

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXIX
maio 2023

325

10
anos

ITL

Uma década de pioneirismo

ITL completa dez anos
de existência com números
expressivos e o desafio de
contribuir para a construção
do novo setor de transporte
e logística no Brasil

Entrevista

*A virada digital da
Brink's, segundo o
CEO Marcelo D'Arco*

Sustentabilidade

*CNT lança
publicação sobre
hidrogênio verde*

SEST SENAT

*Mobilização
do Maio
Amarelo*

O SISTEMA TRANSPORTE É A ENERGIA QUE

FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



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

JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

CNT
FORTALECE O SETOR
E A ECONOMIA



Conheça a CNT
www.cnt.org.br

SEST SENAT
CAPACITA E CUIDA
DOS TRABALHADORES



Conheça o SEST SENAT
www.sestsenat.org.br

ITL
CONSTRÓI O FUTURO
DO TRANSPORTE



Conheça o ITL
www.itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Conselho Editorial

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

Edição

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

Projeto Gráfico

Guelton Brito

Diagramação

Luiz Gustavo Gomes
Rafael Castro Bittencourt

Revisão

Anna Guedes

Fale com a Redação

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

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

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

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

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



/// Capa

10 anos **ITL**

Uma década construindo um novo setor de transporte

pág. 19

Criado pelo Sistema Transporte em 2013, o Instituto de Transporte e Logística – ITL completa 10 anos formando lideranças e gerando soluções inovadoras que contribuem para o desenvolvimento do transporte brasileiro. Reportagem especial apresenta os resultados desse período de atuação.

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





/// Entrevista **Marcelo Caio D'Arco**

O CEO da Brink's fala sobre os desafios e as conquistas da virada digital vivenciada pela empresa de transporte de valores.

pág. 07



/// Sustentabilidade

CNT lança mais uma publicação da Série Energia, agora sobre hidrogênio verde

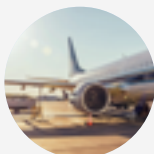
pág. 27



/// Ferroviário

Fórum da ANPT trilhos discute os desafios para a mobilidade urbana

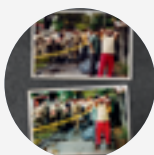
pág. 34



/// Aéreo

A importância da aprovação da Lei nº 14.592 para o setor

pág. 38



/// Especial – 30 Anos do Prêmio CNT

Primeiro empate no Prêmio são fotografias que registram o momento trágico de um mesmo acidente de trânsito

pág. 43



/// SEST SENAT

Conheça as parcerias da instituição para a formação de novos motoristas no país

pág. 51

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 57

/// Transporte pelo Brasil
pág. 59

/// Opinião
pág. 61





Qualificação para transformar o transporte brasileiro

Esta revista comemora os 10 anos do ITL, completados em maio. O Instituto de Transporte e Logística tem a missão de transformar o setor no Brasil por meio da capacitação em alto nível dos gestores das empresas. Confiamos plenamente que a melhor forma de transformar o setor é pela qualificação. E nós, através do ITL, temos buscado o que há de melhor no mundo para isso. Acreditamos que, assim, iremos construir empresas sólidas, que se perpetuarão no mercado, com respeito social e ecológico e saúde financeira.

O Sistema Transporte tem se aprofundado no estudo da matriz energética com alternativas ao combustível fóssil. Muitas das tecnologias citadas pela imprensa ainda estão em fase de desenvolvimento, mas isso não nos permite passar ao largo da discussão. Nesta edição, falamos um pouco sobre o hidrogênio verde, mais uma oportunidade para o desenvolvimento do Brasil. Aqui temos os insumos necessários para produzi-lo, o que não ocorre no mundo desenvolvido — que, em sua maioria, está no hemisfério norte.

Temos energia de fonte limpa e renovável, para não falar das hidrelétricas. Temos, ainda, um grande potencial de produzir energia a partir do Sol (fotovoltaica), do vento (eólica) e da água.

Em nossa visão, para problemas diferentes, precisamos de soluções

diferentes, e assim deve ser vista a transformação da matriz energética, saindo da fóssil para outras, renováveis. O veículo elétrico pode ser a alternativa para o transporte urbano. O gás, que podemos retirar de nossos poços, pode servir para longos percursos — já são produzidos, no Brasil, caminhões com autonomia de mais de 1.000 quilômetros — e a rede de postos estabelecida poderá ser aproveitada. Já o hidrogênio, para se tornar realidade, precisa que sejam resolvidas questões de transporte e segurança.

A mobilidade urbana tem sido tema de eventos em diversos pontos do Brasil e, no pós-pandemia, cresceu a disponibilidade de debater a melhor forma de custeio do sistema — se deve ser arcado exclusivamente pelo passageiro ou se os entes federados devem participar, pois, sendo a mobilidade um direito constitucional do cidadão, assim como a saúde e a educação, cabe a esses entes arcarem com parte do custo, definindo o preço da passagem como política pública.

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

“
Acreditamos que, ao promover qualificação, iremos construir empresas sólidas, que se perpetuarão no mercado, com respeito social, ecológico e saúde financeira.”

Vander Costa
Presidente da CNT



Alto valor agregado

por Gustavo T. Falleiros

Marcelo Caio D'Arco
CEO da Brink's Brasil



Marcelo Caio Bartolini D'Arco assumiu o posto na Brink's Brasil, em maio de 2020. Portanto, ele precisou lidar diretamente com as incertezas causadas pela pandemia da covid-19. A gigante do ramo de transporte de valores tem operações em 52 países, administra cerca de 1.300 instalações e é dona de uma frota de mais de 16 mil veículos. Após superada a crise sanitária, pode-se dizer que a empresa se fortaleceu perante o mercado, tendo, inclusive, lançado novos produtos e serviços.

Essa bem-sucedida travessia está relacionada à atuação fortemente digitalizada da Brink's, atenden-

do às demandas tanto do varejo quanto de instituições financeiras. A empresa continua a ser um grande expoente em carros-fortes e escolta armada, mas também trabalha com um conceito de segurança bastante ampliado. Afinal, o alto valor agregado não é exclusividade de joias e certos produtos eletrônicos.

Na entrevista a seguir, o CEO compartilha um pouco dessa perspectiva e destaca a importância da adoção de boas práticas sociais, ambientais e de governança, assim como do investimento em inovação. Comenta, ainda, algumas peculiaridades da operação brasileira, como o advento do Pix como forma de pagamento e o fenômeno do novo cangaço.

Revista CNT | O que o transporte de valores tem a ensinar para o transporte de cargas?

Marcelo Caio D'Arco | O primeiro ponto é que o transporte de valores tem um foco muito grande na prevenção e gestão de riscos. Há uma inserção da questão do risco no desenho logístico em si. A segurança e a gestão de riscos influenciam demais o processo. Às vezes, a solução pode até não ser muito inteligente do ponto de vista logístico. Ocorre que a gestão de risco impera, de modo a garantir que aquele roteiro e aquela carga não enfrentem desvios e problemas adicionais. Outro ponto importante é que, no transporte convencional, existe

o rastreamento dos veículos. Às vezes, há o monitoramento reativo. No nosso caso, temos uma central de monitoramento que faz o processo proativo, avaliando, minuto a minuto, o que está acontecendo com cada um dos nossos veículos. A central avalia se a lógica que foi previamente desenhada está sendo respeitada. A gente acaba tendo um investimento bastante grande em tecnologia, buscando inovação para fazer o monitoramento das nossas operações. Com o histórico completo das entregas, a gente entende o que pode ser otimizado em termos de prazo. Assim, é possível mostrarmos, com transparência, a nossa cadeia de soluções para

clientes e parceiros. No fim do dia, há um foco em redução de custos operacionais.

Revista CNT | Qual seria o diferencial da Brink's em relação à concorrência?

Marcelo Caio D'Arco | Se a gente pudesse colocar um diferencial, acho que seria o nosso olhar para o futuro. De forma constante, a Brink's tem buscado inovar e desenvolver novos produtos, deixando de ser aquela empresa de carro-forte e gente armada para se tornar uma empresa que venha a prover soluções para o mercado, que necessita do tipo de serviço que a gente possui no nosso DNA.



“O transporte de valores tem um foco muito grande na prevenção e na gestão de riscos. (...)

Às vezes, a solução pode até não ser muito inteligente do ponto de vista logístico. Ocorre que a gestão de risco impera.

Revista CNT | Hoje em dia, quem são os clientes da Brink's? Quem está interessado no tipo de solução que vocês oferecem?

Marcelo Caio D'Arco | Hoje, a gente tem uma gama de clientes bem específica para cada linha de negócio, mas, se a gente pudesse falar dos dois principais segmentos, o primeiro seria o atendimento às instituições financeiras. Um outro grande *pool* seria o do varejo. Hoje, são os dois grandes grupos a que as nossas operações atendem.

Revista CNT | Quando o senhor menciona o varejo, refere-se ao transporte de produtos de alto valor agregado?

Marcelo Caio D'Arco | Também. Quando a gente fala em atender ao varejo, isso não significa só a logística de mercadorias. A gente faz atendimentos nacional e internacional do segmento de luxo, da parte de eletroeletrônicos, medicamentos, armas e munições. Existem produtos de alto valor agregado na indústria de cosméticos, por exemplo. Para todo produto que necessite de uma gestão de riscos diferenciada, nós estamos aqui para agregar a solução. Porém, existe, ainda, o produto que internamente chamamos de *digital retail solution*. Para o varejo, essa é a solução para fazer a gestão dos recebimentos em dinheiro

dentro da loja e transformar o valor físico em digital – e vice-versa. A Brink's é o grande viabilizador desse processo no menor tempo possível e de forma mais inteligente e segura.

Revista CNT | O senhor se refere àquelas máquinas para depósito de dinheiro?

Marcelo Caio D'Arco | Você tem os chamados cofres inteligentes, que fazem parte dessa solução. Eles são um dos itens do portfólio, mas há outros equipamentos. Por exemplo, existem as máquinas leitoras de cédulas. Se o cliente fez o recebimento ou, a depender do tamanho da loja, houve a sangria do caixa, ele pode pegar o valor em dinheiro e fazer o depósito no cofre. A movimentação é informada imediatamente para ele por meio de um portal. O cliente pode ter vários funcionários fazendo o depósito e, ainda assim, identificar de onde veio o dinheiro. A gente consegue conectar o cofre com o caixa do cliente, com o sistema de POS (*Point of Sale*) dele. Normalmente, o cliente informa a partir de que valor em caixa precisa ser feita a sangria. Por meio dessa solução, ocorre a transformação do valor assim que a máquina faz a leitura da cédula, gerando o crédito online para o cliente, ou seja, o físico é transformado em digital.



Revista CNT | A digitalização faz diminuir a movimentação do dinheiro em papel?

Marcelo Caio D'Arco | Não diminui.

Na verdade, estou ajudando a empresa contratante a ter menos dispêndio de tempo e de custos para processar o dinheiro. Hoje, como funciona o *supply chain* do meio circulante? Por exemplo, em um estabelecimento, o cliente faz o pagamento por meio de um dos caminhos digitais (cartão ou Pix). Isso é processado; e a forma de recebimento do varejista já está toda organizada, porque o processo digital assim o obriga. Quando o pagamento é em dinheiro, como se faz para processá-lo? Você leva o valor ao banco para ser depositado em conta. O papel da Brink's é fazer esse movimento de forma mais rápida e segura, gerenciando o risco para que o nosso cliente tenha com o dinheiro a mesma experiência que teria com o meio digital. Como eu transformo em digital o dinheiro que é depositado no cofre, eu faço com que o cliente tenha caixa disponível para cumprir as suas obrigações. Para isso, ele não precisa mais aguardar que uma empresa de transporte de valores venha até ele, faça a coleta e, finalmente, realize o depósito.

Revista CNT | Como a Brink's "virou a chave" para o digital?

Marcelo Caio D'Arco | A gente passou por uma transformação. Antes, a operação de transporte de valores era fazer visitas a pontos de varejo ou instituições financeiras e coletar o valor. A gente trazia o valor para a nossa base e fazia o processamento do numerário, que é a conferência entre o valor e o que o lojista havia informado. Uma vez confirmado, eu informava ao banco o valor sob custódia e dizia: "Pode creditar". E o que a gente fez? Com a implementação da solução digital, eu consigo fazer com que algumas etapas, que ainda têm de ser executadas de forma física, sejam transformadas em uma experiência digital para o cliente. Então, o numerário ainda vai estar depositado no cofre; e haverá o processamento, mas o cliente não precisa aguardar para ter o valor disponível. A gente conseguiu encurtar esse tempo com uma solução 100% Brink's. Essa foi a primeira evolução. Mas, também, a gente vem evoluindo em soluções para o mercado de caixas eletrônicos – os chamados ATM (*Automatic Teller Machine*). No Brasil, a gente vem trabalhando em um portfólio para ATM mais robusto do que simplesmente o ressuprimento da máquina. Hoje, a gente tem solução de fio a pavio para ATM e, se for necessário, fazendo o investimento no equipamento, que passa a fazer

“Com a implementação da solução digital, eu consigo fazer com que algumas etapas, que ainda têm de ser executadas de forma física, sejam transformadas em uma experiência digital para o cliente.”



“O Pix é uma realidade para regiões onde há infraestrutura e tecnologia. É preciso existir um casamento perfeito de soluções, que inclui uso de smartphone e rede para se conectar e, do outro lado do balcão, um varejista pronto para receber o pagamento.”

parte da rede de determinado banco. A gente vem evoluindo, também, no segmento de transporte de carga segura, com novas metodologias e mais tecnologia embarcada no processo.

Revista CNT | A Brink's, juntamente com a Fundação Dom Cabral, conduziu uma pesquisa em que se constatou que apenas 3,5% dos brasileiros têm preferência pelo Pix como meio de pagamento. O que isso significa?

Marcelo Caio D'Arco | É importante lembrar que a pesquisa é de 2021 e registra o início do movimento de adoção do Pix pela população. Hoje, as transações que utilizam o Pix já ultrapassaram R\$ 1 trilhão por mês, superando DOC, TED e os demais modelos de transação. O Pix é uma realidade para regiões onde há infraestrutura e tecnologia. É preciso existir um casamento perfeito de soluções, que inclui uso de *smartphone* e rede para se conectar e, do outro lado do balcão, um varejista pronto para receber o pagamento e liberar o cliente de forma rápida. Para o lojista menor, é simples: basta entrar na conta para ver se recebeu. Mas e as grandes redes? Como fazem? Então, é preciso existir um consumidor disposto a pagar via Pix, um varejista disposto a receber e uma infraestrutura financeira e de

rede. Apesar de tudo, o que a gente vê é um aumento do volume de transações pelo Pix, de modo que esse número de 2021 já foi mais verdadeiro. Fora isso, há uma questão de usos e costumes e, nesse nosso Brasilão, algumas regiões ainda são bastante precárias com relação à infraestrutura.

Revista CNT | Quanto à agenda ESG (boas práticas ambientais, sociais e de governança), como a Brink's está posicionada?

Marcelo Caio D'Arco | É importante falar que a Brink's adotou essa agenda globalmente. O ESG começou a ser adotado dentro da nossa estrutura corporativa e, hoje, está espalhado em todos os países nos quais a Brink's tem atuação. Entendemos que isso é importante para o futuro do planeta e temos um Comitê de Sustentabilidade bastante atuante. A empresa procurou acelerar o programa de gestão de resíduos e reciclagem, reduzindo o uso de plástico, promovendo seu descarte adequado e implementando o uso de malotes reutilizáveis em nossas operações do dia a dia. O Comitê de Sustentabilidade tem acompanhado, em nossas filiais, o incremento da utilização de energia fotovoltaica, o reúso de água e o aproveitamento de águas pluviais. Com nossos fornecedores, buscamos critérios



mais sustentáveis e a formação de uma rede. Constantemente, a gente coloca essa pauta em discussão com os clientes. A quatro mãos, é feito um trabalho para buscar a melhor solução possível – e eles nos contratam, porque precisam de alguém que gerencie melhor os riscos, na comparação com o transporte convencional. Lembro que as companhias securitárias e os gestores de riscos têm regras. Às vezes, para atenderem a essas regras, os lotes são quebrados em vários veículos; e uma escolta é agregada. Enquanto isso, pode ser que a Brink's consiga atender à demanda com um único veículo, por conta do modelo de operação que a gente traz. Por isso, a gente consegue colocar na mesa para os clientes o tema “compensação de carbono”. Por fim, estamos com uma campanha no Dia Mundial do Meio Ambiente (5 de junho), em que uma das ações é implementar o desligamento do carro-forte nas paradas. Normalmente, o motor fica ligado nesses momentos. É o chamado *start-stop*, muito comum em carros de passeio, com o objetivo de reduzir emissões.

Revista CNT | O senhor poderia comentar um pouco sobre as iniciativas “S” e “G”?

Marcelo Caio D'Arco | Em social, a Brink's reconhece o poder de pro-

mover um bom local de trabalho, inclusive que seja rico em ideias e perspectivas diversas. Por isso, a gente vem tomando medidas para aumentar a diversidade da equipe de liderança e da força de trabalho. As diretrizes de governança mundialmente adotadas são claras e específicas. Então, juntamente com o regulamento do Conselho Administrativo e com o Código de Ética, elas proporcionam uma estrutura para a governança da Brink's alinhada ao capítulo ESG. É uma estratégia global.

Revista CNT | Como é integrar um grupo multinacional de grande porte? Que tipo de aprendizado a Brink's Brasil colhe de suas irmãs internacionais?

Marcelo Caio D'Arco | A vantagem é enorme, porque a gente acaba colhendo benefícios e trocando experiências de boas práticas que são implementadas em outros lugares. A gente está presente em mais de 70 países e acaba se beneficiando da rede. Por meio do Comitê de Melhoria Contínua Global, muitos projetos acabam sendo pulverizados para outros países. Nesse contexto, fazer um “copia e cola” é bastante comum. Um dos nossos valores é a constante evolução, então esse capítulo é bem forte e dinâmico dentro da corporação.

“*Entendemos que o ESG é importante para o futuro do planeta. (...) A empresa procurou acelerar o programa de gestão de resíduos e reciclagem, reduzindo o uso de plástico e promovendo seu descarte adequado.*”



“É como um laboratório: a gente fica o tempo inteiro testando coisas. (...) Vamos ao cliente para fazer uma análise de supply chain, identificando gaps e problemas. A solução vem a quatro mãos, com o cliente colaborando com o novo desenho.”

Revista CNT | Na Brink's, como está estruturada a área de inovação?

Marcelo Caio D'Arco | A gente tem duas frentes. Uma, como eu falei, é Comitê de Melhoria Contínua, que tem uma equipe de projetos. E temos outra linha, que está em contato com o mercado, buscando inovação, chamada de Brink's Up! Trata-se de uma área de novos negócios com o objetivo de fomentar novos produtos e serviços para os clientes. É como um laboratório: a gente fica o tempo inteiro testando coisas. Na maioria das vezes, a gente consegue fazer isso internamente com uma metodologia chamada de Discovery, em que vamos ao cliente para fazer uma análise de supply chain, identificando gaps e problemas. A solução vem a quatro mãos, com o cliente colaborando com o novo desenho. Além disso, tem a parceria com startups. Com elas, a gente vê a possibilidade de trazer novos produtos que sejam aderentes ao nosso portfólio. Se for o caso, a gente faz o processo de aceleração. Hoje, a gente faz parte do inovabra (plataforma digital que conecta participantes do ecossistema de inovação brasileiro). Ali, nós temos os nossos capítulos de análise das ideias diferentes que surgem.

Revista CNT | Como a Brink's está lidando com o fenômeno do novo cangaço?

Marcelo Caio D'Arco | É o chamado domínio de cidades, em que ocorre um cerco. A gente pode considerar isso como uma nova modalidade de conflito não convencional. Ele surge da evolução de crimes violentos contra o patrimônio, em que grupos articulados são compostos por diversos criminosos, que se dividem em tarefas específicas. Não é algo exclusivo de uma facção. Eles subjugam a ação do poder público e, com planejamento, executam roubos majorados. Parece cena de filme. E o foco é subtrair o maior valor máximo possível em espécie e objetos valiosos. Às vezes, há resgate de detentos. Eles utilizam veículos potentes, têm rota de fuga pré-determinada e usam armamento de grosso calibre. Então, o que a gente viu nessa nova modalidade é o nível de planejamento das facções. Elas realizam um investimento grande para fazer toda essa análise e entender o que vão atacar e com qual objetivo. O que a gente pode dizer é que é um processo muito elaborado e muito bem organizado. Elas têm até monitoramento da força auxiliar de apoio, com olheiros. Do nosso lado, estamos, durante o tempo inteiro, atentos, tentando entender essa modalidade. A gente tem feito um trabalho de prevenção em conjunto com a segurança pública nacional e tem um trabalho interno, de monitoramento ativo,



para poder reagir e tentar minimizar a quantidade de ataques às nossas instalações.

Revista CNT | Como vocês treinam os motoristas e os profissionais de segurança? A Brink's tem sua própria escola?

Marcelo Caio D'Arco | A gente tem uma equipe grande de treinamento interno. A gente busca a formação do nosso time, dos motoristas e dos profissionais de segurança, de forma alinhada com o nosso DNA, para disseminar a cultura organizacional. A Brink's University é a nossa universidade corporativa. Ela foi fundada em 2012 e é responsável pelo desenvolvimento de mais de 8 mil profissionais no Brasil. Já foram ministradas mais de 110 mil horas de treinamento por ano. Oferecemos programas de formação para futuras lideranças, para trainees e para analistas operacionais, entre outros. A gente tem um encontro voltado ao aperfeiçoamento de vendas. A gente tem plataforma de *e-learning*, que evoluiu muito durante a pandemia. Há a plataforma de gestão de desempenho e o Plano de Desenvolvimento Individual, a partir dos quais nossos talentos são mapeados e recebem oportunidades dentro da empresa. Tudo isso contribui, também, para a nossa segurança operacional. Dentre as formações obrigató-

rias, destacam-se: Noção Básica de Transporte de Valores; Formação de Chefe de Guarnição; Formação de Vigilante; treinamento para os funcionários que atuam nas salas de processamento de valores etc. E, hoje, temos, inclusive, uma parceria com o SEST SENAT, em que estão à disposição psicólogos, nutricionistas e os fisioterapeutas para todos os colaboradores e seus familiares. Aproveitamos, ainda, o treinamento de simulador de direção, a pista para treinamento dos motoristas para manobras de evasão, além dos diversos cursos disponibilizados e que nos ajudam na parte profissionalizante.

Revista CNT | Por último, o senhor poderia comentar um pouco sobre sua experiência como CEO? Que qualidades um líder deve cultivar?

Marcelo Caio D'Arco | Se eu puder deixar uma mensagem, é a de que um líder tem de ser bastante humilde. Eu acho que ele tem de aprender a escutar mais do que falar, entender o que está acontecendo ao seu redor e ter a capacidade de absorver isso e traduzir em uma linguagem comum, de forma a engajar todos dentro de um mesmo propósito. Se você ficar falando demais, estará impedindo com sua vontade e com sua voz; e esse não é o objetivo de um grande líder. ■

“
Se eu puder deixar uma mensagem, é a de que um líder tem de ser bastante humilde. Eu acho que ele tem de aprender a escutar mais do que falar.”



Sistema Transporte sedia relançamento da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura para o quadriênio 2023-2027

A CNT sediou, em 16 de maio, a cerimônia de relançamento da Frenlogi (Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura) para o quadriênio 2023-2027. Criada em 2019, a Frente inicia mais um período de atuação no Congresso Nacional com o número expressivo de 318 parlamentares apoiadores. A Frenlogi é, atualmente, a segunda maior frente parlamentar em atividade e conta com a sustentação técnica do Instituto Brasil Logística. A cerimônia teve a presença de ministros de Estado, parlamentares, vice-presidentes das Câmaras Temáticas Setoriais da Frenlogi, autoridades e empresários que representam toda a cadeia produtiva da logística e da infraestrutura do país. Na ocasião, o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, reforçou a importância de uma atuação efetiva da Frenlogi para aperfeiçoar a legislação e aprimorar os marcos regulatórios a fim de proporcionar um ambiente favorável à atração de investimentos robustos e sustentáveis ao setor de transporte e logística. Entre os representantes do Executivo Federal que compareceram à cerimônia, estiveram presentes os ministros: dos Transportes, Renan Filho; de Portos e Aeroportos, Márcio França; das Comunicações, Juscelino Filho; e de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Além, da vice-governadora do DF, Celina Leão e do Ministro do TCU (Tribunal de Contas da União), Augusto Nardes. Em suas falas, eles ressaltaram a relevância de um diálogo irrestrito e constante entre os Poderes para que a soma de esforços resulte em um Brasil mais desenvolvido e competitivo. Com a presidência do senador Wellington Fagundes (PL-MT), a Frente apresentou suas prioridades de atuação com a campanha “o Brasil do Futuro Investe em Logística e Infraestrutura”.



Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres passa a fazer parte da CNT

Em reunião, em 16 de maio, foi entregue à Abratec (Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres) o certificado de associação da entidade à Confederação Nacional do Transporte. A Abratec representa, em âmbito nacional, empresas privadas que operam terminais portuários especializados na prestação dos serviços de movimentação e de armazenagem de contêineres, arrendados e privados, localizados dentro e

fora de portos organizados. A entidade conta com 11 empresas afiliadas nos estados de Ceará, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Participaram do encontro o presidente da CNT, Vander Costa; o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza; e a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart. Como representantes da Associação, estiveram presentes o presidente Sérgio Salomão e o diretor executivo, Caio Morel.



Associação de Terminais Portuários Privados realiza Missão Internacional na Bélgica



A Missão ATP Bélgica foi a primeira viagem internacional de estudos da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados). Planejada desde 2020, ela teve o objetivo de reunir autoridades e representantes de portos privados para vivenciar a realidade da operação e da gestão portuária em locais que são referências no segmento logístico e portuário. O diretor de relações institucionais da CNT, Valter Souza, participou da missão. Também integrou a comitiva de 39 participantes o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e o diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Eduardo Nery, entre outros executivos do segmento. Na agenda, foram realizadas visitas ao Porto de Antuérpia, um dos maiores da Europa; ao Porto de Ghent, um dos maiores portos fluviais do continente; ao Porto de Zeebrugge, importante centro de transporte e logística para cargas, entre outros locais. Os terminais portuários belgas adotam o modelo de gestão Landlord, em que a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e o setor privado fica responsável pelo fornecimento de superestrutura e pela realização das operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões).



Belém recebe Encontro Técnico Regional do Despoluir

Entre os dias 30 e 31 de maio, em Belém (PA), ocorreu o 2º Encontro Técnico Regional do Programa Despoluir – Norte. Realizado pela CNT, com apoio da Fetramaz (Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia) e da Fetrante (Federação das Empresas

de Transportes da Região Norte), o evento ofereceu oficinas voltadas à reciclagem técnica das linhas de ação denominadas Avaliação Veicular Ambiental e Avaliação da Qualidade do Diesel. A primeira diz respeito à inspeção ambiental de veículos movidos a diesel em todo o Brasil. A outra trata da análise do combustível contido nos tanques de armazenamento das garagens das empresas atendidas pelo Despoluir. O Encontro teve a participação de coordenadores regionais do Despoluir e de equipes técnicas das Federações da região. A programação também contou com uma visita técnica voltada à ampliação dos conhecimentos ambientais dos participantes. O Programa é desenvolvido pela CNT e pelo SEST SENAT, com realização das federações afiliadas. Considerado o maior programa ambiental do transporte da iniciativa privada do Brasil, o Despoluir tem como um dos principais diferenciais o atendimento às empresas e a caminhoneiros autônomos do setor para realizar serviços ambientais e compartilhar boas práticas, gratuitamente, por meio de capacitações e divulgação de materiais técnicos.



Com atuação da CNT, medida provisória do seguro de carga é aprovada no Senado e segue para sanção

O Plenário do Senado Federal aprovou, em 24 de maio, a Medida Provisória (MPV) 1.153/2022, que, entre outros temas, estabelece a contratação do seguro pelo transportador. O trabalho para garantir a aprovação da proposta foi articulado pela CNT, com o apoio da ABTC, da NTC&Logística e das federações filiadas, que realizaram mobilizações conjuntas junto a parlamentares de diversos estados e matizes políticas.

Na véspera da votação, as equipes das entidades atuaram, junto aos senadores e equipes técnicas, na defesa da manutenção do texto aprovado na Câmara dos Deputados e, assim, evitar que a MPV caducasse. Em reunião com o relator da matéria, senador Giordano (MDB/SP), também foi solicitado ajuste no texto do Projeto de Lei de Conversão aprovado pela Câmara para que ficasse expresso que os seguros eram de contratação dos transportadores, o que foi contemplado no parecer.

Agora, o texto encaminhado à sanção presidencial prevê que tanto o seguro de responsabilidade civil quanto o de roubo e assemelhados são de contratação obrigatória do transportador. Todos os embarques realizados por transportadoras, sejam elas pessoas físicas ou jurídicas, devem possuir as devidas coberturas securitárias, sem embargo de contratações de outros seguros por parte do proprietário da carga.

Caso o contratante do serviço de transporte deseje estabelecer regras específicas, como obrigações ou medidas adicionais na operação de transporte ou no gerenciamento do serviço, esse deverá pagar pelas despesas envolvidas. Cabe ainda ao dono da mercadoria o direito de exigir do transportador uma cópia da apólice de seguro com as condições, prêmio e gerenciamento de risco contratados.

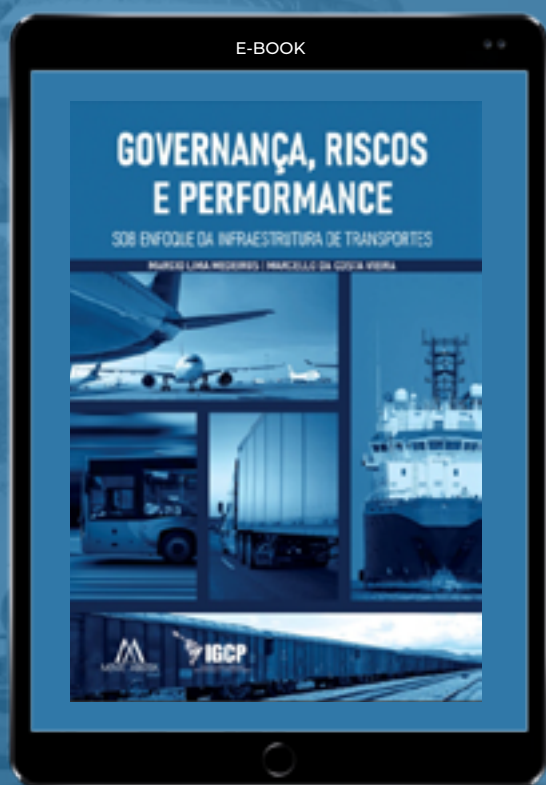
Além disso, quando houver subcontratação para o transportador autônomo de cargas (TAC), esse caminhoneiro será considerado preposto e contra ele não poderá haver ação de regresso pela seguradora. Já o seguro por danos a terceiros deve ficar em nome do TAC subcontratado. Em qualquer hipótese, os embarcadores, as empresas de transporte e as cooperativas de transporte não poderão descontar do valor do frete do TAC valores de taxa administrativa e de seguros, sob pena de indenização igual a duas vezes o valor do frete.

A Medida Provisória compõe a Agenda do Transporte e Logística e é uma das principais prioridades dos transportadores rodoviários de cargas representados pela CNT.



TranspoSul 2023 espera receber público superior a 20 mil visitantes

Consolidada no mercado como a maior feira e congresso de transporte e logística do sul do país, a 23ª TranspoSul acontecerá, de 20 a 23 de junho, no Centro de Eventos da Fiegs (Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul), em Porto Alegre (RS). Com presença confirmada de mais de 100 marcas expositoras, a TranspoSul se prepara para receber mais de 20 mil visitantes ao longo dos quatro dias de programação. Neste ano, a temática é centrada na experiência de conectividade e integração, aproximando o que há de mais tecnológico no mercado de transportadores, operadores logísticos, embarcadores e tomadores de decisão. Já asseguraram participação, entre outras, as principais marcas de montadoras de caminhões do Brasil; fabricantes e revendedores de pneus; empresas de tecnologia embarcada; seguradoras; e gerenciadoras de frota. Em sua última edição, a TranspoSul chegou à cifra de mais de R\$ 1 bilhão em vendas. O evento teve aprovação de 100% dos expositores e contou com um público de mais de 18 mil participantes. A feira é uma realização do Setcergs (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no RS).



Download Grátis

www.igcp.org.br

**GOVERNANÇA, RISCOS
E PERFORMANCE**

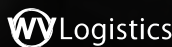
SOB ENFOQUE DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES



O IGCP É UMA INSTITUIÇÃO RECONHECIDA POR SUA EXPERTISE NA ÁREA DE TRANSPORTE

Em 2022, tivemos a honra de promover um treinamento de excelência, que contou com a participação dos gestores da CNT. O nosso compromisso é fornecer treinamentos e capacitações customizados para cada cliente com corpo docente renomados. Conheça o IGCP, uma instituição líder em gestão e governança.

PARCEIROS:





Uma década construindo um novo setor de transporte

ITL completa 10 anos formando lideranças e gerando soluções inovadoras para os desafios do transporte e da logística

por Carlos Teixeira



“A coisa mais importante para os brasileiros é inventar o Brasil que nós queremos”, dizia Darcy Ribeiro, antropólogo, historiador, sociólogo, escritor e político, que nos deixou em 1997. Em sua vasta biografia, ele se destacou por desenvolver projetos pedagógicos visionários, que procuravam renovar a educação opondo-se aos métodos tradicionais de ensino. Assim como o ideal de Darcy, em 2013, nasce o ITL (Instituto de Transporte e Logística), o braço acadêmico do Sistema Transporte, com a missão de criar formas de pensar e agir, tendo como fio condutor uma educação diferenciada para a construção de um novo setor de transporte.

Ao completar 10 anos, o jovem Instituto já possui números de adulto. Por meio do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT, já foram alcançados números expressivos: 85 turmas abertas, 2.701 gestores formados e 3.313 em formação, 911 empresas beneficiadas e mais de 488 projetos aplicativos apresentados. Trata-se de capacitações amarradas em um caminho planejado para abranger

todas as áreas e necessidades do transporte e da logística.

No portfólio atual, são disponibilizados cinco especializações, três certificações internacionais e dois cursos executivos — e há muito mais por vir. Todos são ministrados por instituições de renome mundial, que estão entre as melhores do mundo em seus respectivos segmentos, e são oferecidos gratuitamente para as empresas de transporte associadas ao Sistema Transporte.

O propósito do ITL é qualificar, desenvolver e inovar para tornar o setor transportador mais competitivo. “Temos a incumbência de modificar a gestão das empresas transportadoras, de modo a contribuir para uma melhor tomada de decisões. Ao formarmos os gestores dos mais diferentes modais, estamos construindo soluções inovadoras para responder aos mais variados desafios”, destaca o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa. De acordo com ele, o mundo e o setor de transporte pedem urgência, e a velocidade das transformações requerem o desenvolvimento das habilidades e das competências certas para um transporte mais inovador, tecnológico e assertivo.

Vander Costa frisa que a acirrada competitividade do mercado mostra que investir no capital humano se tornou um dos requisitos fundamentais para as empresas evoluírem diante de um cenário de insegurança. “Vivemos intensamente esse contexto durante a pandemia. Desafios incomuns foram colocados à sociedade e transformaram, de maneira determinante, o transporte. É por isso que as ações do ITL se fortaleceram e levaram para os empresários brasileiros as melhores práticas do mundo dos negócios.”

O diretor executivo do ITL, João Victor Mendes, afirma que nunca foi tão necessário “pensar fora da caixa”. “Para planejar o futuro e superar os desafios atuais, é preciso ter profissionais capacitados. E o ITL vem cumprindo o seu papel de aperfeiçoar novas lideranças, induzindo soluções inovadoras e discussões estratégicas. Estamos transformando e contribuindo com o desenvolvimento das empresas e, consequentemente, da economia do país. E são os alunos, em sala de aula, que constroem um setor de transporte ainda mais forte e inovador”, conclui.



➤ A mais tradicional universidade do mundo da aviação

O ITL se tornou uma ferramenta não só de aprendizado, como também de evolução para as empresas. É o que pensa a diretora-adjunta do Instituto, Eliana Costa. “É preciso pensar na saúde dos negócios, pois transformações estão ocorrendo de forma constante e o imponderável já deixou de ser exceção”, explica. Conforme ressalta, em tempos difíceis, é imperioso refletir para além dos horizontes convencionais. “Para isso, precisamos de parceiros do mais alto nível mundial”, completa.

É o caso da Certificação Internacional Aviation Management, ministrada pela Erau (Embry-Riddle Aeronautical University), a única universidade totalmente especializada em aviação e aeroespço no mundo. A certificação vem desenvolvendo novas habilidades e operações no setor de aviação, informa Israel Treptow, vice chancellor e head of Central & South America da Embry-Riddle. “Estamos próximos de iniciar a oitava turma da Certificação.

Desde a primeira, já capacitamos mais de 200 profissionais do setor de aviação no Brasil. Muitos dos nossos graduados cresceram profissionalmente desde que se formaram em nosso programa e atualmente ocupam posições de alta gestão dentro das Companhias aéreas”, diz.

Treptow ainda cita que a parceria vem mudando o setor de transporte por meio do compartilhamento de experiências e pelos trabalhos aplicativos relevantes ao setor aéreo. “Um dos projetos dos alunos trouxe a possibilidade de mudanças na regulamentação brasileira em relação ao abastecimento de aeronaves. Ele possibilitou um ganho de eficiência para as empresas, trazendo economia que, ao ser implementada, tem o potencial de reduzir o custo das passagens aéreas”, finaliza.

A Certificação recebeu, em abril, o prêmio Excelência em Inovação de Aprendizagem Online e Híbrida, concedido pelo Online Learning Consortium — consórcio sediado em Boston (EUA).



Certificação Internacional Aviation Management

Alunos: 213

Empresas contempladas: 14

6 turmas formadas; 1 em andamento; 1 a ser iniciada em 2023

➤ Governança, Compliance e Gestão de Riscos com ênfase no Transporte e Infraestrutura

Oferecer elementos para colaboradores que atuam nos departamentos de logística, governança, *compliance*, jurídico, recursos humanos e licitação, no setor de transporte e logística, para terem um desempenho integrado às boas práticas de governança, *compliance* e gestão de riscos. Essa é a função do curso executivo Governança, Compliance e Gestão de Riscos com Ênfase no Transporte e Infraestrutura, promovido pelo IGCP (Instituto Latino-Americano de Governança e Compliance Público).

O professor do programa do IGCP Marcio Medeiros declara que o principal ganho dos alunos é voltar para suas empresas com *insights* e ferramentas de aperfeiçoamento da gestão da organização, que resultarão em melhores resultados: “Colaboramos para construir um legado de transformação do modelo de governança, resultando em melhoria da eficiência operacional, melhor aproveitamento dos ativos e possibilidades de alavancagem financeira”, explica.



Governança e Compliance

Alunos: 42

Empresas: 40

1 turma formada; 1 a ser iniciada em 2023

► Líder mundial em operação metroferroviária

A DB Rail Academy, do grupo Deutsche Bahn, é um dos líderes mundiais em operação e serviços de mobilidade de passageiros e logística. Atuante nos modais ferroviário, rodoviário, marítimo e aeroviário em mais de 130 países, a instituição é responsável pela Certificação Internacional em Gestão de Sistemas Ferroviários e Metroferroviários — destinada a profissionais que atuam em empresas que operam o transporte de cargas e de passageiros sobre trilhos no Brasil. “O curso está em sua terceira turma e vem proporcionando uma oportunidade única, aos alunos, de aprendizado com profissionais de experiência internacional em gestão ferroviária”, destaca o diretor executivo da DB Engineering & Consulting do Brasil, Peter Mirow.

“As empresas, por meio de seus gestores, desenvolvem habilidades e conhecimentos que contribuem para elevar o padrão de gestão ferroviária no Brasil”, diz. Além disso, Mirow ressalta que a parceria tem um impacto positivo no setor de transporte no país: “Os traba-

lhos de conclusão do curso trazem benefícios tangíveis para as empresas, que, por sua vez, levam mais eficiência e melhor desempenho ao setor, beneficiando tanto a indústria quanto a economia”.

O curso está estruturado em 7 módulos presenciais, realizados na cidade de Brasília (DF), mais visita técnica, na Alemanha, na sede da DB, totalizando 420 horas. O módulo internacional da segunda turma, será realizado entre os dias 11 a 15 de setembro de 2023, em Berlim e Hamburgo, na Alemanha. Durante a visita ocorre-

Certificação Internacional em Gestão de Sistemas Ferroviários e Metroferroviários

Alunos: 107

Empresas: 23

2 turmas formadas; 1 em andamento



► Parceiros na capital da navegação

Fazer o aluno entender a relevância do transporte aquaviário no comércio internacional, percebendo a importância da gestão das redes portuárias interiores e da integração multimodal para a competitividade no transporte — esse é o objetivo da Certificação Internacional em Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal. O curso é ministrado pelo STC Internacional – Shipping and Transport College, em conjunto com a Erasmus UPT – Erasmus Centre for Urban, Ports and Transport Economics, duas das maiores instituições de ensino de transporte aquaviário do mundo, localizadas em Roterdã (Holanda).

Em abril de 2023, 32 executivos, gestores e técnicos do setor aquaviário brasileiro participaram, na cidade holandesa, do módulo internacional que encerrou a primeira turma dessa certificação. Para a diretora da Erasmus UPT, Larissa van der Lugt, tudo que envolve a logística é importante para a economia e para a prosperidade de um país. “Quando profissionais do setor agregam conhecimento com temas como desenvolvimento sustentável, novas tendências digitais e tecnológicas, entre outros, é possível nortear o que se deve fazer e onde investir”, afirma.

“O curso trouxe evolução profissional e foi de enorme importância, não apenas pelo *networking* orgânico que é criado, como também pelo conteúdo passado em sala. Mudou o meu *mindset*. Hoje, sou um profissional bem mais alinhado com a realidade do Brasil e sabendo das tendências internacionais.

Lucas Elias, gerente de Operações da Shiplog Agency, formado no curso da Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal

Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal

Alunos: 40

Empresas: 26

1 turma formada; 1 a ser iniciada em 2023



➤ Especializações customizadas com uma das melhores instituições do mundo

O ITL tem a premissa de fornecer uma educação executiva de classe mundial, atualizada com as tendências do mercado e que atenda às necessidades específicas das organizações. Por isso, entre seus parceiros está a Fundação Dom Cabral, eleita a 7ª melhor escola de negócios do mundo pelo *ranking* de educação executiva do jornal Financial Times, que ministra os cursos de pós-graduação em Gestão de Negócios e Gestão de Recursos Humanos.

“O curso em Gestão de Negócios é customizado para as empresas do setor de transportes e têm um impacto significativo nas organizações”, explica Mônica Côrtes de Domenico, gerente dos programas de pós-graduação da FDC, “já são 59 turmas formadas, com uma gama de disciplinas e vivências práticas em temas essenciais, como liderança adaptativa, marketing estratégico, finanças corporativas, sustentabilidade e inclusão da diversidade, comunicação interpessoal e inovação e competitividade.”

Sobre a pós-graduação em Gestão de Recursos Humanos, Mônica pondera que a capacitação foi desenhada especialmente para os gestores de RH

das empresas. “É uma resposta direta às demandas específicas dessa área. Reconhecemos a importância do capital humano como um diferencial competitivo e abordamos os desafios de RH enfrentados pelas empresas de transporte, capacitando os gestores a serem protagonistas do processo de mudança e líderes com visão estratégica”, finaliza.


FDC

Gestão de Negócios

Alunos: 2.418

Empresas contempladas: 790
55 turmas formadas; 4 em andamento;
4 a serem iniciadas em 2023

Gestão de Recursos Humanos

Alunos: 124

Empresas contempladas: 86
2 turmas formadas; 1 em andamento;
1 a ser iniciada em 2023

“A formação agrega muito à capacidade intelectual dos nossos profissionais. A empresa ganha, pois temos colaboradores atualizados com o que há de melhor no mercado. Essa expertise é aplicada à nossa organização com implementação de novos processos.”

Diana Amadeu, coordenadora de Recursos Humanos da Transportes Bertolini

“Os funcionários formados pelo Instituto se tornam um ativo humano particular dentro da CPTM e, dentro do possível, replicam seus conhecimentos nas suas áreas de atuação. Os conhecimentos adquiridos excedem à programação curricular de cada curso devido à troca de experiências promovidas durante as aulas.”

Ivan Moreno, gerente de Recursos Humanos da CPTM

“O curso de Gestão de Negócios desenvolve as habilidades e ajuda o nosso time a chegar ao sucesso pessoal e profissional. Os nossos colaboradores se sentem valorizados com a oportunidade de aprimorar conhecimentos. As habilidades adquiridas e desenvolvidas durante as aulas fornecem conhecimentos para diversas ações no dia a dia, principalmente no trabalho em equipe, melhorando a comunicação, a motivação e o desenvolvimento profissional e pessoal da equipe em alcançar as metas.”

Irani Bertolini, fundador e diretor-presidente da Transportes Bertolini Ltda.



► MBA em Logística e Supply Chain Management 4.0 e Gestão de Finanças

O ITL também mantém parceria com o Ibmecc Educacional, uma das principais instituições do país na oferta de cursos de graduação, pós-graduação e extensão. A partir dessa parceria, são oferecidos o MBA em Logística e Supply Chain Management 4.0 e a Especialização em Gestão de Finanças.

O MBA busca desenvolver e elevar a *performance* de gestores financeiros do setor transportador. Professor do Ibmecc Educacional, Fábio Pontes fala da importância de se aprimorar conhecimentos, habilidades e atitudes alinhados ao negócio: “Estamos preparando os líderes e gestores para uma atuação inovadora em busca de soluções eficientes, eficazes e conscientes do papel do indivíduo na organização, refletindo em melhorias na produtividade, condução eficiente de projetos e processos, além de facilitar a gestão do negócio”. Pontes reforça que o MBA em Logística vem contribuindo para a qualificação e o desenvolvimento de gestores em organizações que

operam em diversas etapas da cadeia de suprimentos.

A Especialização em Gestão de Finanças visa desenvolver gestores financeiros em negócios cada vez mais difíceis, por meio de conteúdos favoráveis ao contexto e às ações que são impostas à gestão financeira das organizações do setor de transporte.

MBA em Logística e Supply Chain Management 4.0

Alunos: 42
Empresas contempladas: 33
1 turma em andamento

Gestão de Finanças

Alunos: 84
Empresas contempladas: 59
1 turma formada; 1 em andamento;
1 a ser iniciada em 2023



ibmecc

► LGPD para o Setor de Transporte

Com seis turmas formadas e quatro a serem iniciadas em 2023, o ITL oferece o curso executivo LGPD para o Setor de Transporte. A capacitação leva, para a sala de aula, conteúdos para que os transportadores compreendam as mudanças administrativas, tecnológicas e culturais impostas pela LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais). Destinado a profissionais de transporte e logística que estejam realizando a adequação dos procedimentos internos de suas empresas à LGPD, o programa do curso foi concebido pelas entidades do Sistema Transporte juntamente com especialistas do tema.

“Além do ganho de conhecimento, tivemos resultado no processo interno com as pessoas da empresa. A contribuição vem dos aprendizados do curso de Gestão de Negócios, no qual trabalhamos bastante a área de recursos humanos. Hoje, todos os departamentos recorrem a mim, devido à bagagem que obtive no curso.”

Amaral Borges, diretor de operação e tráfego da Expresso de Transportes Catanduva, formado no curso de Governança e Compliance, Gestão de Negócios e LGPD

LGPD para o Setor de Transporte

Alunos: 198
Empresas contempladas: 137
6 turmas formadas; 4 a serem iniciadas em 2023



DANILO
DONEDA
consultoria



➤ O transporte e a logística pelos olhos do marketing

Em tempos de logística 4.0, consolidar conhecimentos de marketing é essencial para as empresas. Pensando nesse desafio, foi criado o MBA em Gestão Estratégica de Marketing com Foco em Supply Chain e Transporte. Ministrado pela ESPM (Escola Superior de Propaganda e Marketing), instituição com 71 anos de história e com nota máxima no MEC, o MBA, em sua primeira turma, busca fazer a diferença por meio de novas tendências.

A coordenadora acadêmica de programas executivos da ESPM, Isabella de Vasconcellos, comenta que está sendo oferecida, aos alunos, a oportunidade de desenvolverem um projeto de marketing estratégico, baseado na inteligência competitiva de mercado e na análise do comportamento do consumidor. “Nessa parceria, estão sendo observados e discutidos, junto aos *players*, os novos modelos de negócio e o uso de *business intelligence* e *big data* no marketing, incentivando o espírito empreendedor e o desenvolvimento do plano de negócio”, detalha ela.



ESPM

Gestão Estratégica de Marketing com Foco em Supply Chain e Transporte

Alunos: 45

Empresas: 37

1 turma em andamento

➤ Rede Alumni e Prêmio Inova Transporte

Para promover experiências e manter conectados alunos e egressos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, foi promovido, em março de 2023, na sede do Sistema Transporte, o primeiro encontro da Rede Alumni. O objetivo da iniciativa foi proporcionar a troca de experiências e o aprimoramento das qualificações oferecidas aos gestores e executivos do setor de transporte.

Outra novidade no primeiro encontro da Rede Alumni do Transporte foi a primeira edição do Prêmio Inova Transporte, promovido pela CNT, pelo SEST SENAT e pelo ITL, e que teve como propósito estimular o desenvolvimento de projetos de alta qualidade e reconhecer as melhores soluções implementadas nas empresas de transporte. Candidataram-se à premiação os alunos que tiveram seus trabalhos de conclusão de curso apresentados e aprovados até dezembro de 2022. Ao todo, seis projetos foram premiados e receberam um troféu de reconhecimento pelo trabalho concretizado. Entre os vencedores foi escolhido um destaque, que recebeu um prêmio especial: a inscrição no Study Trip, um módulo internacional, que será realizado entre 12 e 18 de novembro de 2023, em Boston (EUA).

Esse destaque foi para o projeto “Modelo colaborativo que promova geração de valor para empresas do setor metroferroviário brasileiro”. O trabalho trouxe o estudo de um modelo que promoveu a geração de valor para empresas do setor metroferroviário e que oportunizou uma dinâmica de modelos entre as organizações MRS Logística, VLI Logística e CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), no universo de compartilhamento de serviços, de ativos, no intercâmbio de conhecimento e na gestão de suprimentos.



Rede Alumni do Transporte



PRÊMIO inova TRANSPORT
CNT | SEST SENAT | ITL



➤ FIT – Promovendo debates e novas formas de fazer o transporte



Além das certificações internacionais, cursos executivos e especializações, o ITL, ao longo de sua existência, tornou-se um agente multiplicador de debates e discussões sobre questões inerentes ao setor de transporte e infraestrutura. Essa é a principal premissa do FIT – Fórum ITL de Inovação do Transporte, cuja primeira edição foi realizada em fevereiro de 2022, com o debate sobre as Novas Tecnologias e Conectividades nas Rodovias Brasileiras. O segundo FIT, promovido em outubro de 2022, teve como tema central Fontes Alternativas de Energia no Transporte. Em 2023, o Fórum acontecerá em 28 de setembro e reunirá autoridades e especialistas para debaterem questões relacionadas ao ESG (ambiental, social e governança).

Assista às duas edições do FIT:



Novas tecnologias e conectividade nas rodovias brasileiras



Fontes alternativas de energia no transporte

➤ Inovação e pesquisa

Sob o guarda-chuva do ITL, também está a Biblioteca do Transporte Aylmer Chieppe. A estrutura — situada no Edifício Clésio Andrade, em Brasília, sede do Sistema Transporte — disponibiliza um acervo de mais de 4 mil exemplares, entre livros, teses, dissertações, periódicos, obras de referência, obras raras e multimeios. O horário de funcionamento do espaço é de segunda a sexta-feira, das 8h15 às 18h15.

Na Biblioteca, o ITL também mantém o Repositório Digital do Transporte. A plataforma facilita o gerenciamento e amplia o acesso a publicações digitais sobre o transporte e áreas a ele relacionadas, como infraestrutura, gestão, logística, tecnologia e inovação. Atualmente, o Repositório conta com 379 projetos construídos em sala de aula, de todos os modais, disponíveis para consulta.



Acesse o Repositório Digital do Transporte:



➤ Turmas abertas

Especialização em Gestão de Negócios

São Paulo – inscrições até 11/06

Curitiba – inscrições até 09/07

Especialização em Gestão de Recursos Humanos

Belo Horizonte – inscrições até 03/09

Especialização em Gestão de Finanças

São Paulo – inscrições até 30/07

Certificação Internacional Aviation Management

São Paulo – inscrições até 18/06

➤ Novas turmas em breve

LGPLD para o Setor de Transporte

Certificação Internacional em Gestão do Transporte Aquaviário e Integração Multimodal

Governança, Compliance e Gestão de Riscos com Ênfase no Transporte e Infraestrutura ■





Revolução verde

Hidrogênio renovável promete entrar para a linha de frente da rota tecnológica alternativa aos combustíveis fósseis em um futuro não muito distante; o Brasil tem chance de liderar a transição energética

por Hércules Barros



Alinhada ao ciclo promissor da rota tecnológica de combustíveis, a Confederação Nacional do Transporte faz a sua parte e dedica a terceira edição da série CNT Energia no Transporte ao hidrogênio renovável. Conhecido como hidrogênio verde, o H₂ renovável figura entre os principais combustíveis sustentáveis e pode despontar — em um futuro não muito distante — como uma das soluções para mitigar a atual emissão de gases do efeito estufa (GEE), causadores do aquecimento global. Produzido a partir de fonte energética renovável de origem eólica, hidráulica, solar e de biomassas, o insumo tem despertado o interesse de diferentes setores que buscam investir em tecnologias sustentáveis

e que levam à descarbonização. É o caso do transporte.

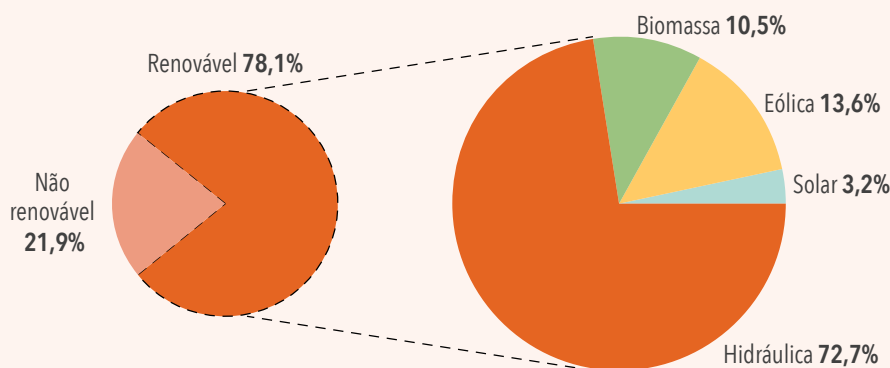
Para ampliar o conhecimento do transportador sobre a possibilidade de uso desse combustível no setor, além de incentivar a pesquisa e o investimento na área, a publicação Hidrogênio Renovável – Uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário apresenta as vantagens e os desafios desse combustível verde, sob os seus aspectos ambiental e técnico.

O presidente da CNT, Vander Costa, afirma que a Confederação tem, em sua agenda ambiental, a visão de ser a principal promotora de ações voltadas ao desenvolvimento sustentável do setor de transporte e da qualidade de vida de seus trabalhadores no Brasil. “Com essa publica-

ção, a CNT expressa o reconhecimento da importância da atividade transportadora no desenvolvimento sustentável do país e na construção de um setor ainda mais responsável ambientalmente, entregando melhor qualidade de vida ao transportador e à sociedade.”

No Brasil, 78% da eletricidade produzida utilizando energia renovável, o que pode tornar o país líder na produção mundial de hidrogênio verde. O potencial do país é um diferencial, uma vez que, na matriz elétrica do mundo inteiro, apenas 28,6% da eletricidade é produzida com fontes alternativas. Já na Europa, por exemplo, mais de 60% da matriz elétrica não é renovável. Para ser considerado hidrogênio sustentável, sua produção deve utilizar eletricidade limpa.

Oferta interna de energia elétrica no Brasil, por tipo de fonte renovável



Fonte: EPE (2022), com adaptações da CNT. Acesso em: 06 fev. 2023. Link de acesso: bit.ly/40JWTA3



Além da viabilidade de produção para seu uso nacional, o H₂ verde pode ser exportado, o que impulsionaria a utilização de diferentes modos de transporte para viabilizar a sua distribuição e consumo nacional e internacional. Dessa forma, também seria estimulado o desenvolvimento da integração multimodal.

Os fabricantes de veículos automotivos já começaram a testar o H₂ verde. De acordo com os experimentos, poluem menos quando abastecidos com hidrogênio verde do que com diesel. A diferença foi constatada em testes com três tipos de veículos: caminhões de 12 toneladas, de 40 toneladas e ônibus urbano.

As reduções de emissões de GEE são, respectivamente, de 87%, 85% e 89% em relação aos mesmos veículos testados com diesel misturado com 7% de biodiesel. Alguns modelos de caminhão e ônibus já possuem tecnologia

embarcada para serem abastecidos com H₂, mas faltam, ainda, incentivos financeiros para tornar essa alternativa mais acessível, além de existir a necessidade de avançar a infraestrutura de postos de abastecimento.

A legislação brasileira sobre o tema é outro gargalo. A primeira regulamentação foi em 1998, mas, apenas em 2021, houve a publicação de resolução priorizando a destinação de recursos de pesquisa, desenvolvimento e inovação para o hidrogênio e demais temas afetos. A consolidação concretizou-se com a instituição, no mesmo ano, do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH₂). A medida visa estabelecer o H₂ como fonte energética para uma matriz nacional de baixo carbono.

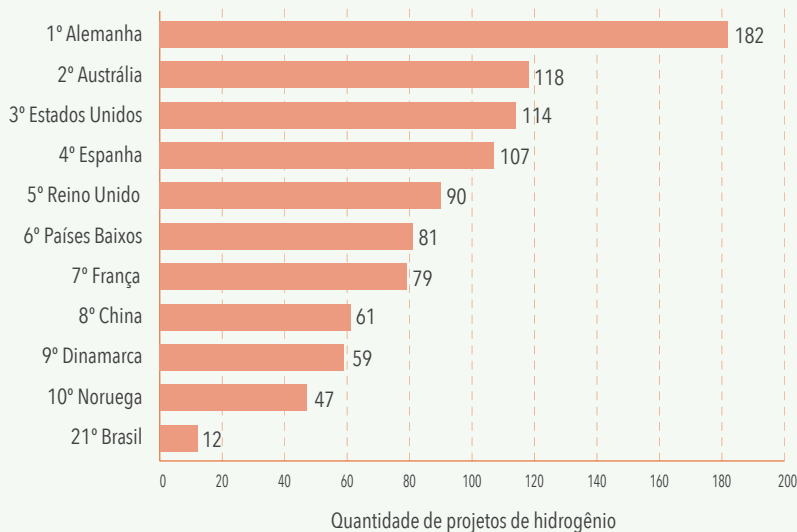
Já no setor de transporte, a tendência é que o H₂ verde se torne um combustível automotivo cada vez mais presente, devido à sua emissão de escapamento nula, auxiliando, dessa

forma, o setor a se descarbonizar, conforme previsto nas contribuições nacionalmente determinadas pelo Acordo de Paris, firmado pelo Brasil em 2015.

Na avaliação do diretor executivo da CNT, Bruno Batista, o Brasil pode se beneficiar muito com as tecnologias de hidrogênio verde para uso no transporte. “Dada a grande oferta de energias renováveis para a sua produção, como a solar, eólica e hidráulica”, explica.

Assim, a modalidade rodoviária será uma das grandes beneficiárias dessa alternativa. Nesse sentido, a série CNT Energia no Transporte tem o propósito de incentivar a redução do consumo de combustível fóssil e contribuir com a eficiência energética dos veículos pesados, como caminhões e ônibus, além de promover o uso de tecnologias menos poluentes.

Quantitativo de registros de projetos de produção de hidrogênio em diferentes países



Acesse a publicação
**Hidrogênio Renovável –
Uma das rotas para
descarbonizar
o transporte rodoviário:**



Ranking diferenciado

Atualmente, existem mais de mil registros de projetos de hidrogênio por diferentes países, mas a quantidade dos que são dedicados ao H₂ renovável ainda é incipiente. O Brasil está na lista dos que investem em estudo sobre hidrogênio renovável. São concepções que se encontram em fases de desenvolvimento, avaliação da viabilidade e definição de investimentos.

De 182 projetos mapeados pela CNT, o Brasil ocupa a 21ª posição, com 12 produções registradas. A diferença é que a maioria das pesquisas nacionais é dedicada à produção de hidrogênio verde, com a utilização de fontes renováveis, enquanto os demais países que lideram o *ranking* fazem uso de matriz energética predominantemente fóssil para a sua produção.

Vantagens

- diminui as emissões de GEE do segmento rodoviário e pode levar à redução do aquecimento global e das mudanças climáticas;
- aumenta a oferta de novas fontes renováveis para abastecimento de caminhões e ônibus;
- expande as opções de veículos mais limpos para o transportador;
- possui mais energia por quilograma quando comparado aos demais combustíveis;
- impulsiona o Brasil em termos de liderança na produção exportação de energia limpa;
- expande a economia verde nacional;
- aproveita as infraestruturas dutoviárias existentes;
- dispõe de tecnologias já existentes para a sua produção;
- estimula o aumento de oferta de energia renovável na produção de eletricidade;
- emite apenas vapor d'água em sua utilização veicular;
- permite viagens silenciosas e estáveis, por poder ser aplicado em veículos elétricos;
- exige apenas água e eletricidade em seu processo produtivo; e
- permite a produção de outros insumos comercializáveis, como a amônia.

Desafios

- demanda grande quantidade de energia renovável, ainda em crescimento no país;
- necessita de quantidade considerável de água como matéria-prima;
- faltam regulamentações quanto às suas especificações e comercialização;
- enfrenta um mercado energético dominado pelos combustíveis fósseis;
- apresenta alto custo associado à sua produção, podendo ser repassado no preço final aos transportadores;
- depende de eletricidade limpa para categorizá-lo como renovável;
- conta com pouca oferta nacional;
- apresenta perdas energéticas na sua cadeia de produção, distribuição e utilização;
- demanda processo de liquefação para facilitar o seu armazenamento, o que aumenta o seu saldo de emissões e custos associados;
- exige infraestrutura de abastecimento ainda não consolidada no país;
- possui tecnologia de produção (eletrolise) ainda de baixa escala;
- conta com veículos pesados ainda na fase de testes; e
- requer elevado nível de segurança, por ser muito inflamável. ■



Mobilidade urbana em pauta

Em Seminário de Mobilidade Urbana, em Aracaju (SE), promovido pela Fetralse, em parceria com o Sistema Transporte, foram debatidas propostas para a mobilidade urbana e o transporte público no Brasil

por Diego Gomes



Por ano, 148 horas são desperdiçadas no trânsito das 20 cidades mais congestionadas do mundo, é que o informa o estudo The 2022 Global Traffic Scorecard. No Brasil, a realidade é ainda mais crônica. Os brasileiros que residem nas capitais gastam, em média, diariamente, quase duas horas no trânsito, o equivalente a 21 dias no ano, conforme a Pesquisa Mobilidade Urbana (2022), da Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas. Os números revelam um cenário de imobilidade urbana nos principais centros. De acordo com especialistas, um problema dessa envergadura está ancorado na falta de infraestrutura e tem sérias implicações no âmbito social.

No caso brasileiro, o fato é que o país subinveste e subfinancia o transporte coletivo, além de privilegiar e subsidiar o transporte individual motorizado. Além disso, a pandemia de covid-19 causou uma perda financeira estimada em R\$ 36 bilhões para o setor de transporte público por ônibus urbano, acumulado entre março de 2020 e fevereiro de 2023, segundo dados da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos). Até hoje o segmento se ressentiu dos efeitos da crise. A recuperação do número de passageiros transportados no pós-pandemia foi apenas parcial. A demanda atual já atingiu 82,8% dos níveis verificados no pré-pandemia.

A partir dessa perspectiva, o Sistema Transporte marcou presença no Seminário de Mobilidade Urbana, realizado em Aracaju, em Sergipe. Organizado pela Fetralse

(Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados de Alagoas e Sergipe), em parceria com a CNT e o SEST SENAT, o evento, promovido nos dias 17 e 18 de maio, abordou temas como relações dos poderes público e privado, prioridade para o transporte coletivo, fontes de custeio, licitação, qualidade de vida do colaborador do transporte, sustentabilidade ambiental, acessibilidade e mobilidade urbana, inovações tecnológicas, entre outros.

No painel de abertura – cujo tema foi “Como a união dos poderes público e privado contribui para a mobilidade urbana” –, o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, afirmou que a parceria público-privada é fundamental para ter a melhor solução para um transporte público que dê conforto à população e que permita também uma locomoção rápida. “Estamos tentando provocar discussões na busca de alternativas. Os resultados podem não sair hoje, mas traçaremos ideias que poderão ser implementadas. Vamos dar início às discussões que poderão surtir resultados para as próximas décadas”, avaliou.

Vander Costa sustentou que o poder público deve financiar parte do custo do transporte público, estabelecendo premissas que devem ser cumpridas pelas empresas. “Dessa forma, a tarifa passa a ser pública, pois é o poder público que vai definir o quanto será subsidiado e, assim, o quanto será pago pelo cidadão”, declarou.

No mesmo painel, o governador de Sergipe, Fábio Mitidieri, concordou que é preciso haver

união de todos para enfrentarmos as dificuldades do setor. “Precisamos envolver todos, inclusive a sociedade, nesse debate, para que encontremos a solução. E este evento propõe justamente isso. Estamos tendo a oportunidade de expor os problemas, apresentar as sugestões e colocar o poder público à disposição da iniciativa privada para que, juntos, encontremos alternativas que venham a atender, principalmente, à população. Os poderes público e privado precisam caminhar juntos. Não somos adversários, mas, sim, aliados nesse processo que visa à prestação de um serviço cada vez melhor ao cidadão”, afirmou.

Transporte na UTI

O prefeito de Aracaju e presidente da FNP (Frente Nacional dos Prefeitos), Edvaldo Nogueira, declarou que o sistema de transporte público coletivo do país “se encontra na UTI” e que, somente com uma atuação “rápida e enérgica” dos entes federativos, “será possível salvá-lo”. Ele lembrou que os problemas enfrentados atualmente pelo sistema de transporte são um reflexo da pandemia, que agravou a crise no segmento como um todo, em virtude da obrigatoriedade da redução do número de passageiros e da manutenção de toda a frota circulando para atender à população com segurança.

“Hoje, temos frotas envelhecidas e uma tarifa que não sustenta o sistema, mas que é pesada para o cidadão que paga, entre muitos outros problemas que afetam o transporte público brasileiro. Além disso, ne-



nhuma tarifa do transporte público que é cobrada ao cidadão reflete o custo real do sistema. Isso significa que, para manterem a prestação dos serviços aos cidadãos, os municípios precisam arcar com um valor substancial para assegurarem que o sistema continue operando. Mas essa conta já não fecha mais. Ela se tornou insustentável”, reiterou o prefeito, informando que, em Aracaju, a Prefeitura investe R\$ 9 milhões, por ano, para subsidiar o transporte público.

Nesse sentido, Edvaldo ressaltou que “é preciso que haja uma divisão entre governos municipais, estaduais e federal para que um novo modelo de financiamento seja criado”. “Precisamos de que o Governo Federal entre com recursos para que a gente possa sair dessa crise, de imediato, enquanto trabalhamos por um novo marco regulatório do sistema de transporte. Tudo isso deve ser colocado em debate neste encontro, para

que possamos construir conjuntamente as soluções”, completou.

Mediador do painel, o presidente da Fetralse, Alberto Almeida, enalteceu a importância do evento para aportar contribuições ao desenvolvimento do transporte público e da mobilidade urbana no Brasil. “Queremos agregar valor, tratar sobre as dificuldades e apontar as alternativas, buscando soluções aplicáveis”, arrematou.

Qualidade de vida dos trabalhadores

No painel “Qualidade de vida: como o bem-estar do colaborador impacta o melhor serviço de transporte”, durante o Seminário de Mobilidade Urbana, a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, abordou os benefícios para o trabalhador e para as empresas transportadoras ao investirem em ações de qualidade de vida. Nesse sentido, ela apresentou a estrutura e os serviços oferecidos pelo SEST SENAT.

“Queremos levar mais capacitação profissional e qualidade de vida para as empresas e com isso contribuir para uma prestação de serviço mais eficiente para a população. O SEST SENAT conta com uma série de cursos voltados para a formação e o desenvolvimento dos seus colaboradores. Além disso, nos dedicamos para oferecermos cuidado com o bem-estar de todos, por meio do atendimento em várias modalidades de saúde e de práticas esportivas e de lazer.”

Conheça os
serviços do
SEST SENAT:



Biometano

No segundo dia de evento, a gerente executiva ambiental da CNT, Erica Marcos, participou do painel “Energia renovável para o transporte de passageiros. Biometano: uma alternativa limpa para o transporte”. Na ocasião, Erica apresentou a Série CNT Energia no Transporte e abordou em detalhe a fonte energética biometano como uma alternativa limpa para o transporte rodoviário.

Segundo ela, as emissões de veículos movidos a biometano são menores em comparação com veículos do ciclo diesel e gás natural. “A média geral de redução de emissão é de 64%, com destaque para o percentual de redução de ônibus, que foi de 75% em relação ao diesel”, disse. Erica explicou que existem veículos rodoviários, no país que já possuem tecnologia própria para receber esse tipo de combustível. “A produção, o uso e a comercialização de biometano estão previstos em atos normativos. Embora o decreto que estabelece o uso do gás natural em veículos automotores e motores estacionários tenha sido editado em 1966, somente em 2017 essa utilização foi regulada tecnicamente e padrões para aprovação do controle de qualidade foram estabelecidos.” ■

Acesse o documento
*Biometano— Uma alternativa
limpa para o modal rodoviário:*





Os desafios do transporte metroferroviário

*Segunda edição do Fórum de Mobilidade,
promovido pela ANPTrilhos, discutiu os
caminhos para a evolução do setor*

por Carlos Teixeira



O Brasil possui 21 sistemas de transporte urbano de passageiros sobre trilhos, distribuídos em 11 estados e no Distrito Federal, que cobrem menos de 50% do país, de acordo com dados da ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos). Esses sistemas são operados por 16 empresas — das quais oito são de capital privado —, que, anualmente, transportam 3,9 bilhões de passageiros por ano e 10,9 milhões diariamente. O setor ainda lida com um déficit estimado de R\$ 17 bilhões, quando analisamos exclusivamente a queda nas receitas tarifárias provocada pela pandemia de covid-19.

Tão importante para a mobilidade urbana, o segmento metroferroviário age para desatar os nós advindos da crise e da falta de soluções para poder avançar. Para isso, players assinalam que são necessárias ações como a revisão do Marco Legal do Transporte Público Coletivo de passageiros e da política de financiamento do transporte público, além da regulação de contratos, de modo a garantir maior segurança jurídica e maior participação da União no papel de indutor e guardião da política nacional de mobilidade urbana.

À luz desses desafios, foi realizada pela ANPTrilhos, no dia 24 de maio, em Brasília (DF), o 2º Fórum de Mobilidade. Na abertura do evento, o presidente da CNT, Vander Costa, destacou que o momento é oportuno para o debate. “Após

a pandemia, estamos voltando às discussões sobre os caminhos dessa transição do setor. A mobilidade urbana é um direito constitucional e, por isso, precisa ser financiada. Para isso, é necessária uma mudança de cultura, além de enxergarmos que é preciso distinguir tarifa pública de tarifa remunerada pelo operador. Mas, sem investimentos e previsibilidade, não temos como rediscutir a mobilidade e sabermos aonde queremos chegar”, afirmou.

Na avaliação do presidente da ANPTrilhos, Joubert Flores, o Brasil é muito urbanizado e é necessário adequá-lo às redes metroferroviárias. “A associação foi fundada para mostrar a importância do modal como um agente estruturador da mobilidade. Para isso, é necessário um planejamento estruturado que atinja a população que o utiliza. Mas precisamos que ele seja custeado, assim como de investimentos para expandirmos o transporte metroferroviário, que é de natureza social, previsto na Constituição”, disse.

Para o ministro das Cidades, Jader Filho, o governo já atua, se preocupa e compreende a importância do tema. “Passamos por um momento difícil. Temos que debater de forma abrangente o nosso modelo atual, que passa por um momento crítico. E o Ministério das Cidades pretende discutir políticas públicas com estados, municípios e a iniciativa privada. É preciso uma solução conjunta, que não é simples e nem barata, mas que é necessária. Carecemos de alternativas para alcançar uma rede única de transporte,

com diferentes funções e modos de financiamento.”

Desafios

Entre as questões centrais que afligem o setor metroferroviário de passageiros atualmente, estão: a falta de um marco regulatório do transporte público urbano e inter-regional; uma governança assertiva e sem interferência nas decisões técnicas; a insistência em se implantar linhas de transporte sobre pneus em corredores onde se faz necessário o transporte sobre trilhos; a baixa integração entre as linhas de transporte dos vários modais; e a falta de integração tarifária — bilhete único — em várias operações.

No painel Desenvolvimento do Transporte Metroferroviário Urbano, os temas gravitam ao redor da importância do transporte sobre trilhos para a mobilidade, os desafios a serem enfrentados e a necessidade de reestruturação do marco regulatório, além da adoção de uma nova política de financiamento do transporte público. Para o secretário nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, Denis Eduardo Andia, é preciso compreender como as empresas podem, a médio prazo, se qualificar em todos os sentidos, desde infraestrutura até operações: “Temos um compromisso com essas questões, além da continuação dos investimentos em sistemas de trilhos que já estão em operação. A carteira disponível está sendo analisada, como o VLT da Baixada Santista, em São Paulo, e o metrô de Fortaleza”.



Propostas

Durante o Fórum de Mobilidade Urbana, a ANPTrilhos lançou a Agenda de Governo do Setor Metroferroviário 2023-2026. No documento, constam propostas para a melhoria da mobilidade e o desenvolvimento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil. A Agenda apresenta reivindicações setoriais que poderão resultar na melhoria de qualidade do serviço prestado a milhões de cidadãos e consolidar a segurança jurídica para

a atração de novos investimentos, bem como a sustentabilidade dos negócios do setor, abrindo espaço para a expansão do transporte de alta capacidade para ainda mais brasileiros.

Atualmente, a PNMU (Política Nacional de Mobilidade Urbana) é o marco regulatório que norteia os tomadores de decisão a uma visão mais integrada da mobilidade urbana. Para a diretora executiva da ANPTrilhos, Roberta Marchesi, os problemas da mobilidade continu-

am se agravando. “Isso é consequência da escassez de investimentos e das escolhas imediatas dos governantes. Hoje, experimentamos um longo tempo para deslocamento diário no país, o que impacta a competitividade e o bem-estar da população”, declarou.

Acesse a
Agenda de Governo do
Setor Metroferroviário
2023-2026:



Transporte metroferroviário

O que os cidadãos querem:

- rapidez;
- disponibilidade;
- menor custo;
- segurança.

O que o país oferece:

- modelo de financiamento do transporte público defasado;
- cidadão sobrecarregado por custear o sistema de transporte público, via pagamento de tarifas;
- modicidade tarifária fragilizada ou inexistente, colocando em risco a saúde financeira dos operadores;
- baixo nível de investimentos em manutenção, inovação e em expansão da rede de transporte em relação à demanda crescente;
- descentralização das decisões em mobilidade pelas esferas de poder, o que desorganiza o planejamento e prejudica o atendimento adequado e de qualidade aos passageiros;
- gestão ineficiente dos vários modais de transporte de massas;
- concorrência entre modais coletivos de alta e de média capacidades nos mesmos trajetos.

Fonte: Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada).



Trens de passageiros, autoridade metropolitana e avanço dos projetos de investimento

Ao longo dos debates, foram abordados o desenvolvimento do transporte metroferroviário urbano, a retomada dos trens regionais de passageiros e ações para atração de investimentos. O chefe de Assessoria de Concessões da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), José Bissacot, afirmou que o Brasil tem um potencial de construção de cinco mil quilômetros de trilhos no segmento de passageiros.

Ele falou, ainda, do projeto do trem de passageiros, que está em gestação, cujo objetivo é ligar a cidade de Campinas (SP) e a capital paulista. O trajeto seria feito em uma hora. Seriam 360 mil passageiros por dia, todos sentados, e

com uma tarifa máxima de R\$ 64. Pelo projeto, ainda seria possível viabilizar a expansão do transporte de cargas, que teria uma linha exclusiva. Bissacot informou que o leilão do trem está previsto para novembro de 2023, com o início da operação previsto para março de 2031.

O diretor de Mercado e Inovação da Infra S.A., Marcelo Vinaldi, disse que o governo está realizando diversos estudos para identificar pequenas linhas férreas não utilizadas: “Muitas delas podem ser reativadas para o transporte de passageiros. Buscamos também alternativas para linhas de cargas que possam ter operações conjugadas. Nosso objetivo é retomar o

investimento no transporte regional de passageiros. Mas, para isso, precisamos de modelagens que se adequem às questões”.

Para o diretor-presidente da ViaQuatro e da ViaMobilidade, Francisco Pierrini, o tema é desafiador e complicado em um país com dimensões tão grandes: “O Brasil possui grandes centros urbanos, onde vivem 85% da população, e temos apenas 1.100 quilômetros de trilhos. Na Europa, são 250 mil quilômetros. Precisamos de um avanço, que só virá com marco regulatório, segurança jurídica e garantia de investimentos, além da criação de uma autoridade metropolitana. Confiamos nessas medidas para avançarmos”, disse.

Apenas quatro linhas restantes

O Brasil já apresentou ligações ferroviárias entre grandes cidades, como em São Paulo e no Rio de Janeiro. No final do século 20, porém, muitas linhas foram descontinuadas. Atualmente, o país conta apenas com quatro linhas estaduais. Entre elas, está a ligação ferroviária entre a Região Metropolitana de Vitória, no Espírito Santo, a Belo Horizonte, capital de Minas Gerais. É o único trem diário de passageiros de longa distância do Brasil, que faz um trajeto de 664 quilômetros. O trem passa por 28 estações ao longo do caminho.

Outra via é a EFC (Estrada de Ferro Carajás), uma ferrovia diagonal brasileira com 892 quilômetros de extensão, operada pela mineradora Vale S.A. Ela passa pelos estados do Maranhão e do Pará, ligando o Porto do Itaqui, no município de São Luís, à Marabá e Parauapebas. É o mais longo percurso de trem de passageiros do Brasil e leva 16 horas de viagem.

O trem entre Curitiba e Morretes (PR) corta a Serra do Mar Paranaense e circula desde a inauguração da ferrovia, em 1885 — quando nasceu para exportar erva-mate e madeira. O trajeto é de 75 quilômetros, sendo de três a quatro horas de viagem, e passa por quatro estações. Por fim, o Expresso Turístico é um projeto da CPTM de trem turístico que faz viagens entre a Estação da Luz e Paranapiacaba, Mogi das Cruzes e Jundiaí, em São Paulo. ■



Para acabar com os ecos da pandemia

Dois mil e vinte, o pior ano da história da aviação, ainda reverbera no modal aéreo brasileiro; nova legislação promete diminuir prejuízos do setor

por Carlos Teixeira



Em março de 2023, os voos comerciais no Brasil chegaram a 96% de ocupação — números que se aproximaram dos níveis pré-pandemia. Em janeiro e fevereiro, os dados também já haviam sido animadores, chegando a 93% e 89%, respectivamente. As informações são da Alta (Associação Latino-Americana e do Caribe de Transporte Aéreo) e, em tese, poderiam ser motivo de otimismo para o setor aéreo brasileiro. Afinal, uma aviação comercial pujante mostra o grau de desenvolvimento de um país, principalmente aqueles com grande dimensão territorial, como é o caso do Brasil.

Mas, por ora, recomenda-se cautela. O setor ainda se ressentiu dos prejuízos provocados pela pandemia, e não poderia ser diferente. O ano de 2020 ficou marcado como o pior da história da aviação. Para se ter uma ideia, nesse período, foram registradas perdas diárias da ordem de US\$ 230 milhões, resultando em um prejuízo anual de US\$ 84,3 bilhões. Esse cenário causou uma redução de mais de US\$ 419 bilhões nas receitas do setor.

No auge do caos aéreo, especialistas e *players* do setor previam que só seria possível dar início a uma retomada em 2023. E foi o que de fato aconteceu: a previsão se con-

cretizou ao mesmo tempo em que a OMS (Organização Mundial da Saúde) decretou o fim da emergência global da covid-19. O rastro de estragos, porém, ainda repercute. Aqui, os prejuízos das companhias aéreas chegaram ao montante de R\$ 46,39 bilhões até 2022, de acordo com a Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas). Sem ajuda do governo federal, o setor também sofreu com a disparada do preço do QAV (querosene de aviação), que, em abril de 2021, registrou alta de mais de 121%, na comparação com o mesmo período em 2020, informa.

Com esse pano de fundo, o cenário ainda segue desafiador para 2023. Em nota, a Abear afirma que a volatilidade do câmbio do dólar e do petróleo contribuem para elevar o custo operacional e das passagens. Para dissipar de vez o trauma, o setor comemora a sanção presidencial da Lei nº 14.592, após passar por aprovação pelo Congresso Nacional.

A Abear considera positivas as recentes medidas anunciadas para redução do preço do combustível e para a desoneração de impostos. Segundo a entidade, tais ações são fundamentais para a retomada das operações domésticas e internacionais. “Também são uma forma de minimizar as enormes perdas en-

frentadas nos últimos anos. A nota ainda cita que a Associação espera por medidas estruturantes de longo prazo que possam recolocar o setor no mesmo patamar de preços dos anos anteriores. “A mais urgente é a revisão de como é cobrado o combustível usado nos aviões, que, no país, segue precificado como se viesse do exterior, sendo que mais de 90% desse insumo é produzido aqui.”

O Ministério de Portos e Aeroportos, por meio de nota, declarou que a desoneração das passagens incidirá sobre as receitas do transporte aéreo de passageiros, bem como reduzirá as pressões sobre o caixa e o risco de insolvência das empresas que atuam no setor. “Essa medida permitirá que as companhias possam retomar rotas interrompidas durante a pandemia e acelerar a recuperação do setor”, disse a pasta.

O Ministério ainda fala que a adoção de alterações estruturais na aviação civil deve ser uma busca constante dos órgãos governamentais. Entre elas, o órgão destaca a redução do preço do combustível de aviação; a diminuição do excesso de judicialização das relações de consumo; a diminuição da tributação incidente sobre a aviação civil; e a atração de mais empresas aéreas para aumento da concorrência.





Tamanho da renúncia

De acordo com a projeção adotada pelo governo federal, estima-se que a desoneração de PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre as receitas oriundas da atividade de transporte aéreo regular de passageiros gerará o seguinte impacto em termos de renúncia fiscal:

- 2023 → R\$ 505,82 milhões
- 2024 → R\$ 534,84 milhões
- 2025 → R\$ 564,63 milhões



Fonte: Ministério de Portos e Aeroportos.

Crescimento parado e combustível alto

Os anos anteriores à pandemia foram de grande expectativa para a aviação brasileira. Segundo a Abear, com um modelo de liberdade tarifária aliado ao aumento do poder de consumo da população, o número de passageiros por avião triplicou de 2002 a 2017. Essa realidade permitiu também que o preço médio das passagens caísse de cerca de R\$ 900 para R\$ 400 no mesmo período. “O país saltou de 30 milhões para 100 milhões de passageiros transportados ao final desses 15 anos. Porém o ciclo de crescimento sofreu um baque a partir de 2017, com a escalada nos custos do setor”, diz a nota.

A entidade explica que esse cenário foi agravado pela pandemia e pela guerra na Ucrânia, comprometendo todo o mercado internacional de óleo e gás, o que pressionou

os custos de refino do petróleo. De 2019 para 2022, para se ter dimensão, o custo do QAV subiu 121%, impactando os custos estruturais e os preços dos bilhetes. A Associação ainda lembra que o Brasil é o único país que tributa o QAV, tornando o preço pago nas refinarias brasileiras 32% superior ao valor pago pelas companhias aéreas americanas. “Só o combustível responde por cerca de 40% dos custos”, informa a Abear.

Segundo dados da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), a tarifa média no ano passado foi de R\$ 644,5. O valor é R\$ 113 mais caro que o de 2021, e R\$ 126 maior que o de 2019, período pré-pandemia. Os preços foram corrigidos pelo IPCA (Índice de preços no consumidor) atualizado até fevereiro de 2023. Em 2023, os valores mensais, seguem ainda mais alto que os do ano passa-

do. Janeiro deste ano teve o maior valor mensal, R\$ 591,66, desde 2012. A tarifa média de fevereiro, foi de R\$ 572,12, por sua vez, só perde para a de 2012 e 2014.

O diretor-geral da Iata (Associação Internacional de Transporte Aéreo, na sigla em inglês) no Brasil, Dany Oliveira, ressalta que a desoneração representa um catalisador, considerando o cenário de recuperação no qual o setor de aviação se encontra após as consequências nefastas da pandemia. “Diferentemente de outros grandes mercados de aviação, as empresas aéreas brasileiras não receberam auxílio financeiro governamental. Além disso, o combustível de aviação no Brasil é um dos mais caros do planeta — somado a incertezas jurídicas e regulatórias que trazem alta na carga tributária e excesso de judicialização.



Por outro lado, Oliveira afirma que a aviação brasileira tem espaço para crescimento, principalmente em termos de conectividade doméstica e diversificação de conexões internacionais diretas. Ele cita que, em 2019, a Iata desenvolveu uma análise para o mercado brasileiro com a implementação das melhores práticas globais. “Nessa perspectiva, em 20 anos, o país poderia mais que quadruplicar a quantidade de passageiros transportados ao ano. Um país mais

competitivo no transporte aéreo é aquele que tem uma gestão eficaz da infraestrutura, uma cadeia de suprimentos competitiva, facilitação efetiva para o fluxo de passageiros e cargas, além de processos regulatórios inteligentes que promovam a realização de negócios”, destaca.

Dany Oliveira informa que a análise da Associação mostra o potencial inexplorado da aviação comercial brasileira. O país conta com uma população de mais de

211 milhões de habitantes e realiza pouco mais de 95 milhões de viagens de avião por ano. Isso representa 0,45 viagem para cada brasileiro. “O Chile, um mercado comparativamente menor, registrou 1,23 viagem aérea por habitante, enquanto mercados como os EUA e a Espanha chegaram a um índice de 2,60 e 4,45 viagens, respectivamente. Ou seja, para um país com essa população e tamanho geográfico, deveríamos ter mais brasileiros voando”, finaliza.

Alternativas para sobreviver

Em abril de 2020, a retração de voos domésticos no Brasil chegou a 93%. Com a diminuição de mercado, as companhias aéreas buscaram alternativas para sobreviver em um contexto no qual o abismo financeiro se juntou à necessidade de segurança sanitária. O número de voos caiu cerca de 54% em todo o mundo e foram canceladas 7,5 milhões de viagens, conforme números da Iata. Em alguns países, o poder público operou para dar às empresas alguma solidez e competitividade — nos Estados Unidos, o governo aportou US\$ 25 bilhões no setor; na França, os recursos foram da ordem de € 7 bilhões; e, na Alemanha, o socorro para a Lufthansa chegou a € 9 bilhões.



O que vem pela frente

Mozart Alemão acredita que as empresas, em um primeiro momento após a desoneração do governo, reduzirão os preços das passagens aéreas, demonstrando que o subsídio é mesmo necessário. “Inicialmente, para demonstrar boa vontade e atender à solicitação do governo, as empresas reduzirão os preços das passagens aéreas”, diz. Alemão ainda cita que a alta da demanda mesmo com passagens caras mostra que os voos se tornaram algo exclusivo.

“Infelizmente, a realidade mostra que o preço das passagens aéreas influencia o perfil econômico dos passageiros. O valor das passagens é consequência da procura. Existe um valor mínimo para que o negócio seja sustentável, mas, para voos com grande demanda, não há por que reduzir preços. As empresas buscarão maximizar os ganhos exatamente nos voos de grande demanda. A diminuição de preços só se dará nos voos em que seja possível aumentar a demanda com essa redução”, conclui.

Crescimento em 2023

Dados da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) de abril, mostram que sete milhões de passageiros se locomovendo em viagens domésticas no país, nos três primeiros meses de 2023. Os números mostram um aumento de um milhão de passageiros em relação ao mesmo período de 2022.

A demanda da oferta do setor aéreo também aponta que foram ocupados 10 milhões de assentos em março deste ano, um aumento de 20%, em relação aos 8 milhões ocupados no mesmo período do ano passado. Para março de 2023, a taxa de aproveitamento (que leva em conta a variação da demanda e da oferta) foi de 78,9%. Além disso, o mês contabilizou 38 milhões de cargas de correio em voos domésticos.

Os dados da Anac, ainda mostram um crescimento no número de decolagens em 2023, sendo janeiro, fevereiro e março responsáveis por 196.330 mil decolagens. O número angaria 25,2 mil decolagens a mais que em 2022, quando os primeiros três meses somaram 168.096 mil decolagens. ■



Foto de Carlo Wrede

O registro de uma tragédia

Primeiro empate no Prêmio CNT foi o flagrante de uma fatalidade, em 1999, que aflige milhares de famílias anualmente; caso chama a atenção para a questão da violência no trânsito

por Diego Gomes

Foto de Domingos Peixoto



A dor de uma tragédia marcou o primeiro empate registrado na história do Prêmio CNT de Jornalismo. Pelas lentes dos fotojornalistas Domingos Peixoto e Carlo Wrede, foi eternizado o exato momento em que um pai descobre que havia perdido o filho em um terrível acidente de carro. Era 29 de dezembro de 1999, quando o despretenso passeio diurno do senhor Antônio Gomes pela Lagoa Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro (RJ), foi interrompido para olhar um acidente de carro que atraía transeuntes. No local, um carro carbonizado, com os corpos de dois jovens queimados. Antônio teve um pressentimento e perguntou aos bombeiros o nome das vítimas. Ao verificar um documento de identificação entregue a ele, o presságio se transformou em tragédia: seu filho de 19 anos estava morto.

Todo o sofrimento e o desespero incontidos de um pai recém-enlutado foram captados pelos dois fotojornalistas, que estavam no local por ocasião do acidente. Como podemos observar nas duas imagens que abrem esta matéria, os profissionais registraram a mesma cena, só que por ângulos e momentos distintos (separados por segundos). Tanto Peixoto, do jornal Extra, quanto Wrede, à época no Jornal do Brasil, conquistaram o Prêmio CNT de Jornalismo daquele ano, na categoria Fotografia, ob-

tendo rigorosamente a mesma nota do corpo de jurados. A premiação, porém, não amainou o impacto de presenciar tamanho infortúnio. Até hoje, a lembrança daquela manhã de sábado os acompanha.

Domingos Peixoto explica que, naquele período, era o primeiro fotógrafo a chegar à redação: “Em todo plantão de fim de semana, a gente tinha a preocupação em relação às tragédias que aconteciam de madrugada, envolvendo especialmente jovens, carros e bebidas”. E foi exatamente o que aconteceu. Na noite anterior, os universitários Bernardo Antônio Salviano Gomes, de 19 anos — filho de Antônio —, e Gustavo Fonseca Duarte, de 21 anos, haviam saído para se divertir e, na volta, o mais velho, sob efeito de álcool, perdeu o controle de um Citroën Xsara preto, que bateu violentamente contra um poste, próximo à entrada da Autoestrada Lagoa-Barra. O choque provocou vazamento de gasolina e o carro pegou fogo. Os corpos, carbonizados, ficaram irreconhecíveis. Do incêndio, só escaparam o cartão do serviço de assistência 24 horas, o toca-fitas e um talão de cheques.

“Assim que eu cheguei ao jornal, fiquei sabendo que havia acontecido um acidente na Lagoa Rodrigo de Freitas. Peguei meu equipamento e fui para o local. Quando estava me aproximando, já havia umas faixas para isolar as pessoas e comecei a escutar um urro muito alto. Aí, eu já imaginei do que se

tratava. Saí rapidamente do carro e, ao chegar, vejo lá um senhor que havia acabado de reconhecer o corpo do próprio filho, por meio de um documento de identificação”, relata Peixoto.

Carlo Wrede, hoje aposentado, conta que viu o instante em que o pai, desconfiado, aproximou-se da cena da tragédia. “De repente, chegou um senhor, que estava caminhando pela Lagoa, e começou a olhar atentamente. Eu logo senti que ele poderia conhecer alguém envolvido. Quando o bombeiro chega com um documento e entrega para ele, acontece a cena dramática, que, na hora, me deixou com um nó na garganta horrível. E eu fiz essa foto. Por coincidência, logo embaixo de mim, eu vi o Domingos Peixoto fazendo a mesma foto. Ganhei o Prêmio, mas, ao mesmo tempo, fiquei com essa imagem na minha cabeça por muito tempo.”

Os dois fotojornalistas comentam que um acidente dessa natureza induz à reflexão sobre a importância de combater as causas da violência no trânsito, que incluem desde a falta de investimento em infraestrutura viária até a inegável importância de incutir, na sociedade, a cultura da educação e do respeito no trânsito. Eles consideram que o Prêmio CNT de Jornalismo, ao amplificar questões sociais tão relevantes, colabora de maneira decisiva para aumentar a conscientização da população.



Problema social

O doloroso episódio retratado nas imagens vencedoras do Prêmio CNT é emblemático para chamar a atenção da problemática do trânsito, que afeta milhares de pessoas todos os anos. Durante este mês de maio, foram realizadas diversas ações no âmbito do movimento internacional de conscientização para redução de acidentes de trânsito, o Maio Amarelo. (Confira na página 50 todos os detalhes da atuação do Sistema Transporte ao longo dessa grande mobilização em prol da vida). No Brasil, os acidentes e mortes no trânsito ainda são uma realidade alarmante. Segundo dados do Ministério da Saúde, ocorrem cerca de 40 mil mortes por essa causa, anualmente. Além disso, muitas pessoas sofrem lesões graves ou permanentes, o que impacta também a vida de suas famílias e da sociedade como um todo.

Conforme o Painel CNT de Acidentes Rodoviários, o total de acidentes nas rodovias federais, em 2022, foi de 64.447, sendo que 52.948 deles acabaram com vítimas (mortos ou feridos). O período de Carnaval foi o campeão de sinistros nas rodovias federais no mesmo ano. O custo total estimado dos acidentes ocorridos em rodovias federais em 2022 foi de

R\$ 12,92 bilhões. O valor é praticamente 100% maior do que todo o investimento público aplicado ano passado na malha pública federal (R\$ 6,51 bilhões) e representa um aumento de quase R\$ 800 milhões em relação a 2021.

Segundo a CNT, os acidentes e mortes acontecem com maior frequência aos fins de semana, de sexta-feira a domingo. Somados, os três dias representam quase metade dos registros de sinistros (48%) e pouco mais da metade do número de mortes (53,7%). Entre as pessoas envolvidas, prevalecem aquelas acima de 45 anos de idade (28%), sendo que o sexo masculino corresponde a 70% dos envolvidos e 81% do número de óbitos.

Especialistas avaliam que tais indicadores sinalizam a necessidade de mais investimento em infraestrutura rodoviária e em educação no trânsito com foco na segurança viária, condicionantes que podem contribuir para a redução efetiva do número e da gravidade dos acidentes na malha rodoviária. A diminuição de acidentes gera benefícios para o transporte, para a economia e para a sociedade e, por isso, deve ser buscada.

O maior prêmio de jornalismo do Brasil!

Inscrições

De 12 de junho a 7 de agosto de 2023 (até as 18h), para trabalhos veiculados no período de 8 de agosto de 2022 a 7 de agosto de 2023.

Premiação

R\$ 305 mil em prêmios.

R\$ 60 mil para o Grande Prêmio + troféu e certificado.

R\$ 35 mil para o vencedor de cada categoria + troféu e certificado. ■





Trânsito mais seguro e humanizado

Unidades do SEST SENAT em todo o país realizaram ações de educação e conscientização dentro da campanha Maio Amarelo, que completa dez anos em 2023

por Aline Roriz



O SEST SENAT realizou, de 1º a 31 de maio, mais uma mobilização nacional, desta vez dentro da campanha do Maio Amarelo. Foram registrados mais de 400 mil atendimentos para trabalhadores do transporte e para a comunidade em geral em quase 700 pontos do país. Em 2023, a CNT e o SEST SENAT são os apoiadores centrais da campanha, que conta com esforços do Observatório Nacional de Segurança Viária, do Ministério dos Transportes e do Ministério das Cidades.

Foram desenvolvidas diversas atividades, como *blitze* educativas, palestras de conscientização e atendimentos gratuitos de saúde. As ações foram realizadas em empresas de transporte, terminais de cargas e de passageiros, pontos de parada e postos de combustíveis. Os profissionais das Unidades Operacionais levaram conscientização e orientações sobre o papel de cada um para a construção de um trânsito mais seguro.

Em 2023, o foco da conscientização são as escolhas que cada pessoa pode fazer para tornar o trânsito mais humanizado e seguro. Por isso, o slogan da campanha foi “No trânsito, escolho a vida”. Afinal, se o propósito das leis de trânsito é proteger pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas, quando nós escolhemos respeitar essas regras, nós escolhemos a vida.

Para a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, somente com respeito, responsabilidade e senso de cole-

tividade é possível construir um caminho mais seguro, de modo a reduzir os índices de acidentes que o Brasil registra anualmente: “A atuação do SEST SENAT está diretamente relacionada à segurança no trânsito. Espero que consigamos, com mais essa iniciativa, ampliar a reflexão sobre a segurança viária. É importante sabermos que *essa ação* não começa nem se encerra em maio. O mês é apenas uma referência para a revitalização do discurso e das práticas em favor de uma cultura de respeito à vida. Esperamos que a mensagem do Maio Amarelo seja estendida por todo o ano”.

O mote da campanha em 2023 — “No trânsito, escolho a vida” — nos lembra que decisões individuais acertadas podem proteger, também, a vida de quem está ao redor. Por isso, usar todos os equipamentos ou dispositivos de segurança deve ser a primeira escolha no trânsito, seja como pedestre, ciclista, motociclista ou motorista.

Uma das ações de conscientização que o SEST SENAT realizou

em alguns locais da mobilização do Maio Amarelo utilizou os óculos que simulam embriaguez, para que as pessoas possam entender o risco de dirigir depois de ingerir bebida alcoólica. “A experiência de usar os óculos de embriaguez foi surreal. Eu nunca tive contato com bebida alcoólica e, ao usar esse simulador, vi o quanto é horrível. Bebida ao volante, nunca”, afirmou Amanda Oliveira, motorista da Expresso Adamantina, de Araçatuba (SP).

Além de conscientizar, a mobilização proporciona atendimento para motoristas e trabalhadores do transporte. Profissionais das Unidades Operacionais do SEST SENAT realizaram avaliações e deram orientações de como eles podem melhorar os cuidados com a saúde. Acredito que esse tipo de ação seja importante para nós, caminhoneiros, porque traz uma atenção em relação à nossa saúde, além de ser algo que realmente enaltece a nossa profissão”, afirmou o motorista profissional Igor Abizares, que participou da ação em Jacaré (SP).



Lançamento oficial

Na cerimônia oficial de lançamento da campanha, em 2 de maio, no auditório do Ministério dos Transportes, em Brasília (DF), o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, destacou que a segurança no trânsito sempre ocupou lugar de destaque nas ações das instituições que integram o Sistema (CNT, SEST SENAT e ITL). “Com muita satisfação, somos, pelo terceiro ano consecutivo, os apoiadores centrais dessa importante causa. Espero que consigamos ampliar a reflexão crítica sobre a relevância da segurança viária”, apontou Vander Costa.

Adriualdo Catão, secretário nacional de Trânsito da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito), destacou a importância da iniciativa. “No mundo, nós somos o terceiro país com mais mortes no trânsito. Essa é uma marca que nos envergonha. São mortes evitáveis e [a vida] não tem preço. Essa campanha serve para intensificar as ações que já praticamos durante todo o ano. Não podemos admitir mais essas estatísticas. Vamos trabalhar juntos para mudar essa realidade”, encorajou.



Em homenagem aos dez anos do Maio Amarelo, os Correios lançaram um selo personalizado com a logomarca da campanha e um carimbo comemorativo. Temístocles Rodrigues, diretor de Operações dos Correios, afirmou que o lançamento do selo reafirma o compromisso da empresa com a segurança no trânsito. “Como a única instituição presente em todos os municípios brasileiros, a nossa empresa possui a maior frota logística do Brasil. São mais de 23 mil veículos próprios circulando todos os dias por nossas ruas, avenidas e rodovias. Sabemos, portanto, da importância de se desenvolver ações para prevenir acidentes e promover a educação viária. Construir uma mobilidade mais pacífica é escolher um futuro com mais segurança”, finalizou.

Uma campanha para chamar a atenção

Neste ano, o Movimento Maio Amarelo completa dez anos de existência, uma década dedicada a reunir esforços dos mais diversos atores com o objetivo de chamar a atenção da sociedade para o alto índice de mortes e feridos no trânsito.

Em 11 de maio de 2011, a ONU (Organização das Nações Unidas) decretou a Década de Ações para Segurança no Trânsito. Com isso, o mês de maio se tornou referência mundial para o balanço das medidas realizadas no mundo inteiro. A campanha usa amarelo em referência ao sinal de advertência no semáforo, que simboliza a atenção necessária para a causa.

Em 2014, nasceu o Movimento Maio Amarelo no Brasil e, desde então, anualmente, é escolhido um tema com objetivo de propagar o conhecimento, abordando toda a amplitude que a questão exige.

Paulo Guimarães, presidente do Observatório Nacional de Segurança Viária, enfatizou o quanto 2023 é significativo para o movimento. “O Maio Amarelo é um assunto que vem crescendo ano após ano. A campanha tem a proposta de chamar a sociedade para fazer boas escolhas. Nos últimos dez anos, falou-se muito de autocuidado. Neste ano, a gente faz uma provocação diferenciada, estimulando as pessoas a cobrarem comportamentos adequados dos que estão ao redor”, pontuou.



Madrinha da mobilização

A deputada federal Helena Lima (MDB/RR) foi a madrinha da mobilização nacional do SEST SENAT. A parlamentar é empresária e defensora do setor de transporte. No dia 26 de maio, ela participou de uma ação no Terminal do Caimbé, em Boa Vista (RR), onde pôde ver de perto como são os atendimentos do SEST SENAT aos trabalhadores do transporte.

“Este ano, o movimento Maio Amarelo completa dez anos e eu tenho a honra de ser madrinha da ação do SEST SENAT que integra um projeto nacional, que tem preservado milhares de vidas por meio do diálogo e da conscientização de toda a população. Temos muitos desafios no trânsito em todo o país, especialmente na região Norte, que represento, e tenho lutado



para mudar essa realidade. Quero fazer um convite especial a você, motorista, passageiro, pedestre, ciclista, a todos: vamos escolher a vida”, afirmou a deputada.



Atuação nacional permanente

Além da mobilização nacional, o SEST SENAT mantém atendimentos permanentes de atenção à saúde dos motoristas profissionais e oferece cursos de capacitação para garantir mais segurança no trânsito.

Nas 162 Unidades em funcionamento em

todo o país, são oferecidos atendimentos de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia. Também são ofertados treinamentos com foco na direção segura, que aliam teoria e prática. ■

Saiba mais:



Esforços para a formação de novos motoristas

SEST SENAT fecha parcerias com instituições públicas e privadas para ampliar a capacitação de mão de obra e contribuir com o desenvolvimento do setor

por Aline Roriz

O SEST SENAT, ao longo dos seus quase 30 anos — que serão comemorados em setembro de 2023 —, tem confirmado sua atuação em prol do desenvolvimento econômico e social do Brasil. Hoje, com 162 Unidades Operacionais em todo o país, a instituição tem uma capilaridade que permite beneficiar mais de 5.300 municípios.

Para aumentar ainda mais o atendimento, o SEST SENAT

tem estabelecido parcerias com instituições, empresas e órgãos públicos para o desenvolvimento de ações que tornem o setor mais competitivo.

“Procuramos desenvolver um trabalho focado e decisivo para melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores e disponibilizar para o transporte brasileiro uma força de trabalho capacitada e especializada. Estamos sempre em busca de alternativas para a geração de emprego e renda, preparando os profissionais

e aumentando a empregabilidade”, afirma a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Em 2022, foram mais de 5,89 milhões de atendimentos em desenvolvimento profissional realizados pelo SEST SENAT para trabalhadores do setor de transporte, seus dependentes e a comunidade. Conheça algumas das parcerias firmadas entre o SEST SENAT e outras instituições públicas e privadas para capacitar de forma mais estratégica e personalizada os trabalhadores.





Voucher Transportador

O mais recente acordo foi assinado com o Governo do Mato Grosso do Sul, em 2 de maio, voltado à qualificação de motoristas de caminhão e de ônibus. Intitulado Voucher Transportador, o programa vai capacitar 1000 profissionais dentro do projeto Escola de Motoristas Profissionais, e vai custear a mudança de CNH para as categorias “D” e “E”. Os beneficiados são moradores das regiões de Campo Grande, Três Lagoas, Dourados, Corumbá, Chapadão do Sul e São Gabriel do Oeste.

O Voucher Transportador faz parte do Plano Estadual de Qualificação Profissional, lançado pelo governo sul-mato-grossense, e vai contribuir com os trabalhadores na obtenção de empregos melhores, na criação de novas oportunidades e no aumento da renda de profissionais.

“O SEST SENAT se sente orgulhoso por merecer a confiança do governo do estado e do Detran, também ator importante neste momento histórico. A gente espera que essa iniciativa inédita seja replicada por outros estados”, destacou o presidente do Conselho



Regional do SEST SENAT no Mato Grosso do Sul, João Resende Filho.

Inicialmente, foi escolhido o segmento de motoristas de caminhão e passageiros por haver uma demanda crescente no escoamento da produção do estado, em função, principalmente, do setor de celulose.

O diretor-adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira, destacou que a falta de contratação no setor de transporte ocorre, muitas vezes, pelo fato de as empresas não terem mão de obra qualificada. “Por isso, é uma alegria fazer parte desse programa e, assim, oferecer ao mercado profissionais capacitados. O governo está de parabéns pela iniciativa.”





SEST SENAT homologado pela Raízen

Ainda em maio, o SEST SENAT firmou um acordo inédito de cooperação técnica com a Raízen, empresa integrada de energia e licenciada da Shell, para homologar os cursos oferecidos pela instituição. O acordo atualizou o Manual de Transporte Rodoviário do Embarcador da Raízen, de modo a reduzir a necessidade de experiência profissional exigida pela empresa aos egressos das capacitações do SEST SENAT.

Antes, a Raízen exigia até dois anos de experiência comprovada para a contratação de motoristas, a depender do nível da operação. A partir de agora, essa exigência passou a ser de seis meses de experiência, além da aprovação da Raízen e da conclusão do treinamento do SEST SENAT. Esse acordo busca resolver uma grande dificuldade da Raízen na hora de contratar prestadores de serviço para o transporte de produtos perigosos.

Para viabilizar a homologação, durante os meses de novembro e dezembro de 2022, foram realizadas

turmas-piloto de formação de condutores para veículos articulados e biarticulados voltadas a colaboradores das empresas Transpedrosa, TransJordano, IC Transportes e Transmasut — transportadoras que prestam serviço de logística para a Raízen. Cerca de 50 condutores participaram do curso derivado da Escola de Motoristas Profissionais do SEST SENAT, com carga horária de 127 horas, com aulas teóricas e práticas.

O desempenho dos egressos foi mensurado e comparado com o dos demais motoristas das operações da Raízen. O resultado foi satisfatório, e as Unidades Operacionais que realizaram as turmas-piloto foram homologadas para a oferta dos cursos. São elas: Ponta Grossa (PR), Campinas (SP), Contagem (MG) e Cuiabá (MT). Outras Unidades do SEST SENAT, localizadas em pontos estratégicos para a embarcadora e para os transportadores, serão capacitadas e, em breve, também passarão pelo processo de homologação.

Primeira habilitação

O SEST SENAT tem parcerias com algumas prefeituras de municípios de Alagoas para a oferta do Programa CNH Social, que consiste na emissão da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para usuários do CadÚnico (Cadastro Único). O objetivo é que eles tenham mais oportunidades no mercado de trabalho. Para o ano de 2023, são mais de 700 vagas para as cidades de Maceió, Teotônio Vilela, Coité do Noia, Ouro Branco, São Sebastião e União dos Palmares. Há ainda algumas propostas em andamento para outras cidades alagoanas, além de prefeituras de Sergipe.

O projeto é custeado pela prefeitura ou governo do estado mediante um contrato firmado com o SEST SENAT, que faz toda a gestão do processo de obtenção da CNH. Os alunos, além de passarem por todo o processo para adquirir a carteira de motorista, fazem



um curso de qualificação para a primeira habilitação, com 30 horas-aula. As prefeituras são responsáveis por lançar o edital do programa com as regras e os interessados se inscrevem na Secretaria Municipal de Assistência Social comprovando as exigências: ter baixa renda; residir no município; possuir cadastro no CadÚnico; e não ter histórico criminal.



Condutor de Transporte Florestal no Paraná

O SEST SENAT, em parceria com o Subcomitê de Logística formado por empresas de transporte do Paraná e com a Klabin, produtora de papéis e contratante dos serviços dessas empresas, lançou o Projeto Formação Profissional para Condutor de Transporte Florestal. A ação tem como objetivo atender a uma demanda crescente por profissionais qualificados na área de transporte florestal.

A capacitação tem carga horária de 58 horas-aula, com módulos teórico e prático, e prevê a formação integral desses profissionais, passando por conteúdos comportamentais, de tecnologia embarcada, de práticas corretas de direção e manobra e de legislação e condução preventiva para enfrentar desafios e situações de riscos que existem no dia a dia nesse tipo de transporte. Os motoristas serão treinados a atuar com segurança e eficiência nas comunidades onde ocorre o transporte de madeira e celulose.

As empresas do Subcomitê enfrentam dificuldades na contratação de motoristas com experiência na condução *off-road* de carretas. O curso resulta em uma certificação que amplia a empregabilidade desses profissionais, porque desenvolve, nos alunos, habilidades cognitivas e comportamentais, levando os motoristas profissionais a estarem aptos a conduzir de forma segura e sustentável, identificando as condições adversas próprias desse tipo de transporte.

O Projeto vai formar seis turmas, com 40 alunos em cada. Após a formatura, os alunos serão imediatamente contratados pelas empresas que formam o Subcomitê. Entre elas, estão a BBM Logística, a JSL e a Suzanlog. A primeira turma teve início no dia 15 de março.

Os interessados em participar das próximas etapas de inscrições devem enviar currículo para o email [cursos@rcrlh.com](mailto: cursos@rcrlh.com) (empresa responsável pela seleção contratada pelo Subcomitê de Logística).

Emprega BH

Com objetivo de aumentar a capacidade de empregabilidade de jovens e adultos em situação de vulnerabilidade social em Belo Horizonte, o SEST SENAT e a prefeitura da capital mineira assinaram um acordo de cooperação técnica. A parceria teve início em 2022 e capacitou profissionais para atuar com logística, motoristas de veículos de transporte escolar,

além da oferta de vagas na Escola de Motoristas Profissionais.

Para 2023, há mais de 170 vagas para os cursos de operador de empilhadeira, mecânica e transporte de passageiros. As inscrições são feitas na prefeitura de Belo Horizonte e os candidatos passam por uma avaliação socioeconômica, a cargo do Executivo municipal, antes de ter sua inscrição homologada.

Exército Brasileiro

Militares do 38º Batalhão de Infantaria, em Vila Velha (ES), serão qualificados pelo SEST SENAT da cidade vizinha, Cariacica, por meio de uma parceria entre as instituições. São 15 vagas para os cursos de condutor de veículos de emergência, de transporte coletivo de passageiros e de

transporte de produtos perigosos.

O objetivo da parceria é proporcionar uma qualificação profissional aos militares temporários para que eles tenham mais oportunidades de ingresso no mercado de trabalho ao término do serviço militar. Os cursos começam no mês de junho. ■

Ficou interessado em fazer uma parceria com o SEST SENAT? Envie um email falando sobre a sua demanda:





Uma nova unidade no Rio de Janeiro

Nova Friburgo ganha uma estrutura mais ampla e moderna para atender trabalhadores do transporte e a comunidade

por Aline Roriz

O SEST SENAT inaugurou uma nova unidade em Nova Friburgo (RJ), mais ampla e moderna. A estrutura de 1.800 m² de área construída e com capacidade para realizar mais de 53 mil atendimentos ao ano substitui a que funcionou durante 15 anos, em

um posto de combustível da cidade. A cerimônia de inauguração foi realizada em 30 de maio.

A unidade de Nova Friburgo agora conta com sala de treinamento com simulador de direção de caminhão, carreta e ônibus — tecnologia de ponta utilizada no aperfeiçoamento de motoristas profis-

sionais, com foco na prevenção de acidentes e na condução eficiente e econômica, com capacidade para 15 alunos; três salas de aula com capacidade para 25 alunos cada; e uma sala de treinamento da EaD, com capacidade para 18 alunos. Na área de saúde, está equipada para prestar atendimentos em fisioterapia,



psicologia, nutrição e odontologia clínica em quatro consultórios.

“O SEST SENAT tem o compromisso com o país de capacitar os trabalhadores e oferecer atenção às famílias e aos colaboradores que pertencem à cadeia do transporte. Ampliamos a nossa atuação em Nova Friburgo, o que representa um novo ciclo do transporte para essa região”, enalteceu o presidente do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL), Vander Costa, durante a cerimônia.

Para o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT do Rio de Janeiro, Eduardo Rebuzzi, a nova unidade vai garantir mais acesso a serviços de excelência. “Nova Friburgo tem uma importância significativa para o estado e a nova unidade vai ampliar a atuação do SEST SENAT na região, pois está em um local estratégico na cidade, com fácil acesso para os clientes. Uma estrutura bem maior do que tínhamos antes e em um prédio próprio e que vai gerar um

impacto muito importante para a sociedade. Tenho certeza de que será um sucesso com alto potencial de atendimento na área de saúde e na capacitação profissional”, destaca Rebuzzi.

Homenagem

A unidade do SEST SENAT de Nova Friburgo (RJ) recebeu o nome de Manoel Lúcio Rodrigues Ferreira, falecido em 2000. Ele atuou, de forma pioneira, no setor de transporte de cargas e de passageiros da região.

Manoel Lúcio, conhecido pelo apelido de Lucas, começou a trabalhar como motorista de fretes na década de 1930. Em 1938, junto ao seu irmão e a outro sócio, fundou a Ferreira e Canto Cia Ltda., primeira empresa de transporte de cargas do município. Na década de 1950, fundou a Friburgo Auto Ônibus Ltda. (Faol), que, até hoje, é referência no serviço de transporte coletivo da cidade. Também esteve à frente da fundação de outras duas empresas entre 1950 e 1960: Rodoviário Flu-

minense e a Transportadora Suíça Brasileira. No evento de inauguração, ele foi representado pelo filho Carlos Alberto Ferreira.

Expansão

A unidade do SEST SENAT de Nova Friburgo é a terceira inaugurada no Brasil, em 2023. Ao todo, o país já conta com 162 unidades, sendo nove delas no Rio de Janeiro: Barra Mansa, Campos dos Goytacazes, Deodoro, Duque de Caxias, Nova Friburgo, Paciência, Resende, São Gonçalo e Três Rios.

Essa inauguração integra o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT em todo o Brasil. A ampliação das unidades permite ao SEST SENAT oferecer mais e melhores serviços aos trabalhadores do setor e, assim, garantir mais eficiência para as empresas.

O novo endereço do SEST SENAT em Nova Friburgo (RJ) é a Avenida Eugênio Gaiser, nº 364, Centro.

Unidade de Foz do Iguaçu (PR) é nomeada

No dia 25 de maio, o SEST SENAT de Foz do Iguaçu (PR), recebeu um novo nome e, agora, se chama Octaviano da Ros, em homenagem ao empresário do setor de transporte.

Octaviano iniciou a sua trajetória no setor em 1954, ano que adquiriu a Empresa Sul-Americana de Transportes em Ônibus, em Curitiba (PR). Ele também foi um dos fundadores do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Passageiros de Ônibus. No mesmo período, inaugurou a empresa Stour Agência de Turismo. Octaviano contribuiu ativamente para o

desenvolvimento do oeste do estado do Paraná, modernizando e trazendo linhas inéditas para o sul do país.

Na cerimônia de renomeação, o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT no Paraná e da Fetranspar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná), Sérgio Malucelli, entregou ao genro do homenageado, Thadeu Castello Branco e Silva, uma placa de reconhecimento aos trabalhos realizados pelo empresário.

SEST SENAT Foz do Iguaçu (PR) fica na rua Rufino Vilhordo, Parque Presidente II. ■





Completar 30 anos de estrada
é motivo de muito orgulho para nós.

Nos tornamos uma entidade **essencial para o desenvolvimento do país**, contribuindo para o aumento da empregabilidade e a melhoria da saúde de quem mais precisa.

Agora, é **hora de comemorar**, sempre **olhando para a frente**.



**Capacitação
para você**
que quer melhorar
de vida



**Atendimento
de saúde**
para você que quer
viver bem



Assista ao vídeo da campanha



30 ANOS / SEST SENAT
PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Reforma tributária é urgente, complexa e traz riscos para o TRC

por Roberto Zampini Jr.

A necessidade da reforma tributária para o desenvolvimento econômico do país é indiscutível, uma vez que ela pode promover um ambiente de negócios mais favorável e seguro, o que, por sua vez, impulsiona a criação de empregos e o aumento de renda para os brasileiros. Mas precisamos de mudanças estruturais no sistema tributário, de modo a torná-lo mais justo, eficiente e transparente. Isso possibilitará a criação de um ecossistema para o crescimento sustentável da economia e o avanço de todos os setores.

Por um lado, precisamos de uma reforma que abata a burocracia do pilar tributário brasileiro; por outro, da simplificação de nosso complexo modelo de arrecadação de tributos. Quem saiu de uma pandemia devastadora só quer enxergar formas de geração de empregos e de desenvolvimento do Brasil. Tudo o que não necessitamos é do aumento da carga tributária.

Se aproximarmos a lupa da proposta do Executivo, há uma distorção na alíquota que unifica PIS e Cofins, convencionada em 12% para empresas em geral, e extingue uma série de tratamentos diferenciados e isenções setoriais. Segundo especialistas, essa padronização pode gerar um aumento da carga tributária para o setor de serviços, por ser gerador de mão de obra e usar menos insumos que outros segmentos.

Ocorre que, no projeto, mão de obra não é considerada insumo — portanto, não gera créditos tributários para posterior abatimento. Isso significa que os valores pagos em salários e encargos não são convertidos em créditos fiscais. Se a mão de obra fosse incluída no conceito de insumo, as empresas poderiam se beneficiar da possibilidade de abater esses custos da carga tributária, incentivando a formalização de empregos.

Assim, ainda na visão de quem estuda a questão, uma saída poderia estar na adoção de poucas alíquotas tributárias, com o objetivo de simplificar e, ao mesmo tempo, estimular a contratação de trabalhadores formais.

Para quem atua no transporte rodoviário de cargas, não tem cabimento a maneira como a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços), no projeto de lei, é aplicada em certos produtos, como gasolina, diesel, GLP, gás natural, querosene de aviação, biodiesel e álcool. Essa tributação faz com que apenas um contribuinte seja responsável por pagar todo o imposto devido na cadeia de produção desses produtos. O combustível é essencial para o transporte, e essa tributação pode tornar a cadeia de produção mais cara, aumentando o preço final para o consumidor.

Realizar uma reforma tributária não é tarefa fácil, isso sabemos há décadas. Uma prova disso é que, no Congresso, tramitam não uma, mas três propostas de estrutura fiscal.



Roberto Zampini Jr.
é CEO da Imediato
Nexway.



A reforma tributária nos transportes públicos

por Francisco Christovam

O Congresso Nacional deverá aprovar, em breve, o projeto de lei complementar (PLP 93/23), que institui o novo regime fiscal no Brasil. A nova legislação deverá garantir a estabilidade macroeconômica e criar as condições necessárias para a volta do investimento público e para o crescimento do país.

A simplificação do sistema tributário nacional parte do pressuposto da criação de um imposto único que substitua grande parte das regras tributárias vigentes. O IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) simplificaria o processo de arrecadação, visando reduzir a insegurança tributária e conceder mais transparência ao processo.

Como a tributação de bens e serviços é uma das principais formas de arrecadação de recursos pelos governos, podem ocorrer impactos no setor de transportes urbanos e interurbanos de passageiros, no qual a incidência de tributos se dá sobre as instalações fixas, sobre a posse dos veículos e outros insumos veiculares, sobre a folha salarial e sobre a atividade econômica da empresa operadora.

Embora a carga tributária não seja a mesma em todos os estados e municípios, na média, os tributos mencionados representam 1,80%, 26,10%, 31,50% e 40,60%, respectivamente, da carga tributária total incidente na prestação dos serviços

de transporte urbano de passageiros. Essa parafernália tributária pode alcançar 30,90% do custo total dos serviços.

Visto sob outro ângulo, a carga tributária total, sem as desonerações e isenções existentes, é composta de 62,76% de impostos federais, 15,16% de impostos estaduais e 22,08% de impostos municipais.

Vários estados concedem isenção do ICMS sobre os combustíveis e lubrificantes e diversos municípios não cobram ISS sobre os serviços de transportes urbanos. Além disso, como serviço público, o transporte coletivo vem sendo desonerado de vários tributos, como o IPI sobre os veículos, a desoneração da folha de pagamento e a desoneração do PIS/Pasep e da Cofins, que reduzem em cerca de 15% a incidência dos tributos sobre o setor.

No entanto, se a reforma tributária desconsiderar as atuais desonerações e isenções e levar ao aumento da carga tributária, o transporte coletivo deixará de ser um importante instrumento de organização do espaço urbano. Não se trata de pleitear privilégios, mas, sim, de considerar que qualquer acréscimo na carga tributária aumentará o custo da prestação dos serviços e, consequentemente, o valor das tarifas públicas que os passageiros pagam ou dos subsídios que devem receber para poder usufruir dos serviços prestados pelas empresas operadoras.



Francisco Christovam
é presidente executivo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).



Jurema Monteiro assume a presidência da Abear

Jurema Monteiro deixou a diretoria de Relações Institucionais da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) e assumiu a presidência da instituição no início de maio. Ela é bacharel em Turismo pela Universidade Anhembimorumbi, com especialização em Comunicação pela ESPM e mestre em Turismo pela Universidade de Brasília (UnB). Já atuou nas áreas de Comunicação e Marketing em agências de viagens e operadores de turismo. No setor público, esteve na Embratur e no Ministério do

Turismo, em projetos que conectam políticas públicas e iniciativa privada, com foco na promoção e na comercialização de destinos turísticos. O executivo Eduardo Sanovicz deixou a presidência da associação após pouco mais de 11 anos no posto e assumiu a presidência executiva do Conselho Deliberativo da entidade. Na nova função, Sanovicz e os conselheiros (representantes das empresas associadas) irão deliberar diretrizes e propor os planos de ação da Associação; analisar e aprovar as normas que envolvem a estrutura da entidade; e decidir sobre orçamento programado e sua execução. A transição vinha sendo preparada há dois anos e sua conclusão foi aprovada por unanimidade no Conselho Deliberativo da Abear.



Em Minas, documentos fiscais para o transporte passam a ser digitais

O Governo de Minas Gerais publicou o decreto nº 48.605/2023, a pedido da Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais) e dispensou expressamente a impressão de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e). Esses documentos, agora, serão apresentados em meio digital à fiscalização, eliminando a espera pela impressão do papel e agilizando o transporte. A viagem deverá ser

acompanhada pela versão digitalizada do CT-e e do MDF-e, cujo layout está disponível no portal da Secretaria de Estado de Fazenda (SEF/MG). “Esse é um pleito antigo da Fetcemg e nós somos o primeiro estado do Brasil a regulamentar a logística sem papel”, destaca o assessor jurídico tributário da Federação, Reinaldo Lage. Segundo ele, desde o fim do ano passado, a Fetcemg tem se reunido com a SEF e outras entidades do setor para debater o tema, que tem sido uma das principais bandeiras do seu presidente, Sérgio Pedrosa, ao longo dos últimos anos. “Essa conquista trará economia no tempo de carregamento e segurança jurídica com o uso da tecnologia já existente”, finaliza Reinaldo.



Fórum das locadoras tem datas e local definidos

A Abla (Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis) já definiu as datas e o novo local do 18º Fórum Internacional do Setor de Locação de Veículos: a edição deste ano acontecerá nos dias 21 e 22 de novembro, na São Paulo Expo, que substituirá o Transamérica Expo Center como sede do evento. Trata-se da principal plataforma de negócios e debates para o desenvolvimento da locação de veículos no país, com palestrantes

e conferencistas de renome da área de transportes. “Em se tratando de aluguel de carros, não há outro evento tão significativo, importante e rico em conteúdo na América Latina”, projeta o presidente da Associação, Marco Aurélio Nazaré. O setor de locação de veículos está envolvido nos principais debates relacionados a acessibilidade, eletrificação do transporte, defesa do meio ambiente e segurança no trânsito. “Nesse sentido, esse novo Fórum também se transforma na oportunidade ideal para troca de conhecimentos sobre qualificação, atualização e mobilidade urbana”, acrescenta Nazaré.

Em breve, a comissão organizadora da entidade divulgará a temática central do evento e a programação completa em:



Setcesp atualiza Guia de Restrições de Veículo de Carga

Devido à grande variação das regras de circulação existentes de município para município na grande São Paulo, o Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região) elaborou um guia de restrições para facilitar a compreensão das transportadoras durante a rotina de trabalho. O material, que é atualizado periodicamente, aponta que 76% dos municípios analisados contam com vias estruturais restritas (VER)

e proibições no trânsito de caminhões em áreas com grande fluxo em período de pico e em pontes ou viadutos. Além disso, 50% das regras preveem impedimento de circulação por 24 horas. Segundo Adriano Depentor, presidente do Conselho Superior e de Administração do Setcesp, “cada município tem sua legislação própria, e são aprovados decretos, leis e portarias aos quais não conseguimos fácil acesso para consulta. É essa lacuna que o Guia vem para preencher e que precisa receber mais atenção”. O Guia de Restrições de Veículos de Carga foi encomendado pelo Setcesp e desenvolvido pelo IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Cargas).

O material pode ser acessado gratuitamente pelo QR Code:



As razões do diesel

por Paulo Delgado

Basta a China continuar a crescer, a Guerra na Ucrânia não terminar, as exportações aumentarem, o câmbio descontrolar e a OPEP desarranjar os preços do petróleo que o óleo diesel encarece e pode até faltar nos postos pelo Brasil. Razões externas, consequências internas — mais do que suficientes para a Petrobrás decidir enterrar o PPI (Preço de Paridade de Importação) e frear a mágica contábil que faz o Brasil refém dos lucros da sua maior empresa.

Só o fato de os combustíveis subirem mais do que a inflação, aumentando o custo do transporte, das mercadorias e da produção de alimentos, seria suficiente para rever o PPI. A dependência do mercado internacional, a negligência com a implantação das refinarias e o desinvestimento fizeram do setor transportador a principal vítima da política de importação de combustível.

Fonte de energia para uso agrícola, motores de ônibus e caminhões, embarcações, obras civis e máquinas diversas fazem do universo do óleo diesel no Brasil um bem essencial à produção econômica. A segurança energética de um país que transporta seu PIB usando derivados de petróleo — e já produz o suficiente para consumo interno

— tornam insustentáveis as razões de sermos o país do diesel caro.

Feita para o curto prazo, a política de preços internos lastreados no mercado internacional tornou a geopolítica, não a economia, o fator que determina a tendência de alta e a forma passiva de gerir uma empresa essencial. Ao apoiar oficialmente a Petrobras para diminuir a dependência do Brasil diante do volátil e manipulado mercado mundial de combustível, o governo se mostra atento ao drama que é de toda a população.

É evidente que esse deve ser o primeiro passo de uma grande reestruturação visando a autonomia nacional de combustíveis e a transição energética que se anuncia: explorar novas jazidas para diminuir a dependência dos países produtores que não possuem nenhuma consciência socioambiental e operam em regime de monopólio e cartel; novas ações e investimentos capazes de sustentar uma política de preços justos e aceitáveis e preservar a credibilidade da empresa, equilibrando as razões dos transportadores, produtores, importadores, acionistas e consumidores; e pensar na criação de um fundo garantidor de estabilização de preços, uma espécie de Conta Diesel que proteja os transportadores e faça a vida de todos mais barata.



Paulo Delgado, sociólogo e professor universitário. Foi deputado federal constituinte. É colunista dos jornais O Estado de São Paulo, Correio Braziliense e O Estado de Minas.



Inscriva-se agora!

**A GESTÃO FINANCEIRA
COMO PROPULSORA**
DAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Especialização em **Gestão de Finanças**



 **TURMA PRESENCIAL**
São Paulo (SP)



Data de início
23/10/2023



Inscrições
Até 30/7/2023

Acesse:



ibmec

ICITL | Instituto de
Transporte
e Logística
anos

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

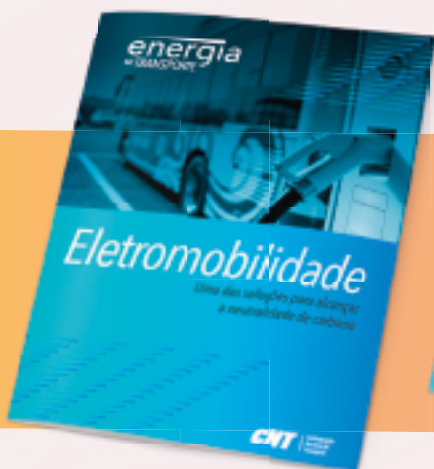
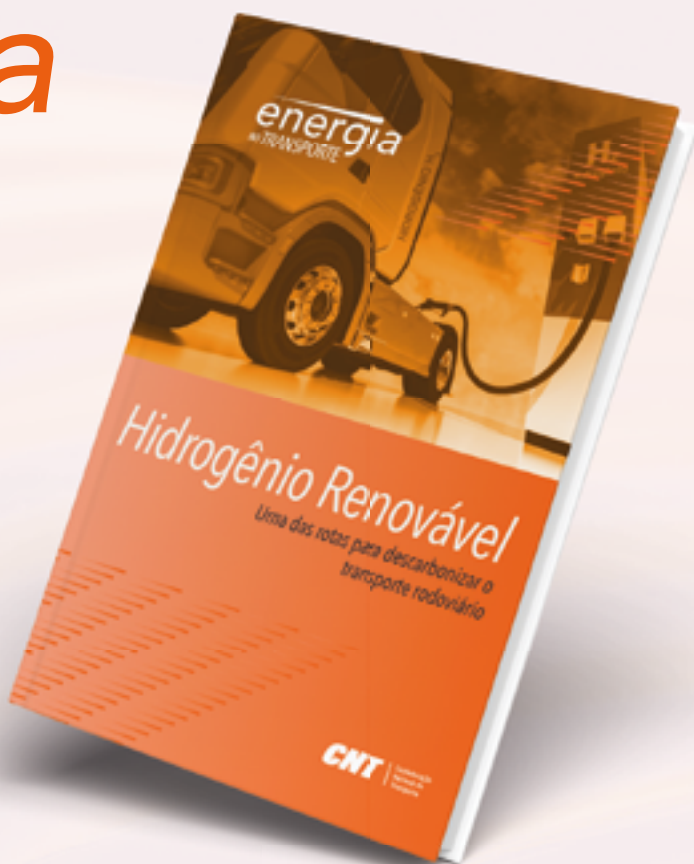
DESENVOLVENDO PESSOAS E ORGANIZAÇÕES DO TRANSPORTE

itl.org.br

energia

NO TRANSPORTE

A SÉRIE ENERGIA
NO TRANSPORTE GANHOU
MAIS UM VOLUME!



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



ACESSE AS
PUBLICAÇÕES NO
SITE DA CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte