



O desafio da desestatização

Transferência de empresas e ativos públicos para a iniciativa privada emerge como principal alternativa para dinamizar a economia brasileira e destravar os necessários projetos de infraestrutura; 3º Fórum CNT de Debates discutiu propostas e soluções para o tema

Entrevista

João José Forni fala sobre gestão de crises nas empresas

SEST SENAT

Duas novas unidades são inauguradas

Gestão

As boas práticas ambientais e a saúde dos negócios



O TRANSPORTE **MOVE** O BRASIL

***E A INTEGRAÇÃO MULTIMODAL
LEVA O PAÍS PARA FRENTE.***

Diferentes meios de transporte desenvolvem um papel muito importante no transporte de pessoas e cargas todos os dias.

E é essa integração a garantia de um movimento em harmonia.



Cadastre-se e receba informações atualizadas sobre o setor que move o Brasil.



CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

OTRANSPORTEMOVEBRASIL.CNT.ORG.BR



Conselho Editorial

Bruno Batista
João Victor Mendes
Myriam Caetano
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

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

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito

Revisão

Filipe Linhares

Fale com a Redação

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

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

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

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

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



/// Capa

Alternativa ao colapso

pág. 17

Com crise fiscal histórica e falta de capacidade de investimentos, transferência de empresas e ativos públicos para a iniciativa privada é considerada como principal alternativa para dinamizar a economia brasileira. Terceira edição do Fórum CNT de Debates discutiu propostas e soluções para o tema

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





/// Entrevista **João José Forni**

O consultor em comunicação e especialista em gestão de crises descreve as etapas a serem cumpridas por empresas diante de um cenário adverso

pág. 07



/// Rodoviário

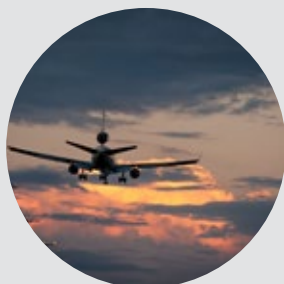
Os impactos do DT-e nas operações de transporte de cargas

pág. 26

/// Aquaviário

O desempenho em alta dos portos do Arco Norte

pág. 31



/// Aéreo

Os desafios para o crescimento da aviação regional no país

pág. 34

/// Ferroviário

Concessão da Fiol traz expectativas e dúvidas ao setor

pág. 37



/// SEST SENAT

Lançada certificação para caminhoneiros autônomos

pág. 40

/// Mobilização

SEST SENAT cria rede de apoio para crianças e adolescentes

pág. 43

/// Expansão

Novas unidades do SEST SENAT no Sul do país

pág. 45

/// ITL

A importância das boas práticas ambientais para a saúde dos negócios

pág. 47

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 53

/// Transporte pelo Brasil
pág. 55

/// Opinião
pág. 57





O que é fundamental para o país?

A CNT dá continuidade ao Fórum de Debates e, nesta edição da revista, traz as informações sobre a terceira rodada desse evento, que tratou a respeito do importante tema “Infraestrutura, Concessões e Privatizações: oportunidades e desafios para a retomada econômica brasileira”.

Esse assunto é de grande importância, pois tem se mostrado como a melhor ou a única forma de promovermos a retomada do crescimento da economia brasileira, com o objetivo de termos geração de empregos e renda.

É de domínio público que o Estado brasileiro não tem condições de fazer investimentos com recursos públicos, restando como alternativa o investimento privado. A ideia de aumentar o endividamento como forma de investir é incompatível com a atração de capital privado.

Durante o debate, fica clara a posição do secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, acerca do entendimento da inviabilidade de promovermos o desenvolvimento com recursos públicos. Da mesma forma, ele entende que

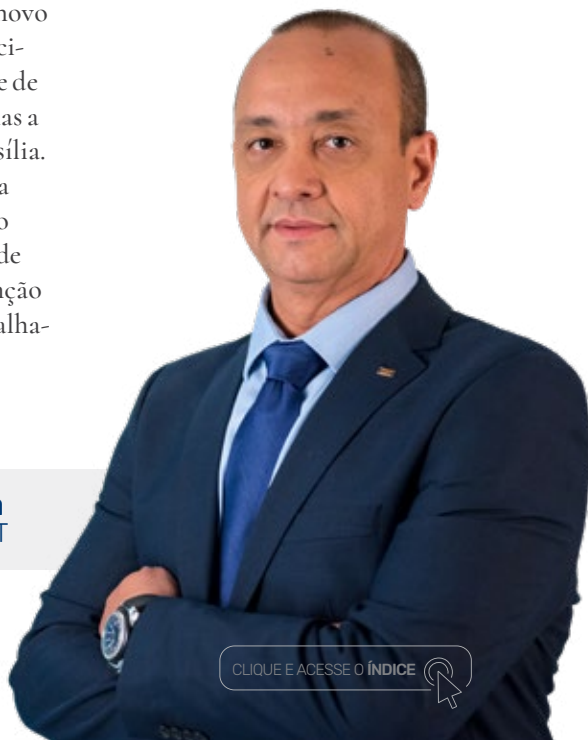
é fundamental a aprovação da medida provisória e do projeto de lei que tratam das privatizações da Eletrobras e dos Correios – com modelagens diferentes –, mas fundamentais para a retomada do crescimento econômico que vai propiciar a geração de empregos e renda.

O sucesso do leilão da Fiol, arrematada pela Bamin (Bahia Mineração), mostra que o mercado continua com apetite para investir no Brasil, bastando que os editais sejam claros e atrativos. Por outro lado, deixa claro que os investimentos são realizados com objetivos específicos e, nesse caso, será a viabilização do transporte do minério da arrematante, deixando distante nosso sonho de termos empresas de transporte ferroviário competindo e reduzindo o Custo Brasil.

O combate à pandemia do novo coronavírus precisa ser o principal foco das ações do governo e de toda a população brasileira, mas a vida política continua em Brasília. Recentemente foi editada uma medida provisória tratando do DT-e (documento eletrônico de transporte), que merece a atenção de todo o setor, como está detalhado também nesta edição. Boa leitura!

“É de domínio público que o Estado brasileiro não tem condições de fazer investimentos com recursos públicos, restando como alternativa o investimento privado.”

Vander Costa
Presidente da CNT



Planejar para não sucumbir às crises

por Gustavo T. Falleiros e Livia Cerezoli

*João José Forni
Consultor de
comunicação,
instrutor de media
training e especialista
em gestão de crises*

Arquivo Pessoal



Pode-se dizer que o professor João José Forni tem intimidade com crises. Ele coleciona *cases* de boa e má condução de incidentes e os analisa em seu blog ([comunicacaoecrise.com](#)). Depois de cerca de 20 anos na linha de frente da Comunicação do Banco do Brasil e após uma passagem como superintendente de Comunicação e diretor comercial da Infraero, ele ponderou que tinha bagagem para ser consultor no delicado ramo da gestão de crises. Escreveu o manual *Gestão de Crises e Comunicação* (2019), que hoje é referência no Brasil e aborda sobre esse assunto.

Nesta entrevista, com a sobriedade que lhe é característica, o especialista foca os pilares para a gestão eficiente de uma crise. Ele descreve as etapas de preparação, gestão e reparação e fala sobre a importância de se mapearem riscos e instituir um comitê de gerenciamento de crises na estrutura das empresas. Prevenção é a chave, ensina. Forni também comenta sobre o papel do CEO no olho do furacão e faz uma reflexão sobre a aceleração trazida pelas redes sociais. Pode ser que o imponderável ocorra, ele admite, mas as crises – até mesmo as mais improváveis – precisam estar no radar. No fundo, trata-se disto: administrar o caos com o máximo de racionalidade.

Revista CNT | O que pode ser considerado uma crise corporativa?

Qual é a diferença entre crise e um mero problema?

João José Forni | No conceito lato de crise corporativa, estamos falando de eventos graves. Crise é o que ameaça o *core business* da organização. Dependendo do tamanho da empresa, um incêndio pode ser um evento grave se você não estiver preparado. A crise é um evento grave que, além de alterar a normalidade da empresa, representa uma ameaça. Há uma gradação: ela ameaça as pessoas, o negócio, a continuidade do negócio e, no limite, o futuro e a existência da organização. Por que uma empresa como a TWA (Trans World Airlines) acabou? Em 1996, um avião da companhia explodiu no mar, na saída de Nova York – ali começou o fim da empresa. Não conseguiram reverter a crise. Crises não necessariamente levam ao fim do negócio, mas deixam marcas muito grandes, trazem prejuízo, prejudicam acionistas e empregados.

Revista CNT | Muitas vezes, a ameaça é recebida com surpresa. Afinal, crises são previsíveis?

João José Forni | Ainda hoje se discute isso. Alguns autores falam que uma das características da crise é a surpresa. Ao longo da minha pesquisa, porém, não constatei esse fator na maioria dos casos. Ora, se a surpresa não é uma característica constante, não posso definir crise como um acontecimento que chega de surpresa. Você pode admitir que o tsunami que ocorreu na Ásia, em 2006, tenha sido uma surpresa. Naquela época, foi. O Titanic pode ter sido uma surpresa em 1912, mas, hoje, estamos em uma era de tecnologia tão avançada que as crises já não têm a característica de surpresa. Eu diria que, em 99% dos casos, as crises não chegam de surpresa – elas dão sinais. Veja o teleférico que caiu na Itália, no lago Maggiore. Sabiam que o freio de emergência não estava funcionando, e não consertaram por economia. A ganância leva a muitas crises. Então, na maioria das vezes, as crises não chegam de surpresa, porque elas dão sinais,

mas as pessoas nem sempre os veem. Nesse exemplo do teleférico, não houve gerenciamento de risco, que é um fundamento do gerenciamento de crises. Quando eu não gerencio riscos, ocorre a crise que estava latente.

Revista CNT | Quando a crise envolve vidas, qual deve ser a primeira atitude a ser tomada?

João José Forni | A pergunta vem ao encontro daquilo que eu falo quando me dirijo ao setor de transporte: “Vocês lidam com pessoas”. Essa é uma característica importante e que exige que o setor seja mais “atenado” com o gerenciamento de crises. Está no radar porque o setor lida com o que há de mais precioso na face da Terra. Nós estamos aqui, exatamente, para viver. Podemos evitar mortes, seja em uma pandemia, seja em acidentes de ônibus, avião ou navio. A prioridade “zero” tem de ser o cuidado, e isso tem evoluído bastante. Veja: o cuidado começa desde a fabricação do veículo. (No caso do transporte de passageiros,) o valor da empresa



está fundamentado no número de passageiros que a frequentam. Se uma empresa se torna conhecida pelo número de acidentes, eu não vou deixar meu filho viajar por ela. Pessoas são o primeiro ativo.

Revista CNT | Que ações internas uma empresa deve tomar para estar preparada para gerenciar uma crise?

João José Forni | Quando escrevi meu livro, fiz a pergunta óbvia para dois gurus no assunto, um dos EUA e outro da Inglaterra: “Por que as empresas têm crises apesar de tudo o que se prega?”. Não é por falta de dinheiro. Não foi por falta de dinheiro que a British Petroleum passou por aquela grave crise no Golfo do México, em 2010. Meus entrevistados disseram: “Porque as empresas acreditam que não vão ter crise”. Como têm ótima governança, elas relaxam. Então, o que as empresas precisam ter? Primeiro, elas precisam ter um gerenciamento de riscos funcionando. Esse gerenciamento não pode ter medo de chegar a um diretor e alertar que a área dele está vulnerável. Segundo, as empresas precisam ter um mapa de riscos. Deve-se fazer um mapeamento de tudo o que pode trazer riscos. Ao ter esse mapa, tenho alguém que está cuidando disso, que está preocupado diariamente. Isso envolve treinamento dos motoristas: você treina para não ser surpreendido. Agora,

um acidente como aquele com um ônibus que matou mais de 50 pessoas em Santa Catarina, em 2015, era uma crise anunciada: empresa pirata, pneus carecas, em trajeto não oficial, para evitar a fiscalização da Polícia Rodoviária Federal. O acidente pode não ser hoje, mas vai ser amanhã. Além do gerenciamento de riscos, é preciso ter um time de crise – uma equipe que entenda do assunto. São duas ou três pessoas que tenham feito cursos. O investimento para isso é mínimo e tem de estar no planejamento estratégico. Outra coisa: eu não posso achar que a Comunicação vai resolver o meu problema. O problema não está na Comunicação – ele está lá atrás. A Comunicação apenas mitiga a crise para que a empresa não feche. A crise já aconteceu. No dia a dia, empresas precisam ter no radar tudo aquilo que pode dar em crise, permanentemente. “Ah, mas isso é paranoia!”, vão dizer, pois eu acho que o presidente de uma empresa como a American Airlines tem mesmo que ser paranoico e ter prevenção de crise. Setores como transporte, mineração e energia nuclear vivem o tempo todo no limite.

Revista CNT | E quando a prevenção não basta e a crise estoura?

João José Forni | Existem as chamadas fases clássicas no gerenciamento de crises: preparação, gestão e reparação no pós-crise. Primeiro,

“*Crise é o que ameaça o core business da organização.*”



a preparação. Preciso estar sempre preparado. Entre a preparação e a gestão, existe uma coisa chamada de gatilho, que não pode ser disparado. Esse momento do gatilho da crise é muito estudado. No caso do teleférico italiano, descobrimos que o gatilho estava na decisão de não trocar o mecanismo quebrado. Após disparado o gatilho, a crise vem; e você entra na gestão propriamente dita. Nesse momento, muitas empresas também erram. Um exemplo que posso dar é o do Flamengo. O presidente e outros dirigentes foram indiciados porque o clube não cuidou da condução corretamente. Após disparado o gatilho, é o pior dos mundos, porque a empresa precisa continuar funcionando apesar da crise; e isso é tremendamente desgastante. Vou ter de gastar muito dinheiro e lidar com as pessoas que foram prejudicadas. Nesse momento, entra em ação a equipe de crise. Se eu tiver uma equipe treinada, ela vai administrá-la bem; e a empresa pode até sair maior do episódio. A terceira fase, de reparação, é bem mais longa e pode durar anos. Até hoje, a British Petroleum está administrando seu pós-crise.

Revista CNT | Qual deve ser o papel do CEO em meio à crise? Ele mesmo deve gerenciar a crise?

João José Forni | O CEO precisa tocar a empresa, e não a crise. Não

é recomendado que ele seja o coordenador do gabinete de crise. A empresa continua operando a despeito da crise. Uma frota de mil veículos não para se um deles se acidentou. Recomenda-se que o coordenador seja a segunda ou terceira pessoa no escalão, ou seja, um vice-presidente ou um diretor que tenha as seguintes características: credibilidade; aceitação pelos públicos interno e externo; de preferência, que seja um bom porta-voz; que tenha poder para tomar decisões na ausência do CEO, respaldado pela diretoria, e que tenha sido treinado (para gerenciar crises). Essa liderança é o segredo da escolha do coordenador do gabinete de crise. Sobre o porta-voz, adianto: não é recomendável que, no dia em que a crise estourar, a empresa vá se pronunciar por meio do advogado. Isso dá a ideia de que você só quer se defender. Como diretor, vá de peito aberto falar sobre a sua crise e dizer: “Temos convicção de que houve erro, e quem errou vai ser responsabilizado”.

Revista CNT | Em seu livro, o senhor diz que o gabinete de crise não pode ter muita gente ...

João José Forni | Isso é fundamental. Quando eu ouvi que a presidência da República havia formado um gabinete de crise para a pandemia com 26 pessoas, eu postei no Twitter que não funcionaria. Ainda mais porque há influência política e são

“Na maioria das vezes, as crises não chegam de surpresa, porque elas dão sinais, mas as pessoas nem sempre os veem.”



“Setores como transporte, mineração e energia nuclear vivem o tempo todo no limite.”

pessoas de áreas diferentes. Depois, acabou se formando um outro comitê menor para a pandemia. No gabinete, gente demais atrapalha. Com muitos interesses em jogo, não se chega a um denominador comum. E uma das características do gabinete de crise é tomar decisões com rapidez. Nas crises, a pressa não é inimiga da perfeição. Burocracia não combina com crise, porque tenho de tomar uma decisão rápida e dar uma entrevista em seguida. Rapidamente, preciso apontar quem será penalizado. Conversar com as vítimas; indenizar; ter a continuidade do negócio. Então, o gabinete tem, no máximo, 12 pessoas. Esse é o número apontado pela literatura internacional.

Revista CNT | O senhor disse que é errado esperar que a Comunicação resolva crises. No entanto, as crises também podem ser de Comunicação, correto?

João José Forni | A comunicação de crises é uma área do gerenciamento de crises. Não são a mesma coisa. A gestão de crises tem a ver com a realidade da crise – é o petróleo vazando a 1.500 metros de profundidade. Já a comunicação de crises tem a ver com a percepção que as pessoas têm sobre a crise. Estou falando de imagem e reputação. Preciso dar às pessoas, por meio da mídia, uma versão do que está acontecendo. A percepção de uma crise começa

a ocorrer nos primeiros minutos após o acontecimento. As pessoas começam a formar conceitos sobre como a crise está sendo conduzida. Você precisa tomar o pulso naquele momento. Aí entra a Comunicação. Nesse momento, ela assume, ao lado da área que conduz a crise, para informar as pessoas sobre o que está acontecendo. Minutos depois de um acidente, as pessoas vão ao site da empresa ver o que aconteceu. Não existe gerenciamento de crise sem Comunicação. É preciso se pronunciar por meio de nota, comunicado ou um porta-voz, dependendo do tamanho da crise. A construção da percepção de uma crise é muito importante. A empresa conta a sua história. Preciso de uma Comunicação afinada com tudo o que está acontecendo.

Revista CNT | O senhor tem uma reflexão sobre *fake news* e novas mídias. As redes sociais mudaram o jogo?

João José Forni | Mudaram. Como assessor de imprensa, não trabalhei nessa realidade. Acompanhei já como consultor e tive de me atualizar, exatamente por causa das demandas que passaram a existir. As redes sociais mudaram o jogo. Primeiro, gostaria de dizer que crise é crise, dentro ou fora das redes sociais. O que mudou foi a velocidade da informação – ela chega mais rápido aos *stakeholders*.



Se uma empresa aérea tira um passageiro à força de um avião para acomodar dois comissários, em uma decisão da tripulação com a polícia, com os passageiros filmando com o celular, provavelmente, o mundo ficará sabendo do ocorrido em minutos, antes do CEO. Ele ficará sabendo pelas redes sociais. As crises estão acontecendo online. Eu tenho de estar preparado para responder online também, em tempo real. Agora, a credibilidade das redes sociais caiu durante a pandemia. As pessoas estão percebendo que se fala muita bobagem, muita mentira. Para pensar no transporte, a velocidade atual obriga as empresas a serem rápidas na resposta, senão serão massacradas nas redes sociais. É questão de minutos se a empresa não se pronunciar. Então, eu devo ter pessoas monitorando as redes sociais e já respondendo – pessoas com poder de responder. Com todo o respeito aos estagiários, não serão eles que tomarão a decisão sobre a resposta. Hoje, nota no perfil de rede social é posicionamento oficial. É o mesmo que um pronunciamento. Ela será usada contra ou a favor de você. Então, é preciso ter muito cuidado. Sou totalmente contra isso, mas veja: o Trump governou pelo Twitter. Não acho que você não atinja toda a população assim. Mas esta é a era em que estamos vivendo. Qualquer um escreve sobre o que

quiser nas redes. Então, eu devo ter canais oficiais que, minutos após um incidente, estejam atualizados, com um 0800, com alguém pronto para atender. E por que as crises têm de ser monitoradas? Porque podem atingir um dos ativos mais preciosos das empresas: a reputação.

Revista CNT | Na era da transparência, o que deve e o que não deve ser mostrado?

João José Forni | Principalmente agora, com a pandemia, vivemos na era da transparência total. Eu não posso esconder dos meus empregados o que está acontecendo com a empresa. Empresas de transporte, por exemplo, estão na berlinda, porque perderam receita e passageiros. Estão em crise financeira. Como fizeram a Airbnb e a rede Merriott, é preciso ser transparente com empregados e fornecedores. Se o executivo é *low profile*, não gosta de falar com a imprensa, então, indique alguém com o perfil. O que não pode é ficar sem rosto. A crise precisa de um rosto. Quando, durante uma crise, um executivo dá uma entrevista, eu, cliente, olho e penso: “A empresa está preparada. O cara fala muito bem. E eu estou acreditando no que ele está dizendo”. Essa é uma imagem positiva. Isso é credibilidade. Só terei boa reputação se oferecer bons serviços e, nas crises, respeitar as pessoas. ■

“As redes sociais mudaram o jogo. Crise é crise, dentro ou fora das redes sociais. O que mudou foi a velocidade da informação – ela chega mais rápido aos stakeholders.”



Setor transportador se despede do pioneiro Camilo Cola

Agência Câmara



O Sistema CNT (Confederação Nacional do Transporte, SEST SENAT e Instituto de Transporte e Logística) lamenta o falecimento do empresário Camilo Cola, aos 97 anos, ocorrido em 29 de maio, no Espírito Santo.

Fundador da Viação Itapemirim, uma das mais tradicionais do transporte rodoviário de passageiros no país (fundada em 1953), foi deputado federal pelo estado do Espírito Santo e, também, presidente da CNT. Em 1992, ele foi homenageado pela entidade com a Ordem do Mérito do Transporte – Medalha JK, honraria concedida a personalidades de grande expressão que tenham prestado relevantes serviços ao setor de transporte e logística.

O transporte brasileiro perde um de seus grandes expoentes, empresário visionário e líder classista que, ao longo de sua trajetória, teve papel decisivo para o desenvolvimento e o progresso do transporte e da infraestrutura no Brasil.

Grupo Protege lança o primeiro carro-forte 100% elétrico do mundo

O Grupo Protege, segunda maior empresa de transporte de valores no país, em parceria com a Eletra Industrial, lançou o primeiro carro-forte 100% elétrico do mundo. Durante 18 meses, foram investidos mais de R\$ 1 milhão no desenvolvimento do veículo blindado, estruturado em um chassi de carro-forte retirado de circulação, mitigando danos ambientais e incentivando o reaproveitamento de peças. O novo layout foi elaborado para propiciar maior segurança, mobilidade e conforto às equipes de vigilantes. O protótipo conta com autonomia de 75 quilômetros, tempo de recarga plena de 2h30 e emissão zero. Quando em operação, o sistema de baterias é continuamente recarregado pela tecnologia de frenagem regenerativa. O uso do carro-forte elétrico vai proporcionar uma redução média na emissão de carbono de 1,4 tonelada de CO₂ por mês, além de uma economia que pode chegar a 65% no valor gasto por quilômetro rodado.

Divulgação/Protege



Flexibilização das normas trabalhistas ajuda a preservar empregos do transporte

Fortemente afetado pela pandemia da covid-19, o setor de transporte precisou fazer uso das ferramentas emergenciais disponibilizadas pelo governo ao longo de 2020. Duas delas foram de grande importância para a preservação das operações das empresas: as medidas provisórias n.º 936/2020 e n.º 927/2020, que tratavam, respectivamente, do Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e da flexibilização de normas trabalhistas, entre outros dispositivos.

Com a segunda onda da doença e o fim da vigência das medidas citadas, houve necessidade de reeditá-las, em abril deste ano, na forma das MPs n.º 1.045/2021 e n.º MP 1.046/2021. Atenta à relevância dessas inovações, a CNT promoveu, no dia 4 de maio, o webinar “As relações de trabalho na crise da covid-19: mudanças trazidas pelas MPs n.º 1.045 e n.º 1.046/2021”.

Os três principais pontos alterados, ao se compararem as MPs de 2020 e 2021, são o prazo não mais vinculado à situação de pandemia – passou a ser de 120 dias prorrogáveis por 120 dias (as medidas podem ir até dezembro); a exclusão de dispositivo da MP n.º 927 que permitia, para a manutenção do emprego, a adoção de acordo individual que prevalecer sobre instrumentos normativos legais e negociais, respeitados os limites constitucionais; a proibição da redução da multa de FGTS em caso de extinção da empresa (por causa de força maior).

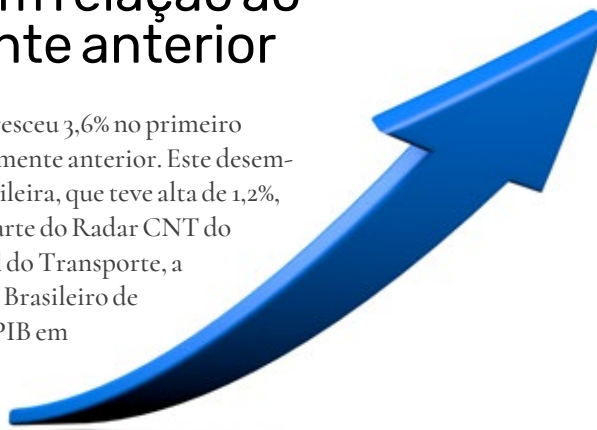


O webinar pode ser assistido no canal da CNT, no YouTube



PIB do transporte cresce de janeiro a março 2021 em relação ao trimestre imediatamente anterior

O Produto Interno Bruto (PIB) do transporte cresceu 3,6% no primeiro trimestre de 2021 em relação ao trimestre imediatamente anterior. Este desempenho está acima do registrado pela economia brasileira, que teve alta de 1,2%, em relação ao mesmo período. A constatação faz parte do Radar CNT do Transporte, realizado pela Confederação Nacional do Transporte, a partir de análise do índice divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O desempenho do PIB em geral veio acima das expectativas dos analistas de mercado, que chegaram a projetar resultados de contração em função da pandemia no Brasil.



Primeiro minereiro do mundo com velas rotativas

O primeiro minereiro – navio projetado especificamente para o transporte de minérios – de grande porte do mundo equipado com sistema de velas rotativas passa a fazer parte da frota de navios a serviço da Vale. O Vloc (Very Large Ore Carrier) é um Guaibamax de 325 mil toneladas de capacidade. São cinco velas instaladas ao longo da embarcação, que permitirão um ganho de eficiência de até 8% e uma consequente redução de até 3,4 mil toneladas de CO₂ por navio, por ano. As velas rotativas são rotores cilíndricos, com quatro metros de diâmetro e 24 metros de altura. A operação faz parte do Ecoshipping, programa criado pela área de navegação da Vale para atender ao desafio da empresa de reduzir suas emissões de carbono, de acordo com o que vem sendo discutido no âmbito da Organização Marítima Internacional.

Divulgação/Vale



Van 100% autônomo

A Volkswagen vai começar os testes das capacidades autônomas da van elétrica ID Buzz ainda este ano. O objetivo da empresa é que o modelo seja usado para o transporte compartilhado em cidades e no desenvolvimento de direção autônoma nível 4 até 2025. Os testes serão feitos em Munique, na Alemanha, e no estado norte-americano da Pensilvânia – o fato de o modelo ser desenvolvido em dois países fará com que ele tenha mais tempo de trabalho, já que a parceria terá engenheiros trabalhando em dois fusos. O ID Buzz ainda não está pronto e deve ser construído no próximo ano. O anúncio ocorre pelo fato de a Volkswagen ter fechado um acordo com a empresa de tecnologia Argo AI para viabilizar o sistema de direção autônoma nível 4, no qual o veículo poderia ser guiado por um humano, mas já é autossuficiente em uma área geograficamente restrita.

Divulgação/Volkswagen



As coisas não são
mais iguais.

E sua empresa?

E você?

O ITL conduz para a transformação.

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

Clique e
acesse
itl.org.br



ITL | Instituto de
Transporte
e Logística

*Desenvolvendo pessoas e
organizações do transporte*

Alternativa ao colapso

Com crise fiscal histórica e falta de capacidade de investimentos, União vê, na transferência de ativos para a iniciativa privada, a solução para equilibrar contas e turbinar projetos de infraestrutura

por Diego Gomes



O debate acerca da participação do Estado versus a privatização de empresas brasileiras permeia os diferentes capítulos da história do país. Ao longo dos anos, houve sucessivas oscilações da chamada gangorra entre modelos de governo mais intervencionistas e outros de vieses mais liberais. Invariavelmente, essa agenda toma conta das discussões políticas, especialmente em períodos eleitorais. No mais recente, isso não foi diferente. O presidente Jair Bolsonaro se elegeu calcado em uma plataforma que previa a diminuição do Estado e o investimento maciço na transferência de ativos da União para a iniciativa privada.

O fato, porém, é que, passados aproximadamente dois anos e meio do novo governo, o quadro não

avançou de maneira expressiva. A equipe do ministro da Economia, Paulo Guedes, constatou que o desafio de promover uma ampla desestatização era maior do que o esperado, deparou-se com um ambiente de negócios hostil à participação consistente da iniciativa privada e precisou trabalhar em novos modelos de negócios e em marcos regulatórios. Por esses motivos, até o momento, as privatizações realizadas pelo governo têm se limitado à venda de empresas estatais subsidiárias individualmente – e não de suas *holdings*.

A União detém o controle direto de 46 empresas estatais, sendo que 19 delas operaram no vermelho e acumularam prejuízos de mais de R\$ 22 bilhões nos últimos cinco anos, de acordo com o Ministério da Economia. Nesse mesmo período, o



Marcello da Costa, secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura; Erick Moura, secretário especial de Assuntos Federativos; Vander Costa, presidente do Sistema CNT; e Paulo Caleffi, deputado federal (da esq. para a dir.)

Tesouro Nacional realizou aportes de mais de 71 bilhões para cobrir os déficits. Sem isso, estima-se que as perdas poderiam chegar a mais de R\$ 90 bilhões. Só em salário de empregados, são mais de R\$ 100 bilhões por ano.

Na avaliação de muitos especialistas, o governo já não é capaz de atender a todos os setores e geri-los de maneira eficaz. Eles argumentam que serviços que já foram privatizados aqui, no Brasil, como as telecomunicações, melhoraram significativamente. Outro ponto é que, ao privatizar, evitam-se negociações que favoreçam determinados grupos políticos e uso indevido de recursos públicos. Por isso, o governo de Jair Bolsonaro mantém o projeto de vender dezenas de estatais e subsidiárias até o fim do mandato.

A situação fica ainda mais dramática ao se perceber que o Brasil passa por uma intensa crise fiscal, fortemente agravada pela pandemia da covid-19, e que o país está sem recursos para arcar com uma dívida pública que cresce a cada dia. Com isso, perdeu a sua capacidade de investimento, especialmente na área de infraestrutura. Nesse cenário, a transferência de empresas e ativos públicos para a iniciativa privada emerge

como talvez a única forma para dinamizar a economia brasileira, seja com a transferência definitiva de titularidade – como ocorre nas privatizações –, seja por meio da cessão temporária da prestação do serviço – como acontece nos contratos de concessão.

À luz dessa premissa, a Confederação Nacional do Transporte promoveu, em maio, a terceira edição do Fórum CNT de Debates. Com o tema “Infraestrutura, concessões e privatizações: oportunidades e desafios para a retomada econômica brasileira”, o evento reuniu representantes do Executivo, do Legislativo e de setores econômicos para refletir sobre os desafios nessa área e propor soluções capazes de destravar os processos de desestatização e de investimentos em projetos de infraestrutura.

“A CNT promove esse debate sobre infraestrutura, concessões e privatizações porque enxerga que essa é a melhor forma de promover o crescimento socioeconômico do Brasil. Experiências anteriores mostram que as privatizações e as concessões, de fato, trouxeram inúmeros benefícios para a economia de vários países”, destacou o presidente da CNT, Vander Costa, na abertura do evento.

Plano Nacional de Desestatização

No painel sobre o PND (Plano Nacional de Desestatização), o secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia, Diogo Mac Cord, informou que o governo, de janeiro de 2019 até hoje, trabalhou para sair da inércia e tornar o mercado atrativo para o capital privado. “Já saímos de mais de R\$ 200 bilhões de negócios [com vendas de participações em empresas], qualificamos 15 projetos e fizemos uma série de novos marcos legais, em parceria com o Congresso, para revolucionarmos o fluxo de investimentos. Ainda liquidamos duas empresas públicas.”

Segundo Mac Cord, historicamente, os investimentos no Brasil só aconteciam por iniciativa do governo, e isso afastou a iniciativa privada. “O dinheiro público acabou, e o setor privado não estava maduro o suficiente para substituir o governo. Então, a gente começou a construir um setor privado novo.” Ele citou que 2019 foi o primeiro ano da história em que o governo conseguiu emprestar mais dinheiro para projetos de infraestrutura do setor privado do que para os do

setor público e foi um recorde de emissão de dívidas.

“No PND, a regra é que os bancos públicos continuam com financiamento, mas somente de até 50% dos projetos de grande porte. Resultado: agora podem emprestar para o dobro de projetos. E o setor privado chega com a diferença. Com isso, muda-se o papel dos bancos públicos de concorrentes canibais do mercado de capitais para desenvolvedores de novas iniciativas.” O secretário completou dizendo que, agora, trabalha em “projetos em parceria com o Congresso que exigem alteração legal para desestatização”, em referência à medida provisória que trata da desestatização da Eletrobras e do projeto de lei do novo marco postal, que ampara a privatização dos Correios.

Mac Cord explicou que a equipe técnica do Ministério da Economia fez um diagnóstico dos ativos da União, o que possibilitou identificar alguns até então desconhecidos pela população e pelo próprio governo. Além disso, houve um movimento consistente de reformulação dos marcos legais, com a Lei das Telecomunicações, a Lei Geral das Agências Reguladoras, a Relicitação de Concessões e o Marco Legal do Saneamento.

Confira na
íntegra o
Fórum CNT
de Debates

dia 1



dia 2



Próximas privatizações



Correios

A urgência do projeto de lei n.º 591/2021 que trata da exploração dos serviços postais pela iniciativa privada foi aprovada no Plenário da Câmara em 20 de abril e aguarda deliberação sobre o mérito. O regime permite acelerar a análise do texto, mas ainda não foi definida a data de votação. Caberá ao Congresso definir o modelo de privatização da estatal 100% pública.



Eletrobras

Eletrobras

A MPV n.º 1.031/2021 aguarda para os próximos dias a sua votação pelo Senado, depois de já ter sido aprovada, em maio, na Câmara dos Deputados. A proposta é que o governo reduza sua participação para menos de 50% e, assim, deixe de ser o controlador, o que significa que perde o poder exclusivo de decisão, embora continue podendo opinar junto aos novos sócios.

Outras empresas que devem ser vendidas até o início de 2022

- » Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre)
- » CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), de Belo Horizonte
- » Porto de Vitória (ES)
- » Emgea (Empresa Gestora de Ativos do Governo Federal)
- » Ceasaminas

Veja aqui a série especial Privatizações

podcast
AGÊNCIA CNT



Projetos de infraestrutura

Em um cenário econômico demarcado por incertezas trazidas pela crise econômica e pelas consequências da pandemia da covid-19, o caminho para a retomada do crescimento passa por investimentos em infraestrutura. Durante o Fórum CNT de Debates, o discurso foi quase em uníssono de que o desenvolvimento do setor gera empregos, aumenta a arrecadação e traz ganhos de produtividade para o Brasil, que ocupa ainda a posição de número 78 entre 141 países, no ranking de infraestrutura do Relatório de Competitividade Global do Fórum Econômico Mundial.

No setor de transporte, a situação é ainda mais crítica. O orçamento do governo federal previsto para investimento em infraestrutura em 2021 será o menor em 20 anos. O valor autorizado será de R\$ 7,4 bilhões. Comparado esse valor com o montante autorizado no ano passado, a redução é de R\$ 3,2 bilhões. Mesmo que o valor para 2021 seja integralmente executado, o setor ainda estará diante de uma queda em seus recursos, visto que, em 2020, o total pago foi de R\$ 10,2 bilhões, já descontada a inflação, o que representaria uma redução de 27,5% nos recursos efetivamente pagos.

“Não dá para duplicar rodovias, fazer manutenção e garantir segurança nas estradas sem recursos adequados”, destacou o senador Wellington Fagundes (PL-MT), presidente da Frenlogi (Frente Parlamentar de Logística e Infraestrutura). Ele defendeu a urgência na aprovação da PEC 01/2021, de sua autoria, que obriga o reinvestimento de 70% dos recursos que são arrecadados pelo governo nos leilões de privatizações/concessões de infraestrutura no próprio setor.

Diante do agravamento da situação fiscal do Brasil na pandemia, a ampliação dos investimentos depende cada vez mais da participação do setor privado. Assim, o PPI (Programa de Parceria de Investimentos), do governo federal, tem como foco central fortalecer a integração entre Estado e iniciativa privada, com a oferta de projetos de concessão que desenvolvam a infraestrutura nacional e melhorem a prestação de serviços para a população. “Trabalhamos com os pilares de governança, transparência, projetos bem estruturados e aprimoramento técnico. Com projetos estruturados, o parceiro privado entenderá que há segurança para investir”, afirmou o secretário de Parcerias em Transporte, substituto da Secretaria Especial do Programa

de Parcerias de Investimentos, Leonardo Maciel.

O diretor executivo da CNT, Bruno Batista, afirmou que a Confederação apoia as ações que estão sendo feitas pelo PPI, mas alerta que não se pode esquecer da necessidade e da importância do investimento público. “Nem todos os segmentos, principalmente o de rodovias, são atrativos para a iniciativa privada. O que nos preocupa muito neste momento é a questão da depreciação acelerada do estoque de infraestrutura da União e dos estados. Sem recursos públicos, todo o investimento feito ao longo de décadas pode se perder rapidamente, gerando grandes prejuízos ao país”.

Ao reconhecer o esforço do governo federal para implementar

uma agenda de infraestrutura, o presidente da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias), Marco Aurélio Barcelos, pontuou que não há recursos públicos suficientes para mobilizar investimentos em todos os modais e que não há a menor dúvida de que o Brasil terá o maior e mais robusto programa de concessões rodoviárias de todo o globo. Segundo ele, o investimento em infraestrutura deve ser tratado como política de Estado e ter a mesma relevância que o investimento em saúde, educação e segurança.

Nesse sentido, o superintendente da Área de Saneamento, Transporte e Logística do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Leonardo Pereira, declarou que,

com uma boa regulação e um bom contrato de concessão, é possível atrair investidores. Ele detalhou a carteira de projetos do banco e informou que há mais de R\$ 130 bilhões em investimentos a serem licitados no setor de infraestrutura.

Representante do CAF (Banco de Desenvolvimento da América Latina) no Brasil, Jaime Holguín disse que, quando o assunto é investimento, do ponto de vista do financiador, ele se depara com alguns desafios: a qualidade dos estudos e projetos é fundamental; a importância da liderança de gestores comprometidos com os programas e projetos; a capacidade técnica de execução; os programas de alto impacto; e a criação de manutenção de parcerias.



Clésio Andrade, ex-presidente do Sistema CNT; Diogo Mac Cord, secretário especial de Desestatização, Desinvestimento e Mercados do Ministério da Economia; e Alexis Fontaine, deputado federal (da esq. para a dir.)



“ A quantidade de recursos que estamos conseguindo com desinvestimento e privatizações ainda é muito pequena perto daquilo de que o Brasil precisa. Temos que partir para uma privatização em massa. ”

Clésio Andrade, ex-presidente da CNT

“ Para cada R\$ 1 investido em infraestrutura, temos um retorno de R\$ 2,5 na economia. Investir em infraestrutura é aumentar a eficiência do país; é aumentar a nossa competitividade por meio da redução do custo de transportes. ”

Marcello da Costa, secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura

“ É fundamental dar maior segurança jurídica para a participação do investimento privado nacional e internacional. ”

Erick Moura, secretário especial de Assuntos Federativos



“ Não se pode olhar cada obra como uma única, mas sim como parte de um sistema complexo de transporte nacional. Por isso, é preciso ter um trabalho sério de governança sobre as obras de infraestrutura no Brasil. ”

Augusto Nardes, ministro do TCU
(Tribunal de Contas da União)

“ Só com o diálogo entre os envolvidos [nos processos de privatizações] e aqueles que têm o poder de executar que é possível que os legisladores atuem de acordo com os interesses do Brasil. ”

Paulo Caleffi, deputado federal (PSD/RS)

“ Um assunto importante a se destacar é essa integração dos setores com o Parlamento e com o Judiciário, para podermos buscar soluções. ”

Diego Andrade, deputado federal (PSD/MG),
líder da maioria na Câmara dos Deputados

“ Estamos focando muito [na Câmara] na outra ponta do chamado Custo Brasil, que é essa falta de competitividade baseada em todas essas distorções que existem. Distorções essas que vêm sendo corrigidas com a nova lei do setor elétrico, a Nova Lei do Gás, por exemplo. ”

Alexis Fonteyne, deputado federal (Novo/SP)

“ Precisamos reconhecer que o setor público esgotou sua capacidade de investimentos. E ainda não fomos capazes de garantir as condições ideais para que o Brasil se torne um terreno fértil. ”

Isaac Sidney, presidente da Febraban (Federação Brasileira de Bancos)



Um só documento para o transporte todo

O DT-e, Documento Eletrônico de Transporte, promete simplificar a vida do transportador de cargas. Setor aguarda detalhamento para avaliar o alcance da medida

por Gustavo T. Falleiros



No mês passado, em meio ao pacote de medidas e decretos do governo federal que formatam o programa Gigantes do Asfalto, em prol dos caminhoneiros, uma inovação foi posta à mesa: o DT-e, Documento Eletrônico de Transporte. O instrumento foi lançado pela medida provisória n.º 1.051, de 18 de maio de 2021, e traz repercussões diversas para a atuação de empresas do segmento de cargas de todos os modais, embarcadoras, órgãos de fiscalização e agências reguladoras, para além dos autônomos.

Anunciado como uma plataforma ou um aplicativo para “acabar com a papelada no porta-luvas”, o DT-e se compromete a reunir dezena de documentos, congregando dados financeiros, logísticos, sanitários e comerciais de âmbito federal, estadual, distrital e municipal – todos eles exigidos, rotineiramente, em viagens cuja finalidade seja movimentar cargas. É uma

proposta arrojada e que se harmoniza com outras iniciativas de desburocratização, como o PortLog e o Porto sem Papel.

O plano é efetivar o texto da MP em etapas, de modo que, em julho, seja iniciado o uso experimental do DT-e, de forma não obrigatória, apenas em determinadas rotas e com cargas de granel sólido vegetal. Esse processo se desenvolverá até o primeiro semestre de 2022, quando o documento passaria a ser obrigatório nacionalmente e para o transporte de cargas como um todo.

A MP torna fato consumado uma ferramenta que vinha sendo desenhada pelo Legislativo desde 2019, quando o deputado Jerônimo Goergen (PP-RS) apresentou o projeto de lei n.º 6.093/2019. Na justificativa da proposta, ele fez constar que o DT-e consiste em: “Um documento único, emitido por meio eletrônico, que substituirá todos os atuais documentos necessários para as operações de transporte, visando simplificar e desburocratizar o

processo necessário para registro dessas operações, além de permitir ampliar a sua utilização, com a consequente redução dos custos para o setor”. E complementou que a medida “visa também modernizar e potencializar os sistemas de monitoramento, controle e fiscalização que estão sendo implantados no setor de transporte no país, permitindo melhoria na eficiência logística”.

Em seu trâmite, o projeto está na Comissão de Viação e Transporte (CVT), onde recebeu o parecer do relator, o deputado Diego Andrade (PSD-MG), pela aprovação com substitutivo. Publicado em 7 de maio de 2021, o substitutivo traz, entre outras diferenças, detalhamento sobre a geração do DT-e e um capítulo sobre infrações e penalidades. O cerne do original, porém, foi mantido, com reafirmado compromisso pela desburocratização.

“É fundamental que a unificação de normas, documentos e procedimentos leve em conta as peculiaridades e as legislações específicas

de cada modelo de transporte, seja de cargas, seja de passageiros. Além disso, deve levar em conta as peculiaridades do nosso modelo tributário nacional, o qual determina recolhimentos específicos para a União, para os estados e para os municípios, em cada etapa do transporte”, consignou o parlamentar em seu voto.

O relator afirmou ainda: “Há que se ter cautela para que o texto legal não gere mais custos para uma operação que já possui custo elevado. Como se sabe, os objetivos, com a criação do DT-e, são justamente o contrário: reduzir custos e desburocratizar o funcionamento do setor”. Se for aprovado pela CVT, o substitutivo será enviado à Comissão de Finanças e Tributação e, depois, à Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Como o projeto tramita pelo regime de apreciação conclusiva, não precisará ser submetido a votação no Plenário da Câmara dos Deputados.

Simplificação ou redundância?

Dada a importância do DT-e para o transporte rodoviário de cargas, o projeto de lei n.º 6.093/2019 foi tema do 20º Seminário Brasileiro do TRC, realizado em maio, por meio da Comissão de Viação e Transporte, com o apoio da CNT, da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) e da Fenatac (Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas). O evento reuniu, além de parlamentares, representantes de entidades do transporte e autoridades diversas.

Em sua participação, o presidente da CNT, Vander Costa, enfatizou o apoio a projetos que visam à modernização do Estado. “Um documento eletrônico que substitua todos os utilizados atualmente em operação de transportes, inclusive e principalmente os fiscais, é o ideal. Para atingir esse objetivo, é indispensável a participação de todos os entes federados, principalmente os estados, que são responsáveis pela regulamentação dos documentos referentes ao transporte de cargas”, disse.

Porém, aconselhou cautela para que não se criem exigências novas ou redundantes. “Entendemos ser conveniente estabelecer um documento único, mas criar

um novo documento não é a solução. Precisamos conhecer a relação de quais documentos serão eliminados com a criação do novo. É preciso também ter clareza de qual é o objetivo desse documento. É um documento criado para controlar o transportador autônomo, atender o transportador autônomo ou atender ao transporte de cargas feito por empresas de transporte de cargas?”, questionou.

Palestrante no evento, Mariana Pescatori, diretora de Programa da Secretaria Executiva do Ministério da Infraestrutura, expôs a visão do Executivo sobre o tema. “Esse documento surgiu na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) com um aspecto bastante rodoviário; e a ideia foi ampliar para os demais modais, com o sentido de fomentar a multimodalidade e trazer a simplificação do setor”, afirmou.

Sobre o escopo do DT-e, Mariana resumiu: “A ideia é fazer uma plataforma tecnológica que unifique todos esses documentos. A gente está falando de cadastros, registros, questões sanitárias, questões ambientais, questões financeiras, vale-pedágio, seguro e demais questões administrativas no âmbito federal. Conversamos

com sete ministérios e com as respectivas agências reguladoras. E todos eles entenderam o DT-e como um processo inovador, que vai trazer a possibilidade de uma fiscalização muito mais eficiente por parte do governo federal”.

Também participante do painel, o fiscal tributário estadual (Sefaz/MS) Daniel Carvalho abriu divergência. Coordenador nacional dos DF-e Transportes (Documentos Fiscais Eletrônicos do Transporte), ele expressou preocupação com a operacionalidade do DT-e prevista pelo Minfra. “É fundamental observarmos as nuances para observarmos se haverá custos nessa operação. Uma questão central no PL n.º 6.093/2019 é a duplicidade, o paralelismo de obrigações que o DT-e vem trazer. Essa preocupação é latente, e temos corroborado nessa discussão, para que possamos, de fato, tentar unificar todas essas obrigações em uma única entrada de dados. E, sobre essa entrada, a gente tem deixado aberta ao governo federal a possibilidade de convergirmos essa solução dentro do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais, o Portal do MDF-e, estrutura hoje bastante robusta e que atende a todo o segmento”, apontou.

ODT-e em grandes traços



Trata-se de ...

... uma plataforma tecnológica que unifica documentos e informações cadastrais, registrais, comerciais, logísticas, técnicas, sanitárias, ambientais, financeiras, valor do frete, vale-pedágio, seguros e demais obrigações administrativas.

Ela permitirá, de forma automatizada, ...

... a identificação, a caracterização, o monitoramento e a fiscalização da operação de transporte de cargas em território nacional, abrangendo todos os modais.

Para isso, terá ...

... emissão prévia obrigatória em formato digital, sem a necessidade de comprovantes ou documentos acessórios.

Fonte: Minfra (Ministério da Infraestrutura)

Evento Frotas Conectadas 2021 apresentou soluções para o setor automobilístico



Soluções digitais, veículos conectados, inovações, e-commerce, frotas do futuro e impactos da tecnologia 5G na logística foram alguns dos temas debatidos no Frotas Conectadas 2021, considerado o maior evento sobre inovação da indústria automobilística na América Latina. O encontro virtual ocorreu nos dias 18, 19 e 20 de maio e contou com especialistas e profissionais do setor, que se revezaram em mais de 15 painéis.

Em sua fala, Murilo Almeida, Client Solutions Manager do Facebook, enfatizou que o processo de digitalização da realidade

acelerou no último ano. “Vivemos um novo cenário digital. Com isso, tivemos um grande crescimento do e-commerce, uma queda nas lojas físicas e um aumento de *lives* que concluem compras, como lançamento de carros. As pessoas ficaram mais digitais, e as marcas foram atrás delas. As empresas do ramo automotivo foram forçadas a pular etapas, e isso foi bom para os negócios. O mercado tem crescido com mais opções de caminhões e carros, e isso trouxe mais concorrentes, com compras mais rápidas.”

O diretor comercial da ConectCar, Newton Ferrer, des-

tacou que hoje o uso da tecnologia é essencial para ganhar eficiência operacional. “No processo de digitalização por que passamos, tivemos uma melhora. A cada dez clientes que recebiam um adesivo, três faziam a ativação. Hoje, a cada dez, são oito clientes, graças à venda online, sem ter nenhum ponto de apoio físico com o cliente que faz tudo pelo app ou pelo site”, pontuou.

Ao longo dos três dias, o evento ainda abordou: o ecossistema digital; a importância da infraestrutura; veículos elétricos; vantagens competitivas na logística urbana; entre outros assuntos. ■

Em direção ao Norte

Portos do Arco Norte já respondem por quase um terço das exportações de grãos do país. Resultado reflete investimentos em infraestrutura

por Carlos Teixeira



Uma mudança na rota de exportação de soja e milho vem ocorrendo nos últimos anos, no país. Para chegar a esse resultado, somam-se fatores, como: planejamento; investimentos em infraestrutura; modernização de equipamentos; frotas próprias de empurradores e barcaças; disponibilidade de ETCs (Estações de Transbordo de Cargas); e o advento de novos arrendamentos. Essa combinação resultou em um aumento de 487,5% na exportação de soja e milho pelos portos do Arco Norte, tomando como marco inicial o ano de 2009. Para se ter uma ideia, apenas em 2020, por lá, passaram 42,3

milhões de toneladas desses grãos, o que corresponde a 31,9% das exportações nacionais desse tipo de carga.

Os dados são da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil) e mostram a pujança da região. A título de ilustração, o Porto de Belém (PA), que nada exportava até 2013, movimentou 14 milhões de toneladas em 2020. O Arco Norte compreende portos que vão de Rondônia ao Pará, passando pelo Amazonas e pelo Amapá, sendo que a denominação abarca alguns portos do Nordeste (os do Maranhão, por exemplo). O Arco Norte deve exportar 50 milhões de toneladas de grãos em 2023. Estima-se que, em

uma década, esse volume ultrapasse os 70 milhões de toneladas. Esse desempenho reconfigura a distribuição geográfica do modal.

“A capacidade portuária era pequena, e havia problemas nas vias de acesso aos terminais. Depois da Lei dos Portos (lei n.º 12.815/2013), vários pedidos de novos portos na região foram requisitados e, a partir de 2014, foi possível ver um crescimento exponencial”, conta Elisângela Pereira Lopes, coordenadora de Assuntos Estratégicos da CNA. De acordo com ela, a pavimentação da BR-163, chegando até Miritituba (PA), foi um passo importante. “Mas ainda falta terminar a pavimentação até Santa-

Importância estratégica

Na Cargill, multinacional especializada em produzir e processar alimentos, a operação consiste em carregar grãos, sempre a granel, em caminhões, nas fazendas e nos terminais próprios, no Mato Grosso e no Pará, e descarregá-los em unidades de transbordo e armazenamento, localizadas em Porto Velho (RO) e Miritituba (PA), nos rios Madeira e Tapajós, respectivamente. Depois, os grãos são novamente carregados em barcaças graneleiras, que seguem para o Terminal Portuário em Santarém (PA). A partir daí, em navios de grande porte com destino aos clientes do exterior.

O Arco Norte é crucial para o escoamento da produção de grãos devido à posição estratégica para atender a alguns mercados no exterior, destaca Ricardo Nascimbeni, diretor de Supply Chain da Cargill

no Brasil. “O Arco Norte não somente nos proporciona esse custo mais competitivo, como também nos cria melhor escala operacional para servir os mercados internacionais. A pluralidade de pontos de carregamento de navios traz essa eficiência ao Brasil”, revela.

Nos últimos anos, a empresa investiu R\$ 530 milhões no acesso ao Arco Norte. “Foram R\$ 180 milhões para a construção de uma ETC (Estação de Transbordo de Cargas) em Miritituba (PA), no rio Tapajós, com capacidade para até 3,5 milhões de toneladas por ano, em transbordo de caminhões para barcaças. Mobilizamos R\$ 120 milhões em uma frota própria de empurradores e barcaças para operar no trecho Miritituba-Santarém e, por último, investimos cerca de R\$ 230 milhões na ampliação de capacidade (em toneladas por

ano) do terminal que operamos no Porto de Santarém”, relata. O Terminal de Abaetetuba (PA) será o próximo grande empreendimento da Cargill.

O Arco Norte é fundamental para o escoamento das *commodities* em razão do menor trecho rodoviário utilizado e do maior trecho com uso de ferrovias e hidrovias, reduzindo os custos de frete, esclarece Edeon Vaz, diretor executivo do Movimento Pró-Logística. “A pavimentação da BR-163, de Sinop (MT) a Miritituba/Itaituba (PA), reduziu os custos de frete e do *transit time*. E, com a concessão da FNS (Ferrovia Norte-Sul) no trecho Porto Nacional (TO) a Estrela d’Oeste (SP), será feita a ligação de São Luís (MA) a Santos (SP), que permitirá o transporte de grãos no sentido norte e no sentido sul”, detalha.



rém (PA). A dragagem do rio Tapajós também foi essencial para fazer a ligação entre o corredor da BR-163 e o Tapajós, junto ao rio Amazonas, com destino ao Porto de Belém (PA), em um corredor intermodal”, acrescenta. “Além disso, seria importante que a FNS (Ferrovia Norte-Sul) começasse a movimentar grãos com mais efetividade e fizesse o derrocamento do Pedral de Lourenço, no rio Tocantins, de modo a movimentar cargas durante o ano todo”, detalha.

Apesar do bom desempenho, a coordenadora chama a atenção para o diferencial entre o que é produzido e o que é exportado no Arco Norte. “Há um déficit de 5,2 milhões de toneladas por ano não escoadas em relação à oferta. Precisaríamos de um terminal novo a cada ano, para suprir esse número.” Para o futuro, ela diz contar com o leilão do terminal portuário de Outeiro, em Belém (PA), com uma previsão de 8 a 10 milhões de toneladas por ano. “Além disso, daqui a dois anos, entrará em movimentação o porto de Aratu (BA), cujo leilão foi em dezembro de 2020”, aposta.

Frutos do trabalho

Pesados investimentos puxam o desenvolvimento do Arco Norte. No porto de Itaqui, em São Luís (MA), desde 2015, já foram empregados R\$ 232 milhões em obras e serviços de manutenção de berços e vias, instalação de sistemas de segurança portuária e tecnologia, cita o diretor de operações do porto, Jailson Luz. “O aporte abrange novos arrendamentos para terminais de granéis líquidos e outros quatro projetos (terminais de combustíveis, celulose, fertilizantes e a segunda fase do Tegram, o terminal de grãos). Em 2021, tivemos o leilão de quatro novos terminais de granéis líquidos, investimento de mais de R\$ 800 milhões na expansão das operações desse tipo de carga.”

Luz enfatiza que os investimentos farão Itaqui bater os 13 milhões de toneladas de soja e farelo movimentadas neste ano. “O plano é construir uma pera ferroviária para o transbordo de cargas sem a necessidade de desmembrar a composição ferroviária. A segunda

etapa do terminal de grãos envolve a duplicação da linha de embarque para operar mais um berço de atracação de navios, que funcionará de forma simultânea ao berço atualmente em operação. A nova estrutura já está em atividade e, junto às operações da VLI no Itaqui, eleva a capacidade de escoamento de grãos para 20 milhões de toneladas por ano”, resume.

O diretor de operações explica que houve uma queda no valor do frete que se mostrou benéfica ao corredor do Arco Norte. “O valor para transportar uma tonelada de soja de Mato Grosso a Xangai, na China, pelas rodovias até o Porto de Santos (SP) e delas até a cidade chinesa, caiu 18,5% – de US\$ 112,92, em média, em 2019, para US\$ 92,04, em 2020. Por ferrovia (passando por Rondonópolis), a queda foi de 16%. “Em outras regiões, as reduções de custos variam de 10% a 19%. Outros corredores competitivos nessa comparação são os que vão do Maranhão e do Piauí ao porto de São Luís (MA), com destino a Xangai”, contextualiza.

Estudando o Arco Norte

A viabilidade de implantação de um *floating crane* (navio guindaste) no escoamento de grãos no corredor norte da Amazônia é o tema central de um projeto aplicativo elaborado pela turma de Belém (PA) do curso de Especialização em Gestão de Negócios. O curso faz parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL, com recursos do SEST SENAT e aulas ministradas pela FDC (Fundação Dom Cabral).

Intitulado de “*Floating Crane: Porto Sustentável*. Uma solução eficiente para o

escoamento de grãos pelo Norte do Brasil”, o estudo trouxe à tona a comparação do porto flutuante versus o porto fixo e mostra as vantagens e desvantagens do modelo escolhido.

Na elaboração da pesquisa, os alunos recuperaram a experiência dos Estados Unidos com o rio Mississippi, onde barcaças com guindastes de treliça despejam sucata em navios. Segundo o texto, a solução pode ser melhorada e aplicada sem dificuldades na região amazônica. ■

Accesse o Repositório Digital do Transporte



Para chegar a todos os cantos

Desenvolvimento da aviação regional no Brasil requer investimentos em infraestrutura, concessões, novas empresas e debate sobre alíquotas

por Carlos Teixeira





O Brasil é um país de dimensões continentais, por isso enfrenta enormes desafios para permitir a conexão de todas as suas localidades. Se, por um lado, a crise provocada pela pandemia intensificou ainda mais os problemas de conexão devido às restrições e paralisações de atividades, por outro, ela tem servido de impulso para o desenvolvimento da aviação regional, com novos *players* entrando no mercado.

Desde o ano passado, um novo movimento foi iniciado; e as operações regionais têm ganhado destaque. “Elaboramos um plano estratégico para a aviação regional com foco no desenvolvimento pós-pandemia. Um dos pilares é o desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária, permitindo às empresas regionais operarem com segurança em pequenas e médias cidades onde a demanda por transporte aéreo existe. Outro ponto é

a conectividade com as empresas domésticas, facilitando e otimizando os voos dos clientes ao trocarem de aeronaves no trajeto”, afirma o diretor de Segurança e Operações de Voo da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Ruy Amparo.

Na visão dele, a situação experimentada durante a pandemia esconde uma enorme demanda reprimida de cidades médias e pequenas por motivos econômicos ou sanitários; e o processo de vacinação contra a covid-19 vai ser um fator importante para recuperar ou, até mesmo, expandir o tráfego. “O turismo traz muitas oportunidades que estão se desenhando, mas a retomada industrial e as necessidades estratégicas das cidades distantes também serão suportes desse crescimento, juntando-se ao agronegócio e à mineração – segmentos que permitiram (e demandaram) a manutenção de algumas ligações regionais importantes.”

No entanto, para que essa estratégia seja exitosa, um dos pontos fundamentais é cuidar da infraestrutura dos aeroportos localizados fora dos grandes centros. O Ministério da Infraestrutura concedeu, em abril, 22 terminais, em 12 estados, agrupados em três blocos: Norte, Central e Sul. A previsão é que, até o final de 2022, outros 16 aeroportos sejam concedidos, nove deles com operações regionais no Mato Grosso do Sul, em Minas Gerais e no Pará.

“Esses aeroportos funcionam como ferramentas de desenvolvimento para cada região, atendendo às necessidades locais específicas de interconectividade. A aviação regional é parte fundamental para a melhoria da infraestrutura de transporte do país”, afirma Eduardo Bernardi, diretor de Investimentos em Aeroportos Regionais da Secretaria Nacional de Aviação Civil, do Ministério da Infraestrutura. Na estratégia da pasta, consta a previsão



Nova empresa no mercado

A partir de junho, o mercado da aviação regional passará a contar com a operação de uma nova empresa. A ITA (Itapemirim Transportes Aéreos) já iniciou as vendas de passagens, e o primeiro voo está previsto

para 29 de junho. Nesse primeiro momento, a empresa voará para oito cidades brasileiras. Até junho de 2022, a companhia estará presente em 35 destinos no Brasil e contará com 50 aviões em sua frota.



de ter 200 terminais operando voos regionais em todo o país, nos próximos anos. Na região amazônica, está sendo preparada uma PPP (Parceria Público-Privada) para qualificar oito aeroportos do Amazonas (Parintins, Carauari, Coari, Eirunepé, São Gabriel da Cachoeira, Barcelos, Lábrea e Maués), que devem receber R\$ 380 milhões em investimentos, a partir de 2022.

“Muitos dos aeroportos que estão sendo concedidos são polos naturais de conexão entre as empresas nacionais e as regionais. Além disso, alguns dos aeroportos já são importantes para o desenvolvimento

regional, possibilitando a chegada de aeronaves maiores que as operadas hoje. Esse é o caso, por exemplo, do estado de São Paulo, onde alguns aeroportos em processo de concessão vão ganhar investimentos que devem permitir a colocação de voos a partir de cidades como Barretos, Votuporanga e São Carlos”, afirma Ruy Amparo, da Abear.

De acordo com a Azul Linhas Aéreas, que criou o programa Azul Connecta, focado na aviação regional, o investimento nesse segmento tem se mostrado ainda mais relevante com a pandemia da covid-19. “Com a queda da demanda e as restrições

de circulação, todas as companhias aéreas precisaram suspender temporariamente a atuação em algumas bases. A Azul, por contar com uma diversidade de frota, tem a possibilidade de oferecer aeronaves conforme pede a demanda. E isso é essencial para que possamos operar em aeroportos que não teriam a infraestrutura adequada para receber uma aeronave do tamanho de um Airbus, por exemplo. Muitas melhorias operacionais se resolverão com o investimento privado, tornando a aviação brasileira ainda mais pontual”, afirma nota da empresa.

A ordem é desburocratizar

Para além da infraestrutura, as empresas áreas acreditam na importância da simplificação, da desburocratização e da desregulamentação do setor para dinamizar a aviação comercial, seja ela regional ou não.

“Mapeamos os principais programas mundiais de desenvolvimento e os apresentamos à SAC (Secretaria de Aviação Civil). Infelizmente, houve o recrudescimento da pandemia, o que atrasa o andamento de ações sobre temas mais complexos como esse”, destaca Eduardo Sanovicz, presidente da Abear.

O que é urgente, neste momento, na visão do dirigente, é a questão do imposto sobre a *leasing* de aeronaves e motores. Após mais de 20 anos com a alíquota zero, em 2019, a prorrogação do benefício não foi possível por causa das limitações impostas pela LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias). No ano passado, durante a tramitação de medida provisória no Congresso Nacional, os parlamentares reconheceram a importância de voltar a zerar a alíquota para manter a competitividade e sustentabilidade da aviação comercial, ainda mais diante dos desafios impostos

pela crise em decorrência da pandemia, e aprovaram a manutenção do imposto em 1,5% para 2020 e a alíquota zero a partir de 2021.

No entanto, um veto do governo federal fez com que, desde o início de 2021, o setor passasse a arcar com uma alíquota de 15%, por imposição da lei orçamentária. “Ou seja, saímos de um cenário de alíquota zero em 2019 para 15% em 2021. Já estamos nos articulando para tentarmos reverter esse cenário, pois isso será fundamental para permitir que a aviação regional deslanche no país”, destaca Sanovicz. ■



Trama complexa do minério

Concessão da Fiol traz expectativa de investimentos e geração de empregos em meio a dúvidas sobre a viabilidade ambiental

por Carlos Teixeira



Há grandes expectativas em torno da concessão da Fiol 1, trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste entre o porto de Ilhéus e Caetitê, na Bahia. Os 537 quilômetros de trilhos ajudarão a escoar minério de ferro extraído na região de Caetitê. No futuro, produtores de grãos do Oeste baiano também poderão se beneficiar do acesso ao Porto Sul, complexo portuário que está sendo erguido nas imediações de Ilhéus.

Essa vocação ficou mais próxima de se concretizar em abril passado, quando a Bamin (Bahia Mineração), pertencente ao ERG (Eurasian Resources Group), arrematou a outorga por R\$ 32,7 milhões. Desse modo, a mineradora fica responsável por finalizar a ferrovia e ganha o direito de operá-la pelos próximos 35 anos.

O investimento estimado é de R\$ 3,3 bilhões. Desse total, R\$ 1,6 bilhão serão usados para a conclusão das obras (cerca de 80% já estão finalizadas). São projetados 10 mil empregos diretos e 60 mil indiretos na fase de implantação, além de 1.500 empregos diretos e 9 mil indiretos após o início da operação, o que deve ocorrer em 2025.

A novidade impulsiona, ainda, a Fiol 2 e a Fiol 3, trechos que

aguardam concessão. “O corredor logístico resultante cria oportunidades, induz o crescimento e favorece, além de mineradoras, toda a cadeia de fornecedores essenciais de insumos e suporte”, ressalta a Bamin por meio de sua assessoria de imprensa.

A mineradora prevê que, por meio do Porto Sul (que terá capacidade para transportar até 42 milhões de toneladas por ano), será possível acessar mais facilmente o mercado internacional. “O terminal deve se tornar o primeiro do Nordeste a receber navios com capacidade de até 220 mil toneladas. Está em construção e ficará pronto em 2026”, informa a assessoria.

Investimento ousado

Embora a concessão da Fiol 1 seja promissora, o sucesso do empreendimento depende de alguns desdobramentos. “Algumas fontes falam em 75% das obras concluídas. Pelo que vem sendo dito, o aporte financeiro virá da empresa do Cazaquistão que é dona da Bamin (o ERG). É um investimento ousado, e eles podem buscar financiamentos conforme haja atratividade. É preciso um poder de convencimento do projeto, mostrando a viabilidade, o que inclui

o Porto Sul”, analisa Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes.

Quintella acredita que a ferrovia transportará, basicamente, minério de ferro e manganês. “Porém, existe espaço, na capacidade da ferrovia e no porto, para outras cargas. Vai depender de como serão abastecidos os terminais de agronegócio, que trazem carga de longa distância do Oeste da Bahia e do Centro-Oeste para o terminal em Caetitê. É preciso ver qual será a prioridade da operação e quais serão as janelas para a entrada de outras cargas a fim de tornar atrativo o modelo de negócio”, explica.

Se tudo der certo, esse será um passo decisivo para equilibrar a matriz de transportes do Brasil. O governo projeta ampliar de 18% para 30% a participação do transporte ferroviário até 2035. “Cumpram esse papel não só a Fiol 1, mas também todos os novos empreendimentos outorgados, como a FNS (Ferrovia Norte-Sul) e a Ferrogrão, bem como aqueles contratos que forem prorrogados antecipadamente com contrapartida de realização de investimentos ferroviários estruturantes”, esclarece o secretário nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura (MInfra), Marcello da Costa.



Rumo à integração

Quando estiver concluída, a Fiol tende a formar um conjunto com a Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), criando um extenso corredor logístico.

O governo planeja a concessão da Fiol 2, ligando Caetité a Barreiras, na Bahia, que está com obras em andamento; e a Fiol 3, de Barreiras a Figueirópolis (TO), que espera licença de instalação. O terceiro trecho terá 1.527 quilômetros e ligará o porto de Ilhéus a Figueirópolis (TO), ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte-Sul. Ainda não há data para a realização desses leilões.

Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes, explica que ainda há dúvidas sobre o aporte de

recursos para os trechos 2 e 3. “Penso que não tem como existir investimento cruzado do trecho 1 para viabilizar os mil quilômetros necessários para completar os trechos. Só se vier de outras ferrovias. Hoje, para terminar esses lotes, seria com dinheiro público”, aponta.

Com relação à integração entre Fiol e Fico, o especialista é cauteloso. “É preciso ver a regulação, o direito de passagem e a estrutura operacional para a ferrovia ser atrativa. A Fiol 1 está se conectando com a Ferrovia Norte-Sul em Figueirópolis e, para se conectar à Fico, tem de cruzar a Norte-Sul para chegar à Ferrogrão. Não existe projeto ainda que mostre a viabilidade e não há orçamento”, alerta.

Mais otimista, o presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), Vicente Abate, ressalta que a concessão da Fiol 2 tem previsão de ocorrer em até um ano. Na visão dele, outro projeto de interesse público é a extensão da Malha Norte da Rumo, desde Rondonópolis até a região de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso. “No futuro, poderemos ter a Fico 2. Entendo que essa região produtora de grãos dobrará sua produção nos próximos dez anos e comportará três ferrovias, que se encontrarão em Lucas do Rio Verde. Teremos, então, uma rede de ferrovias cortando o país de Norte a Sul e de Leste a Oeste”, finaliza. ■



Mais profissionalismo nas rodovias

SEST SENAT lança certificação para caminhoneiros autônomos; capacitação é diferencial para quem atua no transporte de cargas e agrega valor para as empresas que contratam esses profissionais

por Aline Roriz



Para oferecer um serviço de excelência, os caminhoneiros autônomos precisam saber gerir os custos da operação e da manutenção do caminhão, além de negociar prazos de entrega e prestar um bom atendimento aos seus clientes. Ou seja, a atuação vai muito além da função única de motorista.

Foi pensando nesse público que o SEST SENAT e a CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos) uniram forças para criar a Certificação Profissional para Caminhoneiros Autônomos de Transporte de Cargas. “Trata-se de uma iniciativa totalmente alinhada ao propósito do SEST SENAT, que é zelar pelo trabalhador do transporte, contribuindo para o seu bem-estar e desenvolvimento profissional”, destacou Vander Costa, presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e dos conselhos do SEST SENAT.

Essa capacitação traz desenvolvimento profissional para os autônomos e a prestação de um serviço de maior qualidade para as empresas transportadoras que contratam esses profissionais. Foram identificadas as habilidades indispensáveis na formação dos caminhoneiros autônomos para a construção de um caminho de aprendizagem em cinco módulos (veja o box).

“O curso vai auxiliar na profissionalização dos caminhoneiros

autônomos, trazendo melhorias tanto para a qualidade de vida quanto para a saúde financeira”, aponta Diumar Bueno, presidente da CNTA. Segundo Bueno, a busca por qualificação deve ser uma constante na vida desses profissionais. “Cada vez mais, eles necessitam estar preparados para os desafios da profissão, buscando competitividade e excelência no serviço prestado”, enfatiza.

Para receber a certificação, o profissional precisa cumprir os 29 cursos na modalidade a distância e concluir o curso presencial de Eficiência Energética, oferecido nas unidades operacionais do SEST SENAT. A prova prática é realizada nos simuladores de direção.

Para os caminhoneiros autônomos a certificação traz novos horizontes profissionais com melhor possibilidade de ganhos no desenvolvimento do trabalho. “Eu acho muito importante, porque muitos caminhoneiros autônomos podem chegar a ter que abandonar o trabalho porque não têm capacitação. Falta muito conhecimento quanto a frete, gestão de pneus e elaboração de contrato”, afirma Aldacir Cadore, 46 anos, motorista de caminhão autônomo desde os 18 anos.

“Achei muito boa essa iniciativa, porque todo conhecimento é válido. Quanto mais conhecimento eu tiver, melhor vai ser a apresentação do meu

serviço ao meu cliente. Sem falar nos nossos custos. Quando colocamos na ponta do lápis, é muito bom para a gente saber calcular”, destaca Alexandre Pizolli, 45 anos, autônomo, morador de Paranaíba (PR).

As transportadoras que contrataram os serviços de caminhoneiros autônomos também ganham com a certificação. “É extremamente importante essa certificação, porque ela prepara o autônomo para diversos itens; e é muito importante que nós tenhamos um profissional cada vez mais capacitado. Eu entendo que essa certificação pode ser um diferencial na hora da contratação, porque nós, como contratantes, saberemos que eles estão mais preparados para o dia a dia da profissão, da vida pessoal, da saúde, de legislação”, explica Sergio Covre, gerente operacional da Covre Transportes e Logística, empresa que trabalha, atualmente, com 250 caminhoneiros autônomos.

Na visão dele, a cada dia que passa, é mais importante os motoristas estarem qualificados. “Eles representam a nossa empresa perante os clientes. Tudo o que nós vendemos e assumimos como compromissos são os caminhoneiros que entregam. Esse relacionamento interpessoal com todos os nossos clientes, essa capacidade de se comunicar bem, essa gestão e esse relacionamento fazem a diferença lá na ponta.”



Como ter acesso?

As inscrições podem ser feitas, diretamente, no Portal EaD do SEST SENAT. A certificação é gratuita para os caminhoneiros autônomos contribuintes.



Conheça os conteúdos



Cursos com carga horária de 3 a 10 minutos



Modalidade a distância

1º MÓDULO

Uma boa prosa, um bom negócio

1. Como estudar a distância
2. Atenda bem o seu cliente
3. Cliente satisfeito
4. Gestão do relacionamento
5. Ética no trabalho e relacionamento interpessoal
6. Comunicação e resolução de conflitos

2º MÓDULO

O melhor caminhoneiro que há em você

1. Entregando excelência
2. Entregando meu melhor
3. Entregando qualidade
4. Gestão de pneus

3º MÓDULO

Vida de patrão

1. Como montar uma empresa
2. Operação no transporte de cargas
3. Legislação do transporte rodoviário de cargas
4. Como elaborar um contrato e conhecimento de transporte

4º MÓDULO

Por quanto sai o frete?

1. Gestão do frete no transporte de cargas
2. Como administrar o frete
3. Custos operacionais no transporte
4. Como controlar os custos do seu frete
5. Como lucrar com o frete
6. Como calcular o frete

5º MÓDULO

Vida boa na estrada

1. Como evitar acidentes nas rodovias
2. Atitudes para preservar o meio ambiente no transporte de cargas
3. Segurança e saúde no transporte de cargas
4. Noções de combate a incêndio
5. Alongamento e qualidade de vida na rotina do motorista
6. Saúde integral do homem
7. Câncer de próstata, pele, testículo e pulmão
8. Importância do sono para a saúde
9. Importância da alimentação em relação ao sobrepeso e problemas de saúde, como a hipertensão



Modalidade presencial

- » Eficiência Energética - Motorista de Transporte de Cargas SmartDriver - 12 horas
- » Prova prática no simulador de direção





Rede de cuidados

Por meio do projeto Proteção, SEST SENAT mobiliza o setor de transporte para defender crianças e adolescentes contra violência física e sexual

por Aline Roriz

O SEST SENAT a sociedade para reforçar o papel de todos na proteção das crianças e adolescentes contra violências físicas e sexuais, seja por meio do zelo aos direitos e bem-estar de crianças e adolescentes nos seus ambientes sociais, seja pela conscientização sobre o problema, ou mesmo por meio da denúncia. As ações do mês de maio fizeram referência ao Dia Nacional de Combate ao Abuso e à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, 18 de maio. As iniciativas integram o projeto Proteção, que desenvolve iniciativas para a prevenção e o en-

frentamento do problema a partir da conscientização dos trabalhadores do transporte e da sociedade.

Por meio do Proteção, é realizada uma articulação que conta com acordos e parcerias junto a órgãos públicos e empresas, capacitação de colaboradores do SEST SENAT para que estejam qualificados a abordar essa temática tão sensível, além da realização de palestras e rodas de conversas. Dessa forma, o SEST SENAT atua principalmente em ações voltadas à sensibilização, distribuição de conteúdo informativo e articulação junto à rede protetora de cada localidade,

para uma atuação mais sistêmica. Para cumprir essa missão, o SEST SENAT conta com a parceria da Childhood Brasil, por meio do Programa Na Mão Certa. Desde 2018, o SEST SENAT integra o Pacto Empresarial contra a Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes nas Rodovias Brasileiras, proposto pela instituição.

“A exploração sexual de crianças e adolescentes é um problema grave e, muitas vezes, invisível. Proteger é responsabilidade de todos. Assim, é importante que os motoristas profissionais que dirigem pelo Brasil possam ser sensíveis a esse tema e,



Violência dentro de casa



A infância é uma das fases mais importantes do desenvolvimento humano, e um evento traumático nesse período pode ser determinante para a fase adulta. Os tipos de violências mais vivenciados no Brasil são negligência física, psicológica e sexual.

“Muitas crianças fogem de casa por causa da violência física ou negligência e são captadas para exploração sexual. Essa violência dentro de casa é muito invisível na sociedade e faz com que as pessoas fiquem mais vulneráveis”, explica Marcia Oliveira, coordenadora da Rede Não Bata, Eduque, movimento social que atua desde 2006 pela prevenção aos castigos físicos e humilhantes como forma de educar.

Quando as crianças sofrem violência de qualquer tipo, dão sinais, mas a sociedade tem dificuldade de ouvir e dar crédito. “A gente vê muito isto: os adultos têm a tendência a minimizar ou dizer que não é verdade. Todos nós somos responsáveis pelas crianças. Às vezes, você pode evitar até a morte da criança. Ninguém acorda do nada e mata uma criança. Isso é um processo crescente de violência”, detalha Marcia.

Como ajudar?

Toda a sociedade tem o dever de enfrentar o abuso e a exploração sexual de crianças e adolescentes. Para ajudar, é preciso manter o olhar atento e utilizar os canais de denúncias:

- » Disque 100 ou o WhatsApp (61) 99656-5008.
- » Em rodovias federais, a denúncia pode ser feita pelo 191.

quando suspeitarem ou presenciarem algo, devem fazer a denúncia pelo Disque 100”, explica a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Impacto da pandemia

Cartilha do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos mostra que o Disque 100 teve 95,2 mil denúncias de violência contra crianças e adolescentes em 2020. O número é 10% maior do que

o contabilizado em 2019. A pandemia da covid-19 é um dos fatores apontados para esse aumento dos casos no último ano. Com o fechamento das escolas, crianças e adolescentes estão ficando mais tempo em casa; e 72% dos casos de violência contra esse público ocorrem na casa da vítima ou do agressor.

Outra razão é o impacto econômico da pandemia. “A vulnerabilidade econômica levou muitos caminhoneiros a nos relatarem que

Unidades protetoras

Para aumentar a defesa de crianças e adolescentes, o SEST SENAT formou uma rede de 30 unidades protetoras preparadas para integrar ações junto ao poder público local e dialogarem com o setor privado. Além disso, toda a equipe dessas unidades está qualificada para abordar a temática durante ações de sensibilização. As unidades foram definidas a partir de um mapeamento feito pela PRF (Polícia Rodoviária Federal) e pela Childhood Brasil que identificou pontos nas rodovias brasileiras com maior vulnerabilidade à ocorrência desse tipo de violência. Elas estão localizadas em 19 estados do Brasil.

Baixe o aplicativo
Direitos Humanos Brasil



voltaram a ver a exploração sexual de crianças e adolescentes nas estradas. Por isso, a parceria entre o SEST SENAT e a Childhood Brasil ganhou maior relevância neste último ano da grave crise sanitária que estamos vivendo. Mais do que nunca, precisamos levar informação aos motoristas, pois eles podem agir na proteção de meninos e meninas, denunciando as situações”, afirma a gerente de Programas e Relações Empresariais da Childhood Brasil, Eva Dengler. ■



SEST SENAT inaugura duas novas unidades

Novas estruturas no Paraná e em Santa Catarina ampliarão os atendimentos ao setor transportador

da redação

Transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes por meio da educação profissional e da promoção da saúde e da qualidade de vida: essa é a missão do SEST SENAT. Com esse foco, a instituição tem colocado em prática um projeto de expansão de suas unidades em todo o país.

No mês de maio, foram inauguradas duas novas estruturas: em Itajaí (SC) e em Cascavel (PR). Ambas

são substituições às unidades já existentes nas cidades e visam ampliar os atendimentos e a prestação de serviços ao setor de transporte.

O presidente do Sistema CNT, Vander Costa, explica que, com a inauguração das novas unidades, a instituição reforça seu compromisso de estar onde o trabalhador do transporte mais precisa. “Onde há mercado transportador, existe o SEST SENAT. Queremos continuar induzindo o desenvolvimento regional e contribuindo para o

aprimoramento do setor e dos trabalhadores do transporte da região”, afirma.

As duas estruturas possuem sala de treinamento no simulador de direção, salas de aula, laboratórios de informática e clínicas de atendimento de saúde. Os serviços ofertados pelas unidades são gratuitos para os trabalhadores do transporte das empresas contribuintes e transportadores autônomos também contribuintes. A comunidade local também pode usufruir dos serviços.



Itajaí (SC)

Com capacidade para realizar 128 mil atendimentos ao ano, a unidade tem 4.341,98 m² de área construída. O valor do investimento foi de R\$ 21,5 milhões, considerando a obra e todos os equipamentos e mobiliários. A construção foi realizada em um terreno doado pelo município de Itajaí, localizado às margens da rodovia Antônio Heil, no bairro Itaipava.

A entrega é um marco para o setor de transporte de toda a região, considerada uma das mais representativas da atividade no Brasil. “Essa é uma unidade da qual a cidade de Itajaí tem que se orgulhar. Além da ótima localização, a estrutura ficou muito bem instalada e vai proporcionar para os empresários e trabalhadores do setor de transporte um atendimento ainda mais qualificado e personalizado. Pela sua importância e relevância, a cidade precisava de uma obra desse porte”, salientou o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT de Santa Catarina e da Fetranesc (Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina), Ari Rabaiolli.

Fotos / Arquivo Sistema CNT



Cascavel (PR)

Com investimento total de R\$ 13,7 milhões, a nova unidade do SEST SENAT de Cascavel tem capacidade para realizar 53 mil atendimentos ao ano, nas áreas de saúde e qualidade de vida e de desenvolvimento profissional.

Para o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT do Paraná e da Fetranpar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná), coronel Sérgio Malucelli, a nova unidade vai ao encontro dos interesses e das necessidades dos transportadores do Oeste Paranaense. “Temos o maior orgulho de entregar essa estrutura que também estará disponível para os familiares dos profissionais. São qualidade de vida e atualização profissional. É o desenvolvimento contínuo do setor de transporte do estado do Paraná”, comemorou.

A nova estrutura tem 1.826,70 m² de área construída e, além de um centro de eventos, oferece uma quadra de areia para a prática de atividades esportivas e de exercícios que integram o tratamento de fisioterapia. A construção da quadra é resultado de uma parceria entre o Sintropar e a Fetranpar.



A retomada será verde

Na segunda parte da série de reportagens sobre a importância da agenda ESG, apresentamos como as boas práticas ambientais se tornaram imprescindíveis para a saúde dos negócios

por Gustavo T. Falleiros



Como diz uma canção de Bob Dylan: “Admitam que as águas ao seu redor estão subindo (...), pois os tempos estão mudando”. Foi mais ou menos essa a mensagem enviada pelos EUA em abril deste ano, durante a Cúpula de Líderes sobre o Clima. Na ocasião, o presidente Joe Biden estipulou o objetivo de reduzir a emissão de gases do efeito estufa pelo país entre 50% e 52% até 2030, tendo como base os níveis de 2005. Outros países seguiram o exemplo e reviram suas metas.

Embora os termos do Acordo de Paris digam respeito a Estados, é fato que o setor privado será cada vez mais cobrado em relação ao uso sustentável de recursos naturais, à pegada de carbono de suas atividades e à eficiência energética das instalações. A tendência é que o pilar “E” da agenda ESG (ambiental, social e governança) ganhe impor-

tância e um acompanhamento mais intensivo por parte de investidores e consumidores – eles percebem que “as águas estão subindo” e não querem financiar empresas ambientalmente incorretas.

“Embora exista há mais de dez anos, esse olhar ganhou muita tração agora, nos últimos anos. Essa *hype* do ESG tem muito a ver com o fato de que o recorte sobre a agenda da sustentabilidade empresarial é muito pragmático e fala muito diretamente do setor financeiro, da área de investimentos”, analisa o pesquisador e consultor em sustentabilidade e responsabilidade social Aron Belinky, da ABC Associados.

“Então, a grande característica do ESG é que ele procura focar a questão da sustentabilidade naquilo que é mais sensível e perceptível para investidores e empresas, que é a questão do impacto no desempenho

econômico da empresa”, continua o especialista. Embora seja um movimento benigno, ele enfatiza que a discussão é complexa e não se esgota em boas práticas. “O ESG é uma especialização. Se você achar que ele dá conta da agenda sustentável inteira, a gente tem um problema, porque muita coisa importante ficaria de fora.”

É inegável, porém, que companhias que já traziam esses valores em seu DNA estão tendo um desempenho excepcional. A Natura, por exemplo, acaba de ser eleita a “marca mais forte do planeta” no setor de cosméticos, de acordo com a pesquisa Brand Finance. Coincidência ou não, em 2020, a Natura conquistou a certificação B Corp (Empresa B), que atesta a sustentabilidade social e ambiental de sua operação (uma bandeira que se mostrou vencedora é a ausência de testes em animais).

“A empresa que conseguir uma utilização de recursos mais eficaz vai se diferenciar. Por exemplo, se usar um aplicativo que reduza o tempo de motor ligado, que queime menos diesel. Não é que precise ter emissão zero, mas precisa fazer o seu melhor. A transportadora que achar a melhor solução, com menos danos ambientais, vai receber um benefício muito grande no mercado de capitais.”

Kieran McManus,
sócio na PwC Brasil



Para os transportadores, um grande desafio



Cientes da importância da ESG, é normal os executivos se perguntarem: “Como fazer a coisa certa?”. O setor de transporte tem muito trabalho pela frente, uma vez que sua operação-fim envolve gasto energético elevado e continua fortemente baseada em combustível fóssil, cuja queima é danosa ao meio ambiente.

No entanto, é possível avançar a partir de alguns parâmetros, desde que se tenha em mente que a multimodalidade será cada vez mais frequente nos próximos anos e que cada modal assumirá uma vocação distinta. A pedido da reportagem, Aron Belinky mencionou algumas atitudes que podem nortear as empresas, entre elas:

● Transportar com a máxima eficiência

“Cada viagem tem de ser feita com a máxima eficiência do ponto de vista da energia dispendida. E aí estou olhando muito o lado energético do transporte. Quanto mais eficiente você for, melhor do ponto de vista energético. Energia também tem a ver com emissão de carbono.”

● Usar a energia mais limpa possível

“Você pode transportar usando diesel ou álcool, que é combustível renovável e não é fóssil. No futuro, poderá ser veículo elétrico ou movido a biodiesel. O que importa é usar a energia mais verde possível, no sentido de uma menor emissão.”

● Transportar com responsabilidade

“Transporte não se limita à questão do impacto ambiental e do impacto econômico. Há, também, as condições de vida, de trabalho, da responsabilidade com as pessoas. Isso inclui do caminhoneiro ao pessoal que faz o transbordo da carga. O que acontece ao longo da estrada também importa. Por exemplo, a questão da exploração sexual de crianças e adolescentes (leia mais na página 50). Você tem o impacto que a atividade causa nas comunidades (à beira de rodovias). Transportar com responsabilidade significa reconhecer os impactos que você pode causar, voluntária ou involuntariamente. Significa reduzir os impactos negativos e aumentar os positivos.”

Prepare-se para ser questionado

Com base na metodologia proposta pela consultoria ABC Associados para a edição especial da revista Exame ESG, selecionamos alguns questionamentos que ajudam a avaliar se uma empresa desenvolve práticas ambientalmente responsáveis. Confira:

- A empresa tem práticas para monitoramento e gestão visando ao uso racional da água em seus processos tanto administrativos quanto produtivos?
- A empresa tem práticas para monitoramento e gestão visando ao uso racional da energia em seus processos tanto administrativos quanto produtivos?
- A empresa tem práticas para monitoramento e gestão visando ao uso racional de resíduos sólidos e efluentes em seus processos tanto administrativos quanto produtivos?
- A empresa tem práticas para monitoramento e gestão de emissões de poluentes em seus processos tanto administrativos quanto produtivos?
- A empresa elabora inventário das emissões de gases de efeito estufa (GEE), por escopo, proveniente de suas atividades no Brasil e o mantém atualizado?
- A empresa tem práticas para monitoramento e gestão visando minimizar os impactos sobre a biodiversidade causados por seus processos tanto administrativos quanto produtivos?



duas perguntas

Ramon Alcaraz, CEO da JSL, uma das maiores empresas brasileiras de logística, transporte rodoviário de cargas e fretamento. A JSL é pioneira na adoção dos princípios ESG no país.

Como a JSL conseguiu integrar a agenda ESG à cultura da empresa?

Os princípios de sustentabilidade ESG estão no centro da estratégia da JSL há bastante tempo e estão integrados ao seu modelo de gestão, que contempla o atendimento dedicado às necessidades de cada cliente. Na esfera econômica, a companhia valoriza resultados financeiros sustentáveis em médio e longo prazos, baseados em relações comerciais justas e em serviços que realmente agreguem valor aos clientes. Também preza pela diversificação de negócios, segmentos e clientes. Na esfera ambiental, possui ações para minimizar os impactos das mudanças climáticas, incluindo estudo de investimentos em projetos de sequestro de carbono, monitoramento de emissões de gases de efeito estufa e um Programa de Gestão de Emissões, com foco em identificar os maiores desafios e oportunidades para o setor logístico. No âmbito social, procura atuar nas comunidades do entorno das operações, contribuindo para o desenvolvimento por meio de programas sociais em sinergia com seus negócios; investe em iniciativas de valorização profissional e pessoal dos colaboradores, motoristas agregados e terceiros; e busca firmar parcerias duradouras e que promovam a geração de valor com os fornecedores. Desde 2014, a companhia é signatária do Pacto Global e, no ano de 2020, fez sua adesão como empresa inde-

pendente com o objetivo de reforçar o compromisso com os desafios propostos pela ONU com a Agenda 2030. A JSL possui o Comitê de Sustentabilidade com o objetivo de aumentar a profundidade e o foco na sustentabilidade do ecossistema da cadeia logística.

Especificamente com relação ao pilar “ambiental”, quais são os pontos de atenção relacionados à operação? Quais são os resultados colhidos?

A JSL busca a minimização e está acompanhando as discussões sobre o tema, realizando análises de *benchmarkings* nacionais e internacionais. A partir de gestão estruturada, a companhia mapeou os principais riscos e oportunidades relacionados às mudanças climáticas e desenvolveu um Programa de Gestão de Emissão de Gases do Efeito Estufa (GEE), que visa promover a redução das emissões de CO₂, por meio da implementação de novas tecnologias; utilização de combustíveis mais sustentáveis e otimização das operações, tornando-as mais eficientes, com melhores tecnologias e manutenção. Adicionalmente, a empresa enfatiza com seus agregados e terceiros a importância da renovação da frota em suas atividades como meio de contribuir para a mitigação dos impactos decorrentes de mudanças climáticas. Além disso, a JSL prevê investimentos em veículos elétricos ainda em 2021 e já está testando veículos transformados a gás.

Questões-chave do pilar “E”, segundo a MSCI ESG Ratings*

Pilar	Temas	Questões-chave
Meio ambiente	Mudança climática	Emissão de carbono / Pegada de carbono do produto / Financiamento do impacto ambiental / Vulnerabilidade às mudanças climáticas
	Recursos naturais	Estresse hídrico / Biodiversidade e uso da terra / Fornecimento de matéria-prima
	Poluição e desperdício	Emissões tóxicas e desperdício / Material de embalagem e resíduos / Resíduo eletrônico
	Oportunidades ambientais	Oportunidades em tecnologia limpa / Oportunidade em construção sustentável / Oportunidades em energia renovável

*A MSCI ESG Ratings é uma consultoria que elabora sistemas de pontuação que servem de referência para o mercado. Eles calculam a adesão de cada empresa à agenda ESG. A análise leva em consideração até que ponto a empresa foi capaz de desenvolver estratégias robustas para gerenciar riscos, bem como aproveitar as oportunidades.
Fonte: “ESG de A a Z: Tudo o que você precisa saber sobre o tema”, por Marcella Ungaretti, analista Research ESG da XP.



Auxílio aos transportadores

Para auxiliar transportadores na busca do cumprimento da agenda ambiental, o Sistema CNT disponibiliza algumas ferramentas:

Despoluir – Programa Ambiental do Transporte

Programa desenvolvido pela CNT e pelo SEST SENAT que estimula e defende um transporte cada vez mais limpo, eficiente e sustentável, trazendo benefícios para os transportadores e para a sociedade em geral. Uma das linhas de ação do programa é a avaliação veicular ambiental, oferecida de maneira gratuita para os transportadores. Também são disponibilizados estudos técnicos e análises quanto à questão ambiental no setor de transporte.

DESPOLUIR
Programa Ambiental do Transporte
CNT | SEST SENAT

Saiba
mais



Programa de Aperfeiçoamento em Eficiência Energética

O SEST SENAT oferece cursos gratuitos, com metodologia inovadora e certificação internacional, que preparam os profissionais do transporte para esse desafio. As capacitações ensinam as práticas mais adequadas para diminuir o consumo de combustível e o desgaste dos veículos e, assim, elevar a produtividade e reduzir custos operacionais e impactos ambientais da atividade transportadora.

**PROGRAMA DE APERFEIÇOAMENTO PARA A
EFICIÊNCIA
ENERGÉTICA**
SEST SENAT

Veja aqui
como fazer
parte



Novo serviço

A CNT lançou, em maio, uma nova iniciativa relacionada à temática ambiental. O Soat (Serviço de Orientação Ambiental ao Transportador) visa acompanhar as medidas ambientais de sustentabilidade das empresas do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, para reforçar o desenvolvimento de boas práticas de sustentabilidade do setor. Na primeira etapa, um questionário será enviado aos gestores do transporte rodoviário para,

na sequência, ser realizado o diagnóstico da empresa e emitir um indicador de desempenho ambiental. O projeto-piloto tem adesão inicial da Fetronor (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste), da Fetralse (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos estados de Alagoas e Sergipe) e da Fetranspar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná). ■





NOVO CURSO

LGPD descomplicada

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



sestsenat.org.br

PRESENCIAL E ONLINE COM AULAS AO VIVO

SEST SENAT

As contribuições do novo sistema de pedágio

por Gutemberg Reis

Magé é uma cidade da Baixada Fluminense do estado do Rio de Janeiro. É vizinha de Duque de Caxias, onde eu sempre morei. Ambas estão na margem da Baía de Guanabara e possuem importância vital na mobilidade urbana da região metropolitana, por sua localização geográfica. Nós costumamos dizer por lá que o Brasil passa por Magé e Caxias. Motoristas pegam a BR-040 (rodovia Washington Luiz), a BR-116 (Santos Dumont) e a BR-493 (antiga Magé-Manilha), transportando bens e abastecendo o país. Então, por que a diferença econômica entre os dois municípios é tão grande? Mesmo em época de crise, Duque de Caxias consegue progredir, enquanto Magé não cresce de jeito nenhum, independentemente das administrações das prefeituras ou de problemas políticos e sociais.

Uma das razões é o pedágio de Magé, um absurdo de quase R\$ 20 na ida e na volta. Que empresário se sente confiante de investir em um lugar onde acessar sua principal via é caríssimo? Recentemente, conseguimos o compromisso do governo federal de retirar o pedágio de Magé, assim como fizemos na nossa cidade natal. A praça de pedágio de Xerém foi a primeira da história do país a mudar de local, fazendo com que a região respirasse aliviada. Serão os

mesmos ares de satisfação que, em breve, Magé irá sentir. Contudo, quantos municípios do Brasil sofrem do mesmo problema sem que nenhuma providência seja tomada?

Uma das soluções é o *free-flow*. A relatoria do PL na Câmara dos Deputados ficou sob minha responsabilidade e prevê a cobrança de tarifa de acordo com o quilômetro rodado. Isso vai diminuir os custos dos motoristas sem prejudicar os investimentos na manutenção das estradas. A tecnologia adotada nos automóveis é algo que o Conselho Nacional de Trânsito, órgão máximo consultivo e normativo do Sistema Nacional de Trânsito, vai definir. É importante frisar que o ideal é não só corrigir esse erro dos pedágios como também diminuir a evasão (quando o motorista pega um trajeto alternativo apenas para escapar do pagamento) e aumentar a segurança pública, evitando a clonagem de placas.

O Brasil precisa crescer e se recuperar de uma das piores crises sociais, sanitárias e financeiras da sua história. E isso só será possível com boas ideias e ações que pensem na coletividade. Não se trata de cada lado ceder um pouco. A sociedade precisa trabalhar como uma unidade voltada para o bem do país. É o que esperamos de todos e é o que temos feito em Brasília.



Gutemberg Reis
Deputado federal pelo MDB-RJ, relator do projeto de lei n.º 886/2021, que dispõe sobre o *free-flow*. É também o primeiro vice-presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.



Free-flow poderá reduzir pedágio para transportadores

por José Carlos Cassaniga

O programa brasileiro de concessões de rodovias é um sucesso confirmado pela pesquisa anual da CNT, que posiciona os trechos concedidos entre os 24 melhores do país. São mais de 25 anos de prestação de relevantes serviços aos usuários.

Hoje, o setor opera 25 mil quilômetros de rodovias – em torno de 12% da malha pavimentada brasileira. Para os próximos anos são previstas 56 novas licitações, dobrando a extensão atualmente concedida.

Aumentar a segurança dos usuários com a prevenção de acidentes tem sido um dos pilares do programa de concessões de rodovias. O tema Rodovias Inteligentes também é uma marca, com melhorias contínuas no monitoramento do tráfego, nos recursos operacionais e no atendimento e na interação com o usuário.

Há um bom tempo, o setor tem estudado as experiências internacionais de pedagiamento e meios de pagamento. O modelo atual, com pagamento em poucas praças de pedágio, torna a tarifa mais alta para os que trafegam por toda a rodovia, enquanto isenta o usuário que não passar pelas praças.

No dia 6 de maio deste ano, o Congresso Nacional iniciou o processo para eliminar esse descompasso, ao aprovar o PL n.º 886/2021, que

prevê a implantação do sistema de livre passagem na cobrança de pedágios em rodovias, cujo nome técnico é *free-flow*.

Basicamente, a tecnologia *free-flow* permite a identificação de veículos e a cobrança do pedágio por equipamentos instalados em pórticos e sensores no pavimento. Ao contrário das atuais praças de pedágio, distantes entre si, a tecnologia estará distribuída estrategicamente por toda a rodovia, permitindo ao usuário pagar a tarifa equivalente ao trecho que efetivamente percorrer.

Com o *free-flow* substituindo a modalidade atual, os usuários perceberão novas experiências, como a ampliação do conforto, da segurança e da fluidez nas rodovias que utilizam. Os tempos de viagens também serão positivamente afetados, dado que os veículos não precisarão reduzir sua velocidade permitida, nem “parar” para o pagamento de pedágio.

Experiências em outros países mostram que os transportadores, que percorrem grandes trechos, terão seus custos com pedágio reduzidos, uma vez que o novo modelo proporcionará ampliação da base de pagantes e possibilidade de cobrança por trecho utilizado. E quando todos pagam, todos pagam menos.



José Carlos Cassaniga
Engenheiro,
presidente do Sincrod
(Sindicato Nacional das Concessionárias de Rodovias, Vias Urbanas, Pontes e Túneis) e diretor executivo da ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias).



Setor de locação revê projeção de compras de veículos no ano

Do total de 450 mil automóveis projetados em janeiro para serem emplacados pelas locadoras de veículos em 2021, a Abla (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis) diminuiu a previsão para 400 mil unidades. Ainda assim, a estimativa está acima dos 360 mil carros novos emplacados por locadoras no decorrer de 2020.

Um a cada cinco automóveis comercializados no país vai para as locadoras (20,6% do total do ano passado). “Parte dos emplacamentos realizados em 2021 ainda é de unidades encomendadas entre outubro e novembro de 2020”, explica o presidente do Conselho Nacional da Abla, Paulo Miguel Jr.

Segundo ele, atualmente, a média de espera pela entrega de veículos no-



vos nas locadoras é de pelo menos 120 dias. Mesmo assim, a frota total das empresas de aluguel de carros atingiu um milhão e quatro mil carros, ante um milhão e sete mil ao final de 2020.

O presidente da Abla entende que esse é o reflexo da dificuldade de ampliar a frota das locadoras, “em função dos entraves enfrentados pela indústria automotiva para retomar (logo) o ritmo normal da produção”, completa Miguel Jr.



Setcergs busca vacinação dos transportadores contra a covid-19

Engajado na campanha #VacinaJá - O Brasil tem Pressa!, o Setcergs enviou ofícios para diversas autoridades reiterando os pedidos de vacinação urgente para o setor. “Lembramos que não apenas os motoristas de caminhão, mas também ajudantes, mecânicos e demais trabalhadores são essenciais ao abastecimento e ao funcionamento da sociedade como

um todo”, escreveu o presidente do Setcergs, Sérgio Gabardo. Receberam os ofícios o Ministério da Saúde, o governador do Rio Grande do Sul, o prefeito de Porto Alegre, bem como secretários de saúde, deputados estaduais e federais e senadores gaúchos.

“Reiteramos a urgência da vacinação do nosso segmento a fim de evitar o agravamento da crise que enfrentamos”, reforça Gabardo na correspondência. O Setcergs também usou as redes sociais e o canal do YouTube da entidade para cobrar a vacinação, incentivar a prevenção e levar orientações de saúde para empresas e trabalhadores.



Fetcemg e sindicatos comemoram o fechamento da CCT 2021/2022 em tempo recorde

Com a presença de duas federações de trabalhadores, a Fetcemg (Federação das Empresas e Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais) e seus sindicatos filiados, em ação conjunta, conseguiram promover o fechamento das negociações coletivas para o exercício de 2021/2022 em tempo recorde.

Após seis reuniões com a Fetramov – Movimentadores de Mercadoria e seus 28 sindicatos e com a Fettrominas e seus 42 sindicatos profissionais, a Fetcemg, em conjunto com o Sindnor, Setcemg, Setcom,



Setcjf, Settrim, Setsul e Sindipesa, conseguiu promover a negociação da Convenção Coletiva de Trabalho.

O presidente da Fetcemg, Sérgio Pedrosa, que coordenou as negociações representando a categoria patronal, avaliou positivamente as premissas do acordo e o espírito de conciliação das lideranças. “Agradeço às lideranças que sempre se posicionaram na direção do consenso e da harmonia. Com isso, conseguimos fechar a CCT no mês de maio, um tempo recorde, o que foi muito bom para as empresas e para os nossos colaboradores, que são o maior patrimônio das empresas”, avaliou o presidente.



CIT comemora 19 anos de fundação

O mês de maio agora tem um novo significado de celebração para a Câmara Interamericana de Transportes. Em primeiro lugar, a CIT comemorou o seu 19º aniversário de fundação. A entidade foi idealizada pela Confederação Nacional do Transporte e fundada, em 2002, pelo então presidente da CNT, Clésio Andrade, e pelo atual secretário-geral da CIT, Paulo Vicente Caleffi. De lá até aqui, inúmeras entidades se filiaram, expandindo e fortalecendo uma importante rede de contatos, rica em conhecimento e oportunidades de negócios. Atualmente, a entida-

de está presente em 19 países e com projetos em curso.

Caleffi, nome que há muito tempo está ligado à trajetória do setor de transporte nos âmbitos nacional e internacional, agora ecoa nos corredores no Congresso Nacional. Foi empossado com o cargo de deputado federal pelo estado do Rio Grande do Sul desde o início de maio.

Com ampla visão de mundo e toda a bagagem intelectual adquirida, Paulo Caleffi continua à frente da CIT e, como parlamentar, agora trabalha em novas frentes, como o PL n.º 1.809/2021, referente a embarcações estrangeiras e ao transporte de mercadorias na navegação de cabotagem, apoio portuário e marítimo, o qual tem por objetivo proteger a biodiversidade do país.



Menos impostos, mais crescimento

por Alexandre Alkmim Teixeira

A crise provocada pela pandemia da covid-19 impõe um grande desafio à economia nacional: retomar o crescimento. No contexto em que temos um dos sistemas tributários mais complexos do mundo e a carga tributária mais elevada entre os países em desenvolvimento, voltar a crescer torna-se um caminho árduo e penoso.

A OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico) mapeou as medidas tomadas pelos países com o objetivo de fomentar a economia em curto e médio prazos, a serem revisadas conforme a sua recuperação. O diferimento de tributos para pagamento nos anos seguintes, a permissão de revisão de débitos consolidados e a redução provisória da carga de tributação são mecanismos amplamente utilizados para a proteção e o fortalecimento da economia. No Brasil, algumas medidas poderiam ser implementadas como forma de auxílio imediato para proteção do setor produtivo: redução, ainda que provisória, das alíquotas da tributação da renda, do PIS, da Cofins e do Simples Nacional; suspensão da trava de compensação de prejuízos; permissão de compensação para pagamento de estimativas do imposto

de renda e da CSLL; correção monetária da tabela do imposto de renda e a renovação de um regime amplo de parcelamento especial com prazos maiores para pagamento.

Não descumamos que referidas medidas podem reduzir a receita pública. Nessa perspectiva, no entanto, a OCDE aponta a maior capacidade dos Estados em absorver o impacto da crise econômica em curto prazo, de forma a garantir a sobrevivência da economia em médio e longo prazos.

E, especificamente quanto ao Brasil, não parece ser esse o problema, uma vez que a arrecadação de impostos e contribuições federais bateu recorde histórico em 2021, para o mês de abril, desde a série iniciada em 1995.

Reformas estruturais, como a tributária, a administrativa e a política, são importantes e bem-vindas, mas produzem efeitos em longo prazo e não resolvem, de imediato, a necessidade de preservação e de crescimento da produtividade.

Se queremos ter (e queremos) um país no futuro e do futuro, é necessário protegermos a economia que temos hoje. Trata-se de medidas urgentes e relevantes para a garantia da sobrevivência daquela que é a 11ª força econômica do mundo.



*Alexandre Alkmim Teixeira
Doutor em direito tributário pela USP e consultor jurídico tributário da CNT*



QUAL FOI A
ÚLTIMA VEZ
EM QUE
UMA NOTÍCIA
MUDOU A SUA
HISTÓRIA?



Foto: Reginaldo Pimenta | O Globo | vencedora da categoria Fotografia em 2020

INSCRIÇÕES

DE 17 DE JUNHO A 9 DE AGOSTO

Para trabalhos veiculados entre 18 de agosto de 2020 e 9 de agosto de 2021

DE 2021

prêmio **CNT**
de jornalismo

CNT | SEST SENAT | ITL

PREMIOCNT.CNT.ORG.BR



Sua melhor versão

está te esperando para uma videochamada.



1

Clique, acesse e utilize os serviços online do SEST SENAT.



SEST SENAT