, formou 3.353 alunos – sempre sem custo para as empresas associadas ao Sistema CNT. Nessa caminhada, o ITL firmou parcerias com instituições de ensino de excelência. Por exemplo, a

certificação internacional Aviation Management é ministrada pela Embry-Riddle Aeronautical University, maior universidade especializada em aviação e aeroespço no mundo. Com essa curadoria de alta qualidade, os cursos são oferecidos pelo ITL e custeados pelo SEST SENAT.

Nessa mesma linha, existe a Certificação Internacional em Gestão de Sistemas Ferroviários e Metroferroviários, com conteúdo da DB Rail Academy, do grupo Deutsche Bahn, que é um dos líderes mundiais em operação e serviços de mobilidade de passageiros e logística.

Completa o portfólio internacional a Gestão do Transporte Aquavi-

ário e Integração Multimodal. O programa é elaborado pela STC Internacional (Shipping and Transport College), em conjunto com a Erasmus UPT (Erasmus Centre for Urban, Ports and Transport Economics), duas das maiores instituições de ensino de transporte aquaviário do mundo, localizadas em Roterdã (Holanda).

O setor do transporte está sendo transformado por novas tecnologias e diferentes formas de pensar os negócios, aponta o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes. “Por isso, trabalhamos para formar o profissional do futuro, aquele que sabe propor soluções criativas, diferentes e inovadoras”, destaca.



## Prêmio Inova Transporte

Entre as especializações, o ITL oferecerá um portfólio de alta qualidade (veja quadro) este ano. Os cursos de Gestão de Negócios e Gestão de Recursos Humanos têm o programa desenvolvido pela FDC (Fundação Dom Cabral), eleita, em 2022, a 9ª melhor escola de negócios do mundo pelo *ranking* do Financial Times. A cargo do Ibmecc Educacional estão o MBA em Logística e Supply Chain Management 4.0 e a especialização em Gestão de Finanças.

A novidade do catálogo é o MBA em Gestão Estratégica de Marke-

ting com Foco em Supply Chain e Transporte, ministrado pela ESPM (Escola Superior de Propaganda e Marketing), cuja primeira turma foi iniciada em dezembro. “Nesse grupo, apresentamos recursos de captura e análise de dados em larga escala e mostramos as técnicas de integração com sistemas tradicionais, do tipo banco de dados relacional, além de trazeremos os principais conceitos, modelos e ferramentas para maximizar os resultados das atividades de marketing”, adianta João Victor Mendes. Uma segunda turma já está prevista.

Nos cursos executivos, as aulas da formação LGPD para o Setor de Transporte foram idealizadas pelo próprio Sistema CNT e elaboradas pelo saudoso professor Danilo Doneda, um dos maiores especialistas em proteção de dados pessoais que o país já teve.

Por fim, o curso Governança, Compliance e Gestão de Riscos com Ênfase no Transporte e Infraestrutura foi desenvolvido com o *know-how* do IGCP (Instituto Latino-Americano de Governança e Compliance Público).



## Confira a oferta de cursos previstas pelo ITL em 2023

Gestão de Negócios (FDC)	4 turmas
Gestão de Recursos Humanos (FDC)	1 turma
Ciências Políticas (FDC)	1 turma
Gestão de Finanças (Ibmecc)	1 turma
MBA em Logística e Supply Chain Management 4.0	1 turma
MBA em Gestão Estratégica de Marketing com Foco em Supply Chain e Transporte (ESPM)	1 turma
Gestão de Transporte Aquaviário e Integração Multimodal (STC)	1 turma
Aviation Management (Embry-Riddle)	1 turma
LGPD para o Setor de Transporte	2 turmas
Governança, Compliance e Gestão de Riscos (IGCP)	1 turma

## Oportunidade!

O ITL está com duas turmas abertas para a especialização em **Gestão de Negócios**.

Inscreva-se:



**Vitória (ES)**

Turma 60



**Data de início**

22/5/2023



**Período de inscrições**

Até 23/4/2023



**Salvador (BA)**

Turma 61



**Data de início**

26/6/2023



**Período de inscrições**

Até 28/5/2023 ■



# Estratégias para a redução de riscos logísticos

por André Prado

A pandemia e o conflito na Ucrânia são eventos que têm desencadeado problemas em sequência na logística mundial, uma vez que evidenciam os gargalos e riscos de se submeter comercialmente a um único país ou região. Basta voltar alguns meses e lembrar da crise que vivemos com falta de insumos hospitalares como máscaras, luvas, vacinas e diversos outros insumos industriais. O efeito cascata provocou escassez de matérias-primas importantes que impactaram toda a cadeia logística global e, conseqüentemente, a produção industrial de diversos países.

Já a guerra impactou diretamente no preço do petróleo e, conseqüentemente, do diesel. Vale somar também o aumento do volume de compras pela internet nos últimos anos. Todos esses fatores também influenciaram diretamente nas cadeias logísticas globais e locais.

Esse contexto reacende as discussões sobre novas tendências e modelos de operação na cadeia logística. As grandes empresas – em especial as multinacionais – entenderam que era preciso diversificar suas cadeias produtivas em outros países. Nesse sentido, ganham força estratégias pautadas pela redução de riscos logísticos, com o investimento em países próximos (*nearshore*) ou pelo incentivo do retorno da produção para o país de origem (*reshore*).

Ambas as aplicações podem ajudar companhias de segmentos distintos a mitigar gargalos e ter uma logística mais ágil e eficiente. Se antes a terceirização em regiões distantes foi incentivada pela globalização, hoje os custos já apontam para a retomada das produções locais ou regionais, garantindo, além de um custo competitivo, uma logística muito mais ágil, responsiva e eficiente.

Entretanto, para que esse sistema funcione, se faz necessário que localmente ou regionalmente se tenham provedores de serviços capacitados para absorver esses novos modelos logísticos. O Brasil é um país que possui dimensões continentais e uma estrutura muito diversificada de operadores logísticos.

A BBM Logística é um dos maiores e mais estruturados operadores do Mercosul, atuando em toda a cadeia logística, desde a matéria-prima até o cliente final e tem suportado vários clientes neste processo de readequação das suas cadeias logísticas. A sua plataforma digital também tem contribuído para gerar mais visibilidade e conectar as cadeias logísticas com clientes e fornecedores.

Neste contexto, estratégias de *reshore* e *nearshore* demonstram a capacidade dos profissionais de logística de tirar proveito dos desafios do cenário global para criarem cadeias logísticas ainda mais eficientes e econômicas.



**André Prado**  
CEO da BBM Logística,  
vice-presidente da  
Associação Brasileira  
de Logística (Abralog)  
e Conselheiro da  
Associação Brasileira  
de Operadores  
Logísticos (ABOL).



# Momento para repensar as cadeias internacionais

por Rafael Dantas

**N**os momentos mais críticos da pandemia, quando vários portos foram fechados, especialmente na China, que adotou um dos mais rígidos protocolos de combate à doença, várias empresas do setor de comércio exterior começaram a repensar a logística internacional. Vale a pena concentrar tudo em um único país? E, se houver outras questões sanitárias ou conflitos geopolíticos, como vem acontecendo com a guerra na Ucrânia, teremos problemas similares aos enfrentados nos últimos anos, como aumento de fretes, falta de insumos e espaços nos navios para cargas containerizadas?

Esses questionamentos reacenderam algumas discussões sobre conceitos muito utilizados na área de tecnologia, mas que passam a ser vistos como possíveis tendências para 2023: *reshoring* e *nearshoring*. O primeiro deles consiste no retorno de atividades industriais para o país de origem como forma de reduzir taxas de fretes e problemas relacionados a fuso horário, cultura e falta de flexibilidade de alguns fornecedores. Já o *nearshoring* consiste na terceirização de serviços em países estrangeiros com características similares ao país de origem. Assim, um centro de *delivery* instalado no México pode atender perfeitamente as demandas de outros países latino-americanos e dos EUA, da mesma forma que uma estrutura

na Romênia pode ser o *hub* para a Europa Ocidental.

Particularmente, vejo o *reshoring* mais voltado para os EUA, onde a indústria trabalha com produtos de alto valor agregado. Algumas multinacionais de tecnologia, por exemplo, têm optado por deixar a China para regressar ao país. Segundo levantamento realizado no ano passado pela Bloomberg em apresentações de resultados corporativos e transcrições de conferências de executivos com analistas de mercado, foram quase 200 menções aos termos *reshoring*, *nearshoring* e *onshoring*. Já dados do Dodge Construction Network apontam para um incremento, em 2021, de 116% na construção de novas instalações fabris nos Estados Unidos.

Para os demais países, acredito que o *nearshoring* tem encontrado mais aderência no setor de Comex e pode ser visto como uma forte tendência para este ano. Uma grande oportunidade para a Índia, México e Sudeste Asiático. O Brasil também pode vir a ser um candidato a *hub* regional, mas precisa realizar mudanças em infraestrutura, tributação e redução da burocracia.

Tanto no *reshoring* quanto no *nearshoring*, a tecnologia será uma aliada essencial para transformar grandes volumes de dados em *insights* que poderão beneficiar as operações logísticas, tornando os processos

mais ágeis, fluidos e eficientes de ponta a ponta.

Atualmente, o maior problema na cadeia de suprimentos é a falta de visibilidade de todas as informações. Por exemplo, se a carga vem da China para a América do Sul e, por alguma razão, ocorre um transbordo, que é uma parada técnica do armador, essa carga geralmente acaba mudando de navio. Como esse novo navio não estava previsto na plataforma do armador, a situação pode comprometer o planejamento.

Com a inteligência de dados, potencializada pelas soluções de inteligência artificial, é possível minimizar os impactos na cadeia logística, não importa se o modelo adotado é *reshoring* ou *nearshoring*. A integração das informações otimiza tempo, reduz custos e garante mais transparência e vantagem competitiva para as empresas do setor.



Rafael Dantas  
Diretor de Vendas  
da Asia Shipping,  
um dos maiores  
integradores digitais  
da América Latina.



# Ano novo, problemas velhos

por Fernando Sampaio

O ano se inicia com os países mais ricos ainda às voltas com a principal sequelela econômica da pandemia: a inflação mais alta dos últimos quarenta anos. Nos EUA, a inflação anual ultrapassou 9% em junho de 2022. Desde então, várias pressões de custos arrefeceram: as *commodities* hoje estão com preços bem inferiores aos de meados do ano passado; o custo do frete marítimo voltou ao nível pré-pandemia; e diminuíram os gargalos nas cadeias globais de suprimento.

Ainda assim, a inflação nos EUA segue próxima a 6%. Para trazê-la logo de volta à desejada faixa de 2%, o FED vem promovendo o mais rápido aumento de juros de sua história. O resultado é a perspectiva de que os EUA e as demais economias ricas fechem o ano com crescimento zero.

Também no Brasil a inflação ainda é um problema sério. Ela já diminuiu bastante em 2022, graças aos fortes cortes da tributação de combustíveis e energia elétrica. Mas ela segue bem acima da meta. E, em resposta à grande perda de receita decorrente desses cortes, neste começo de ano, os governos (do federal aos municipais) estão voltando atrás, revertendo cortes ou aumentando outros tributos. Isso aumenta custos

e torna improvável uma nova redução da inflação em 2023.

Nosso BC, contudo, já está de olho mais na inflação de 2024 do que na deste ano. E para trazer o IPCA de volta à meta, promete manter a taxa Selic bem alta ao longo do ano todo. Diante disso, a perspectiva é de que o PIB desacelere bastante e cresça perto de 1%, apenas (e nem essa alta minguada será factível se as autoridades não conseguirem impedir uma freada brusca do crédito às empresas, risco que despontou recentemente, depois da crise de uma gigante do varejo).

Também a política fiscal inibirá o crescimento em 2023; além de aumentar impostos, todas as esferas de governo buscam conter gastos. E estarão em discussão medidas com impacto estrutural: reformas na tributação e uma nova regra fiscal, que crie confiança na solidez das contas públicas. Cabe atacar, no âmbito dessas mudanças, um velho problema: a compressão do investimento para fechar as contas. Desde 2017, o investimento do governo federal tem sido inferior à depreciação do seu estoque de ativos (como rodovias, por exemplo). É impossível imaginar que o país vá se desenvolver se a degradação da infraestrutura prosseguir.

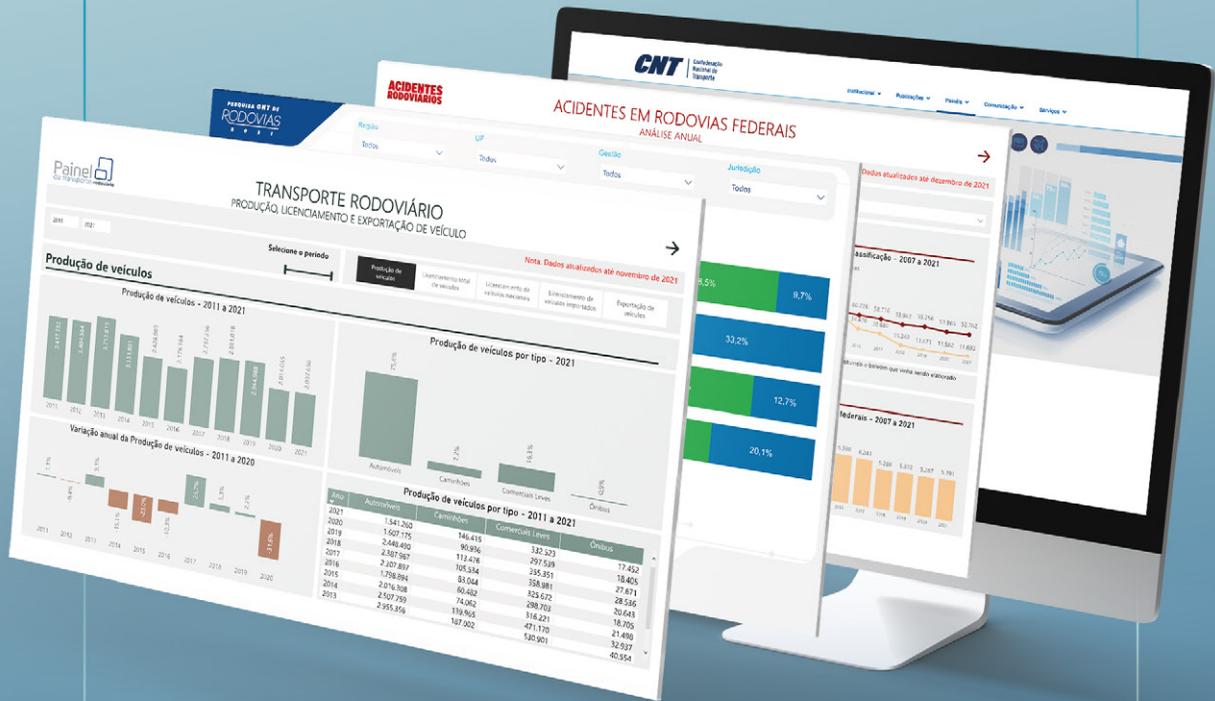


**Fernando Sampaio**  
Economista e  
sócio-diretor da  
LCA Consultores.  
Professor da FAAP  
e da FESPSP e  
pesquisador da  
Cebrap e da Fundap



**PAINÉIS CNT DO TRANSPORTE.**

Todos os dados do setor de transporte brasileiro em um só lugar.



**Clique e acesse**  
os Painéis de Consultas  
Dinâmicas da CNT



# VEM AÍ!

## 6º FÓRUM **CNT** DE DEBATES

**A SEGURANÇA JURÍDICA  
NAS RELAÇÕES DO TRABALHO**

PRESENCIAL E ONLINE

5 de abril, das 14h às 18h

Informações e  
inscrições acesse aqui:  
[forumdebates.cnt.org.br](http://forumdebates.cnt.org.br)



**CNT / SEST SENAT / ITL**