

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXIX
outubro 2023

330



Crédito para a frota verde

Reportagem mapeia
soluções financeiras para
empresas interessadas
na transição energética

Entrevista

Uma prosa
sobre logística
com Bertaglia

ITL

Conheça o Integra,
a rede social
do transporte

SEST SENAT

Mais Motoristas
qualifica mão de
obra para o setor

○ SISTEMA TRANSPORTE

— É A FORÇA QUE IMPULSIONA O —

DESENVOLVIMENTO

DO BRASIL

O trabalho conjunto que **CNT, SEST SENAT e ITL** fazem aumenta a eficiência do transporte e a competitividade das empresas do setor no Brasil e no mundo.

Atuação em três pilares

1. Defesa dos interesses das empresas e fortalecimento do setor

2. Saúde, qualidade de vida e qualificação dos colaboradores

3. Formação avançada do corpo executivo

Junte-se ao nosso movimento



Conheça a CNT
cnt.org.br



Conheça o SEST SENAT
sestsenat.org.br



Conheça o ITL
itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
— Sistema Transporte —

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

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

Edição

Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF
Lilian Saldanha - MTB 10029/RS

Projeto Gráfico

Gueldon 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



Linhas de financiamento pág. 20

A descarbonização das frotas demanda fortes investimentos. Por isso, o acesso a fundos com condições especiais é fundamental para as empresas

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

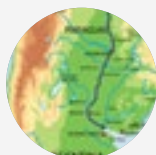




/// Entrevista **Paulo Roberto Bertaglia**

Especialista em logística, o professor traça um panorama da *supply chain* no Brasil e exalta o poder da educação continuada

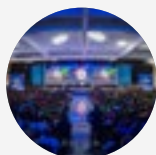
pág. 07



/// Transporte Internacional

Argentinos cobram pedágio em hidrovía estratégica para o Brasil

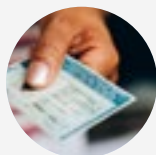
pág. 28



/// Institucional

Encontro Nacional de Lideranças foi um chamado ao protagonismo

pág. 36



/// SEST SENAT

Programa Mais Motoristas é *upgrade* em prol da mão de obra no setor

pág. 41



/// Especial – 30 Anos do Prêmio CNT

A visão dos pré-selecionadores sobre a evolução da pauta de transporte

pág. 46



/// ITL

Plataforma ITL Integra facilita a troca de conhecimento entre os modais

pág. 51

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 54

/// Opinião
pág. 58





Reforma tributária, um caminho para a democracia brasileira

A reforma tributária está caminhando no Congresso Nacional e isto é uma boa notícia. Seu texto foi aprovado na Câmara dos Deputados e no Senado Federal e agora volta para a Câmara para que as alterações sejam analisadas.

A aprovação nas casas legislativas mostra a força da democracia brasileira, com o Poder Legislativo exercendo a sua competência.

Para o transporte, as alterações introduzidas até aqui fazem com que a situação se mostre bem melhor que o projeto inicial. O transporte coletivo urbano de passageiros ficou com a alíquota reduzida garantida na Constituição e o rodoviário, o aéreo e o ferroviário devem ser regulamentados por legislação específica.

O transporte de cargas ficou na alíquota padrão, mas teve garantido o direito de crédito de todos os insumos, inclusive — e principalmente — o combustível, seja o diesel, que é o mais usado atualmente, ou outro que venha a substituí-lo em decorrência da descarbonização.

Descarbonizar a frota é um assunto que não pode sair de nossa pauta. Muita gente está falando sem conhecimento, e cabe aos operadores mostrar a realidade e à CNT realizar estudos e pesquisas no mundo inteiro para disponibilizar informações e materiais para os empresários.

Temos que mostrar que a frota nova, Euro 5 ou 6, polui muito menos que os veículos antigos e que fará muito bem para o meio ambiente retirar esses últimos de circulação — talvez mais do que eletrificar a frota a um custo elevado. A solução dada por algumas prefeituras seria adquirir veículos elétricos, que seriam operados pelas empresas, mas nem toda prefeitura tem recursos para isso. Neste caso, buscar recursos em fundos ecológicos que podem financiar a transição a um baixo custo ou até mesmo a fundo perdido pode ser a saída. Precisamos estar presentes nos debates para, junto às autoridades, encontrarmos a melhor alternativa.

A matéria sobre o pedágio imposto pela Argentina na hidrovia Paraguai-Paraná também merece atenção. A Antaq está com um estudo aberto no Brasil para verificar quais das nossas hidrovias têm potencial econômico para serem privatizadas. A conclusão deve ser a de que temos rios navegáveis que podem se transformarem em hidrovias com investimentos e melhorar a matriz de transporte no Brasil, mas é preciso muito cuidado para não termos uma cobrança de pedágio aquaviário sem a contrapartida de melhoria. É preciso atenção também para que o

custo cobrado não inviabilize o que já temos. Se houver alguma cobrança, que seja em cima de melhorias que reduzam o custo atual.

A cobertura do Executive Program, imersão sobre inovação, tecnologias exponenciais e mudança de *mindset* nos leva a viajar para o futuro e pensar como será o transporte daqui a 30, 40, 50 anos. Com certeza, muitas mudanças ocorrerão. Para ter certeza disto é só olharmos como era o transporte há 50 anos. Agora, a velocidade de mudanças se alterou e tudo muda muito mais rápido.

Outros temas são abordados nesta revista. Boa leitura!

Vander Costa
Presidente da CNT



Todos os elos da cadeia

por Gustavo T. Falleiros

Paulo Roberto Bertaglia
Professor, especialista em
gestão de negócios e supply
chain management



O professor Paulo Roberto Bertaglia se define como um contador de histórias. Esse lado fica bastante evidente em seu canal no YouTube, o Prosa com Bertaglia, em que debate com convidados temas caros ao mundo da logística e da *supply chain*. A habilidade narrativa também está presente em seus livros publicados. Ele é autor do manual Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento e lançou, recentemente, o volume Supply Chain, Logística e Liderança: O Futuro é Hoje. Em ambos, o aspecto conceitual convive com toques sobre capital humano e inovação.

Especialista em gestão de negócios e *supply chain management*, ele passou por empresas como IBM, Unilever, Hewlett Packard e Oracle antes de se dedicar ao ensino — que encara como missão de vida. Na entrevista a seguir, ele aborda com leveza temas densos e, quando necessário, mergulha nos detalhes. O que integração logística tem a ver com ESG? O que experiência do usuário tem a ver com a estratégia de “oceano azul”? Não se preocupe: Bertaglia consegue amarrar todos esses fios e, ainda, deixar recados importantes sobre a arte de liderar equipes. Confira.

Revista CNT | Estamos vendo um desabrochar dos estudos sobre *supply chain* e logística no Brasil?

Paulo Roberto Bertaglia | Eu começaria comentando sobre a importância de nós entendermos a cadeia de abastecimento ou *supply chain*. Como conceito, não é algo recente: nasceu na década de 1980. Felizmente, nessa época, eu trabalhava na Unilever, que foi uma empresa pioneira nessa perspectiva. Quando falamos de *supply chain*, estamos nos referindo a uma área muito mais abrangente do que a logística. A logística circunscreve transporte e armazenagem. E o *supply chain*, em toda essa amplitude, é algo extremamente integrado, que envolve o planejar, o comprar, o produzir e o distribuir. O Brasil demorou a decolar em *supply chain*. Ainda há uma jornada bastante importante para cumprirmos e eu vejo isso como uma oportunidade. As pessoas precisam ser treinadas — inclusive, as pessoas-chave dentro das organizações. Gosto de fazer a conexão entre

o *supply chain*, o mundo dos negócios e o mundo da gestão, passando pela parte de liderança de pessoas e de educação. Por fim, gostaria de trazer à tona que, com a pandemia (de covid-19), as pessoas ficaram trancafiadas em casa, dependendo de entregas. E, aí, logística e *supply chain* passaram a ser muito mais importantes.

Revista CNT | O senhor menciona oportunidades...

Paulo Roberto Bertaglia | É que o Brasil tem um espaço fantástico para crescer. O país tem mais de 200 milhões de pessoas, sendo que 33% vivem em situação de insegurança alimentar. E nós somos o país do agronegócio, em que a logística desempenha um papel fantástico. Somos extremamente eficientes da porteira para dentro, mas, da porteira para fora, a logística ainda tem um desafio monstruoso, principalmente em razão da (insuficiência de) infraestrutura, dos custos, das perdas de produto (em armazenamento e

transporte). Por isso, precisamos nos preparar desde agora e incentivar mais e mais pessoas a conhecerem sobre planejamento, compras, manufatura, distribuição e logística, sempre na perspectiva da gestão.

Revista CNT | A produção de grãos é crescente no país. Se houver supersafra, conseguiremos escoá-la? Há risco de “apagão” logístico?

Paulo Roberto Bertaglia | De fato, se tivermos uma supersafra, vamos ter problemas. Não sei se “apagão” logístico, mas vamos ter problemas de perda de safra. Principalmente, porque não temos silos o bastante para armazenar tudo isso, nem na origem nem no destino, e não vamos ter meios de transporte suficientes. É aquela história: a safra não espera e os grãos acabam se deteriorando. Agora, a expressão “apagão” é um exagero. “Apagão” significa que você não vai transportar nada. Você pode, sim, perder uma parte da safra, mas isso não significa que seja um blecaute.



“
O Brasil demorou a decolar em supply chain. Ainda há uma jornada bastante importante para cumprirmos e eu vejo isso como uma oportunidade. As pessoas precisam ser treinadas — inclusive, as pessoas-chave dentro das organizações.”

Revista CNT | Qual é o papel da multimodalidade para a eficiência operacional?

Paulo Roberto Bertaglia | Nós precisamos incentivar, cada vez mais, a multimodalidade no país. Logicamente, existe uma concentração alta no transporte rodoviário. Na comparação com países de dimensões territoriais similares à nossa, estamos em débito. Nós precisaríamos incentivar a conexão entre os modais. E não adianta imaginar que o ferroviário vai resolver todos os nossos problemas. No modelo integrado, eu acredito muito que, para fazer chegar o produto ao consumidor final, eu preciso usar o modal que for mais pertinente — tanto na perspectiva do custo quanto da disponibilidade e, ainda, na da infraestrutura existente. Hoje, o que temos são rodovias. Existe a possibilidade de se usar a cabotagem? Se há, vamos por essa linha. Cada caso é um caso e não adianta ficar detonando um determinado modal. Agora, o governo e as entidades precisam ver o que é melhor, para que os nossos produtos cheguem ao destino com eficiência. Penso que existem boas empresas em nosso país que estão explorando a multimodalidade, mas precisamos avançar. E avançar fortemente.

Revista CNT | Fala-se muito em cadeia integrada e operações de ponta a ponta (end-to-end). Nesse contexto, o que distingue o traba-

lho do operador logístico daquele do integrador logístico, o chamado 4PL (fourth-party logistics)?

Paulo Roberto Bertaglia | Em geral, entende-se *end-to-end* como o fornecedor, a empresa e o cliente. Na minha visão, é mais amplo. Além da cadeia, existem os *tiers*, ou seja, os fornecedores dos fornecedores e os clientes dos clientes. Muitas vezes, os problemas não estão relacionados com o cliente direto ou com o fornecedor direto, mas com a cadeia em sua amplitude. Quando eu falo em 4PL, em integração logística, estou usando, além da movimentação e da armazenagem física da operação logística, ferramentas e conceitos como *cross docking* (sistema em que as cargas, ao chegarem nos centros de distribuição, são separadas e enviadas imediatamente); *lean logistics* (logística enxuta); e 5S (metodologia voltada para a organização e a padronização de processos). O 4PL é exatamente toda essa inteligência colocada na operação, sabendo as necessidades do meu cliente, conhecendo os clientes do meu cliente e conhecendo as nuances dos produtos comercializados no mercado. Vou mais longe: como operador logístico dentro da perspectiva 4PL, busco todas as qualificações que sejam necessárias e não apenas a perspectiva da qualidade total (modelo de gestão voltado para a excelência dos processos) e da obediência às regulações. Por exemplo, procuro



me antecipar em relação ao ESG (boas práticas ambientais, sociais e de governança).

Revista CNT | As empresas estão sendo mais exigidas em responsabilidade social?

Paulo Roberto Bertaglia | Veja, a gente tem que trazer resultados. A empresa não é uma ONG. O CEO tem o desafio da eficiência operacional e o de tratar as pessoas com respeito. Como, na posição de CEO, ter humildade para entender que, além do lado financeiro, eu tenho que manter a motivação das pessoas? Tudo isso faz parte do processo de operação logística. E, hoje, você tem clientes que demandam do operador logístico um nível de serviço adequado e, ao mesmo tempo, uma atenção para a diversidade. Eles querem saber: você tem mulheres empilhadeiras? Você tem mulheres motoristas? Mulheres que são coordenadoras de armazéns? Mulheres gerentes de logística? São perspectivas que a gente coloca na mesa e que acabam tornando a administração e a integração do operador logístico ainda mais complexas. Já não é simplesmente contratar um caminhão, ter uma frota e buscar um agregado para poder fazer a operação logística. Vai além disso.

Revista CNT | A gente observa que players muito grandes oferecem um ecossistema de produtos e

serviços. O e-commerce mudou o panorama da *supply chain*?

Paulo Roberto Bertaglia | Esses grandes *players* começaram uma perspectiva de variação de portfólio. Na plataforma deles, esse portfólio acaba sendo complementar à receita. Vamos pegar o caso da Amazon: ela começou como uma empresa de comércio eletrônico, vendendo livros e CDs. Durante 10 anos, perdeu dinheiro, mas tinha investidores que acreditavam nela. Depois, foi crescendo de uma maneira exponencial no ramo do comércio eletrônico. O grande objetivo era mostrar às pessoas que elas poderiam encontrar tudo na plataforma. À certa altura, a empresa teve a percepção de que havia um excedente de espaço em seus computadores. “Por que não criar um negócio paralelo com isso?”, eles se perguntaram. Assim, surgiu o conceito da nuvem. Paralelamente, eles perceberam que a logística havia se tornado extremamente importante para o *business* deles e não queriam ficar na dependência de outros. O passo seguinte foi criar uma frota própria. Ao mesmo tempo, enxergaram que o mundo virtual não era suficiente. “Ah, vou comprar, também, uma rede de supermercados”. Foi o que a Amazon fez nos EUA. Então, começam a surgir negócios paralelos, que vão se complementando e aumentando o potencial da organização. Vivemos em uma sociedade em que, muitas vezes, ter um único

“No modelo integrado, eu acredito muito que, para fazer chegar o produto ao consumidor final, eu preciso usar o modal que for mais pertinente — tanto na perspectiva do custo quanto da disponibilidade e, ainda, na da infraestrutura existente.”



“
Vivemos em uma sociedade em que, muitas vezes, ter um único business pode ser perigoso. E mais: os nossos concorrentes diretos não são necessariamente os gigantes do ramo, mas startups.”

business pode ser perigoso. E mais: os nossos concorrentes diretos não são necessariamente os gigantes do ramo, mas *startups*.

Revista CNT | Os fatores tempo, preço e qualidade são basilares para a logística. Hoje, diante do nível de exigência dos clientes, esse tripé ainda é válido?

Paulo Roberto Bertaglia | Esse tripé, dentro do contexto da economia e da gestão, é superválido. Logicamente, temos algumas variações.

Por exemplo, quem compra Apple sabe que o iPhone é extremamente caro, mas é fiel à marca. A gente sabe que a Apple é uma empresa “nichada”, um “oceano azul” (cenário de pouca concorrência). Agora, pensando na experiência do cliente, a grande massa não tem poder aquisitivo para o produto diferenciado e, ainda assim, busca qualidade e durabilidade do produto.

Quanto ao preço, o grande ponto de interrogação é o “justo”. O preço justo de quem vende não é, necessariamente, o de quem compra. Por isso, a estratégia do “oceano azul” deve ser buscada: para ter ganho, aumentar a lucratividade. No “oceano vermelho” (mercado saturado e altamente disputado), a luta é inglória. Quando se trabalha com uma margem baixa sobre o produto, tem-se que, obrigatoriamente, ganhar no volume. É o que está acontecendo no comércio eletrônico. É o que está acontecendo na operação logística. Estamos

vendo, no Brasil, uma grande quantidade de empresas buscando conquistar espaço e, às vezes, fazendo fretes extremamente baixos. Por mais que você tenha um TMS (*transportation management system*), utilize tecnologia para otimizar as rotas, saiba onde o seu motorista está; se ficar no “oceano vermelho”, você vai brigar é por frete. Tem que pensar em coisas que vão além disso. Precisamos de criatividade para diversificar.

Revista CNT | Em anos recentes, houve várias quebras da cadeia de abastecimento. Quais lições foram aprendidas com esses episódios?

Paulo Roberto Bertaglia | A pandemia trouxe uma disruptura muito grande com os *lockdowns*. Em paralelo, aconteceram outras coisas, como a seca na China e o bloqueio do canal de Suez. Outro ponto foi a guerra entre Ucrânia e Rússia, que acabou afetando significativamente a Europa. No meio da pandemia, surgiram algumas ideias do tipo “eu não quero mais depender da China”. Por exemplo, o governo japonês colocou na mesa uma quantidade de dinheiro significativa para que as empresas japonesas que estavam na China voltassem para casa. E nós sabemos que as coisas não funcionam assim. Você não movimenta uma empresa de um dia para o outro. Então, uma iniciativa que surgiu forte foi o *nearshore*, ou seja, trazer para perto a compra das matérias-primas. Esse



foi um aprendizado que está sendo adotado, mas, talvez, não significativamente. E perguntou-se: “Como eu produzo dentro do meu próprio país?” Em síntese, são formas de enfatizar a estratégia de *sourcing* (processo de desenvolvimento de canais de fornecimento a um custo total menor). Agora, o ponto que eu queria colocar é o seguinte: nós somos um país de *commodity*. Nós extraímos minérios, nós temos muita produção agrícola, nós exportamos muito. Porém poderíamos ser muito mais ricos se transformássemos essas *commodities* em valor agregado. A pandemia nos deu essa lição, mas continuamos perdendo oportunidades. Muitas vezes, ficamos na dependência do governo e as coisas não acontecem.

Revista CNT | Gostaria que o senhor comentasse um pouco sobre capital humano e a importância da educação continuada.

Paulo Roberto Bertaglia | Do executivo ao trabalhador mais humilde, temos pessoas extremamente competentes. O meu ponto é que esse esforço sobre-humano, muitas vezes, depende da pessoa, da vontade dela, sem que haja uma orientação para essa busca, sendo que as empresas deveriam dizer a seus funcionários que eles precisam fazer a educação continuada. Eu penso que, no país, há um investimento muito forte em educação básica. Porém o pessoal que sai do ensino fundamental vai se

perdendo no caminho até chegar à universidade. Depois, só complica. Se você fez um curso universitário há 5 anos e acha que, com isso, vai arrumar emprego, pode esquecer. Você está obsoleto. E as empresas estão extremamente preocupadas com isso. Na minha opinião, isso se resolve com educação continuada. E o que seria educação continuada? Você pode fazer MBA. Você pode fazer minicursos. Você pode dedicar meia hora por dia para estudar um determinado assunto. Tampouco é suficiente aprender apenas os *hard skills*. Se eu trabalho com logística, não é suficiente aprender só coisas voltadas para transporte e armazenagem — eu preciso também investir em *soft skills*. Por exemplo, saber como me comportar dentro de uma organização. O capital humano exige isso. Sem dúvida alguma, cada um é responsável por sua carreira, mas a empresa tem uma influência muito grande nisso. A empresa tem que olhar o funcionário com muito carinho e dizer para ele: “Meu amigo, você precisa investir em você”. Não é prometer que o auxiliar chegará a gerente. É dar o caminho para quem quiser chegar lá.

Revista CNT | A expectativa é que a automação reduza postos...

Paulo Roberto Bertaglia | Quando me perguntam se a tecnologia vai roubar empregos, a minha resposta é sempre: “Depende”. Depende da pessoa. Se você é um empilha

“*Por mais que você tenha um TMS (transportation management system), utilize tecnologia para otimizar as rotas, saiba onde o seu motorista está; se ficar no “oceano vermelho”, você vai brigar é por frete.*”



“
Se você fez um curso universitário há 5 anos e acha que, com isso, vai arrumar emprego, pode esquecer. Você está obsoleto.

E as empresas estão extremamente preocupadas com isso. Na minha opinião, isso se resolve com educação continuada.

deirista e nós vamos ter empilhadeira autônoma, você vai perder o emprego. Você está preparado para assumir outra coisa? O meu aconselhamento para as empresas é: preparem os funcionários. Não precisa meter medo em ninguém, não é esse o objetivo. Digam a eles que estão vindo coisas novas por aí. Para os colaboradores, eu digo: primeiro, é preciso ter pensamento crítico. Precisamos ter curiosidade e temos que ser criativos. O modelo tradicional de educação nos deixou um pouco encaixotados, com aquelas fileiras de carteiras, uma atrás da outra, e o professor como protagonista. Então, precisamos entender os processos de comunicação e, ainda, desenvolver o autoconhecimento. Para os alunos, eu falo: “Moçada, vocês precisam saber a fonte. A informação que vocês estão divulgando está no LinkedIn ou no TikTok?”. É preciso ter discernimento.

Revista CNT | Em um mundo volátil e complexo, qual é o papel do líder?

Paulo Roberto Bertaglia | O líder, em primeiro lugar, precisa se destacar como tal. A gente precisa saber diferenciar o verdadeiro líder do chefe. O líder é um sujeito que inspira as pessoas, e nós vivemos em uma sociedade carente de inspiração. Logicamente, o líder também é um ser humano, mas o fato de ele ter passado a líder indica que ele tem algo a mais.

Ele é respeitado. Assim sendo, ele tem responsabilidade perante a organização e perante as pessoas. Outro ponto é que a preparação para a liderança é fundamental. Eu discordo de que as pessoas nascem líderes — a liderança precisa ser desenvolvida. Você desenvolve esse lado treinando, tendo inteligência emocional e boa comunicação, trabalhando a criatividade, respeitando as pessoas. Se você quiser se tornar um líder, o primeiro passo é gostar de gente. Se o seu perfil é extremamente técnico, não se meta a liderar — você terá oportunidades em outro lado. Além disso, o líder precisa diversificar o time. Sou da época em que, para fazer determinado trabalho, contratava-se uma equipe em que todos tinham o mesmo perfil — e eram todos homens. Eram times de cinco pessoas cuja somatória era cinco. Hoje, a gente trabalha de outra maneira. Juntamos pessoas com pensamentos diferentes, homens e mulheres, diversas faixas etárias. Aí acontece de um time de cinco pessoas resultar em dez, entende? A criatividade nasce das ideias diferentes. Então, o líder tem um papel fundamental, mas que é complexo e desafiante. Ainda tem aí o aspecto da saúde mental, com o qual nós precisamos nos preocupar. O líder não pode ficar trabalhando das 8 às 22 horas dentro da empresa. Ele também tem que se desconectar. ■





SEST SENAT

O porto seguro
para quem
move o país.

Ronaldo Cavagante - Trabalhador portuário

O **SEST SENAT** completa 30 anos
movimentando a vida de quem
move o país.



Saiba mais
sobre esse
movimento.

30 ANOS / SEST SENAT

PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.

CNT / SEST SENAT / ITL

Sistema Transporte

www.sestsenat.org.br 

LOTS Group aposta em frota de caminhões movida a gás natural veicular

A LOTS Group, empresa do grupo Scania, responsável pela otimização de operações logísticas por meio da tecnologia e inovação, iniciou a transição energética na companhia para reduzir o impacto das mudanças climáticas causadas pela alta concentração de dióxido de carbono. A primeira ação de transição energética da LOTS foi realizada em 2021 na frota da unidade de São Bernardo do Campo, em São Paulo, substituindo quatro caminhões movidos a diesel por outros novos modelos Scania movidos a gás natural veicular (GNV). Agora, vem à tona estudo que mostra que, com a substituição, o grupo reduziu em 27% a emissão de CO₂. “Hoje, temos 14 caminhões a gás na operação rodoviária da LOTS em São Bernardo do Campo, o que representa 50% da frota local, nosso objetivo é continuar com a renovação dos veículos e, em breve, possuir uma operação com 100% de caminhões movidos a combustíveis alternativos ao diesel”, antecipa o gerente de Operações Rodoviárias da LOTS Group, Rafael Santos. Segundo ele, o gás natural, como alternativa de combustível, geralmente é mais barato que o diesel. “No caso, nosso estudo mostrou que obtivemos uma redução de 21% nos custos de abastecimento após a inserção dos veículos movidos a gás em nossa frota”, revela.



GWM apresenta sistema de célula de hidrogênio para veículos pesados

A principal atração da GWM no evento Veículo Elétrico Latino-Americano, o “Salão da Mobilidade Elétrica e Cidades Inteligentes”, realizado entre os dias 5 e 7 de outubro, em São Paulo (SP), foi um sistema de célula a combustível que utiliza hidrogênio (H₂) para abastecer veículos pesados com motores elétricos. “Os veículos elétricos a célula de hidrogênio são uma solução promissora para descarbonizar a frota de caminhões pesados em substituição ao diesel”, defende o CCO (Chief Commercial Officer) da marca, Oswaldo Ramos. A nova tecnologia está sendo testada na China, no Japão, na Alemanha e no Canadá. Sabe-se que, entre as principais vantagens do sistema, estão: a zero emissão de gases de efeito estufa; a zero emissão de poluentes e particulados; autonomia de 500 quilômetros, e abastecimento rápido, equivalente ao de um veículo convencional. Para efeito de comparação, um caminhão a diesel emite, em média, 770 gramas de CO₂ por quilômetro rodado. De acordo com a empresa, uma das vantagens de se explorar essa tecnologia no Brasil é que, aqui, o hidrogênio poderia ser obtido por várias rotas tecnológicas renováveis e de baixa intensidade de carbono.



Rodonaves celebra inclusão no *ranking* Lugares Incríveis para Trabalhar

O grupo Rodonaves se destacou entre as 150 empresas consideradas Lugares Incríveis para Trabalhar 2023, na categoria empresas de grande porte. Divulgado em outubro, o *ranking* é realizado anualmente pela FIA (Fundação Instituto de Administração), juntamente com o UOL. O reconhecimento das empresas RTE AGRO e RTE Rodonaves, ambas do grupo, decorre de ações que priorizam o engajamento de colaboradores e o desenvolvimento de carreira, explica Oswaldo Brison Maia, diretor de Gente e Gestão da companhia. “Contamos com cerca de 6 mil colaboradores e o *ranking* valida a nossa dedicação em criar um ambiente de trabalho considerado incrível. Investimos em iniciativas que promovem o aprendizado e o desenvolvimento profissional e, ainda, temos o privilégio de contar com um número grande de pessoas que se dedicam há muitos anos à companhia”, acrescenta o diretor. “Esse reconhecimento é resultado do trabalho coletivo e reflete nossos valores fundamentais de respeito, cuidado, integridade e ética”, comemora Vera Naves, vice-presidente do grupo. Para elaborar o *ranking*, são analisados temas que abrangem desde benefícios e planos de carreira até liderança, diversidade e inclusão. Alguns dos índices que compõem a nota final são clima organizacional; liderança e gestão de pessoas; alinhamento dos funcionários com a cultura; e visão de negócio da organização.



No aniversário de 25 anos, TransJordano investe em renovação de frota

Em outubro, a TransJordano completou 25 anos de atividade. Conhecida pela atuação nos segmentos de combustíveis, químicos, produtos do agronegócio, fertilizantes e bebidas, a trans-

portadora rodoviária conta com mais de 750 colaboradores, distribuídos pelas onze unidades da empresa, nos estados de São Paulo, Mato Grosso, Rio de Janeiro, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Bahia. “Estamos extremamente orgulhosos por alcançar essa marca de 25 anos. O sentimento é de gratidão por esse momento, mas também de muita responsabilidade. Sabemos que, ao alcançar o nível de serviço que temos atualmente, temos que seguir inovando para mantermos a satisfação de nossos clientes”, pontuou João Bessa, fundador presidente da TransJordano. Neste ano, a empresa realizou um aporte de R\$ 85 milhões na renovação de sua frota, com a aquisição de 125 novos caminhões. “O principal objetivo desse investimento foi manter a frota da empresa atualizada, com custo de manutenção baixo e, principalmente, termos equipamentos atualizados para que nossos motoristas realizem as operações de forma segura e com alto desempenho. (...) O aporte reforça o nosso viés tecnológico e a nossa preocupação com as tendências de ESG (boas práticas ambientais, sociais e em governança)”, enfatizou Bessa.



Com atuação da CNT, é aprovado projeto da desoneração da folha de pagamento

O Senado Federal aprovou em Plenário o Projeto de Lei nº 334/2023, que prorroga a desoneração da folha de pagamento até 2027. Os senadores fizeram a apreciação em 25 de outubro, após o presidente Rodrigo Pacheco (PSD-MG) colocar a proposta para votação em regime de urgência. A CNT (Confederação Nacional do Transporte) é favorável ao projeto e trabalhou arduamente pela sua aprovação, juntamente com as federações e associações que representam o setor rodoviário de cargas e passageiros e metroviário. A folha de pagamento é um dos maiores custos das empresas de transporte brasileiras, razão pela qual a manutenção da desoneração ajuda a equilibrar as contas sem a necessidade de demissões e estimula novas contratações, aquecendo o mercado de trabalho. De autoria do senador Efraim Filho (União-PB), o PL teve as modificações feitas pela Câmara rejeitadas pelo relator, o senador Angelo Coronel (PSD-BA), com parecer favorável ao texto que já havia sido aprovado pelos senadores. Contudo, durante a votação da matéria em Plenário, o relator optou por acatar o art. 4º do texto da Câmara, possibilitando a redução para 1% o recolhimento do transporte rodoviário público de passageiros referente a receita bruta das empresas.



CNT realizou apresentação sobre hidrogênio renovável a convite do SETCESP

A CNT realizou, em outubro, uma apresentação sobre o hidrogênio renovável, a convite do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de São Paulo). A exposição foi voltada para integrantes das empresas que fazem parte da Comissão de Sustentabilidade do Sindicato. No encontro, a gerente executiva ambiental da Confederação, Erica Marcos, detalhou como esse combustível sustentável está inserido na rota global e nacional das novas fontes energéticas que levam à transição energética e à descarbonização da atividade transportadora. O debate também fomentou a discussão sobre a necessidade de o transportador se apropriar tecnicamente de soluções alternativas de insumos que venham a substituir o combustível fóssil, a fim de escolher tecnologias que levem aos ganhos oriundos dos princípios ambientais, sociais e de governança ESG. A tendência é que, nos próximos anos, o H₂ verde se torne um combustível automotivo cada vez mais presente. Por isso, no início do ano, a CNT lançou a publicação Hidrogênio renovável — Uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário. O material faz parte da série CNT Energia no Transporte e discorre sobre as vantagens e desafios desse combustível.



Presidente Vander Costa recebeu homenagens em outubro



O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, foi homenageado em duas ocasiões no mês de outubro. No dia 30, recebeu a Ordem do Mérito Comercial, no grau Comendador, concedida pela CNC (Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo). Entregue pelo presidente da CNC, José Roberto Tadros, e pelo vice-presidente financeiro da CNC, Leandro Domingos, a honraria é destinada a personalidades e instituições, nacionais ou estrangeiras, que tenham se destacado por efetiva contribuição ao progresso e ao bem-estar social do Brasil. “É uma honra receber essa homenagem da CNC, uma instituição amiga e muito respeitada em todo o Brasil. Agradeço ao presidente Tadros pela lembrança e parceria e reafirmo meu compromisso em continuar trabalhando em prol de um país mais próspero e desenvolvido”, declarou Vander Costa. Em 25 de outubro, em Uruguaiana (RS), o presidente foi reconhecido como Embaixador do Transporte Rodoviário Internacional – título concedido pela ABTI (Associação Brasileira de Transportes Internacionais). Na oportunidade, o Sistema Transporte também homenageou a Associação pelos 50 anos de existência. Vander Costa entregou, ao presidente da ABTI, Francisco Cardoso, uma placa de reconhecimento pelos trabalhos realizados pela entidade. “Ao longo dessas décadas, a parceria entre nossas organizações foi fundamental para o desenvolvimento do transporte internacional no Brasil. Juntos, enfrentamos desafios, superamos obstáculos e construímos um legado de sucesso que perdurará por gerações”, afirmou Costa. Também participou do evento o diretor adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira.



Sistema Transporte participa da Arena ANTP

Entre os dias 24 e 26 de outubro, a Arena ANTP – Congresso de Mobilidade Urbana 2023 reuniu importantes players do setor de transporte no Transamérica Expo Center, em São Paulo (SP). A CNT e o SEST SENAT estiveram presentes, com um estande do Sistema Transporte. Na ocasião, ambas as entida-

des apresentaram seus produtos e serviços, incluindo estudos técnicos de grande valia para os empresários e o poder público. “A participação do Sistema Transporte no evento evidencia a sua grande importância para a evolução do setor no Brasil. Estamos ansiosos para reforçarmos a nossa parceria por meio da nova unidade do SEST SENAT de Santo Amaro (SP), que facilitará esforços conjuntos para a qualificação dos nossos colaboradores, contribuindo, grandemente, para a nossa missão de prestar um serviço de qualidade e excelência para a população”, disse o superintendente da Transwolff, Matheus Magela Pacheco. Por meio de painéis e comunicações técnicas, o evento viabilizou trocas importantes de informações e pontos de vista sobre assuntos como: as novas formas de contratação dos serviços de transporte público; um sistema único de mobilidade urbana; a ampliação de subsídios públicos em várias cidades brasileiras; além da proposta do novo Marco Legal do Transporte Público.



O caminho para a descarbonização



A transição energética é essencial para combater as mudanças climáticas. Porém as dificuldades de acesso a fundos de créditos e a falta de uma política nacional abrangente trazem desafios para as empresas de transporte

por Carlos Teixeira



Diversos países têm se movimentado para zerar as emissões de poluentes. Uma resolução da União Europeia limitou, até 2035, a venda de veículos novos movidos a combustíveis fósseis. Nos Estados Unidos, estão previstos investimentos de US\$ 900 milhões na produção de carros elétricos. No Chile, cerca de 22% dos veículos são elétricos, enquanto, na Colômbia, mais de 11% da frota de ônibus é eletrificada, de acordo com dados da plataforma E-BUS Radar.

Enquanto isso, o Brasil engatinha rumo à transição energética, com menos de 1% de sua frota de ônibus eletrificada, segundo a mesma plataforma. Considerando que o principal meio de mobilidade urbana do país é o transporte coletivo — com 1.577 empresas de

ônibus urbanos em operação, e aproximadamente, 107 mil ônibus em circulação atualmente, de acordo com dados da Pesquisa CNT Perfil Empresarial 2023 – Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros, sendo apenas 376 destes elétricos, segundo dados de abril de 2023, fornecidos pela NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) — é preciso colocar o pé no acelerador para que as mudanças sejam vistas e sentidas a médio prazo.

Para realizar a transição energética dessa frota gigantesca, é preciso que o governo estabeleça uma política nacional de regulamentação abrangente e única. No entanto, atualmente, a temática é fragmentada em programas e projetos trabalhados por diferentes órgãos e ministérios, tais como o

Fundo Clima, do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social); o RenovaBio, do Ministério de Minas e Energia; o Rota 2030, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação; o Plano de Transição Ecológica, do Ministério da Fazenda; e o programa de renovação de frota do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços).

Além da ausência de uma política nacional integrada, a transição energética esbarra nos altos custos. Nesse contexto, sobram dúvidas sobre o futuro: como iniciar o planejamento da transição energética? Quais os tipos de veículos e de tecnologia disponíveis para cada cidade e operação? Ônibus elétrico ou a gás metano de origem não fóssil? Qual o caminho e quem paga a conta da descarbonização?

Você sabia? Mobilidade limpa para a capital mineira



A Prefeitura de Belo Horizonte pretende substituir 40% da frota do transporte público por ônibus elétricos ou movidos a gás biometano até 2030. A iniciativa faz parte do Plano Local de Mobilidade Limpa da Capital. Atualmente, a capital mineira possui uma frota de 2.484 veículos a serviço do transporte coletivo. O custo da troca é estimado em R\$ 6 bilhões.

CO₂

CO₂

CO₂



Primeira constatação: falta financiamento



O principal problema do setor transportador é a falta de financiamento. Isso porque, atualmente, os veículos elétricos são, em média, três vezes mais caros que os movidos a diesel. “É complicado para o empresário pegar uma linha de crédito, já que ele precisa estar com uma situação financeira estabilizada. No BNDES, por exemplo, é muito difícil. Chegam a exigir o patrimônio pessoal. E falta infraestrutura para carregamento, uma vez que é preciso construir uma estação, montar pontos de abastecimento e, eventualmente, cobrir a garagem com placas fotovoltaicas. No programa Refrota (Renovação da Frota), por exemplo, foram disponibilizados R\$ 3 bilhões e só foram usados R\$ 800 milhões, devido aos requisitos impossíveis de serem cumpridos”, afirma o diretor executivo da NTU, Francisco Christovam.

Outra questão é que não há uma política nacional de descarbonização que abranja rotas diferentes de combustíveis limpos. “O ônibus elétrico é uma opção. Temos ainda o ônibus a gás metano de origem não fóssil, o biocombustível ou HVO (sigla inglesa para hydrotreated vegetable oil, traduzido como óleo vegetal hidrotratado), chamado de diesel verde, e o hidrogênio renovável obtido a partir da reforma do etanol. Todas essas iniciativas estão em estágio de desenvolvimento”, como explica Christovam.

O diretor executivo da NTU enfatiza que há iniciativas acontecendo em vários órgãos e minis-

térios que precisam ser concentradas em uma única frente. “Precisamos definir o papel de cada agente na cadeia da descarbonização (dos órgãos de fomento, do Governo Federal, dos operadores e dos bancos de desenvolvimento), cada um fazendo as suas propostas, para podermos ter uma política nacional”, pontua.

Em contrapartida, Virginia Tavares, coordenadora de eletromobilidade do instituto de pesquisa WRI Brasil, que produz estudos sobre descarbonização, acredita que cada município deve estruturar um modelo de negócio que funcione para a sua realidade, visto que o Brasil é um país de grande extensão e com cidades de diferentes portes e infraestrutura. “A cidade de São Paulo criou uma Lei do Clima, que estabelece metas de redução das emissões e um cronograma de substituição de frota, com apoio de investidores. Em Salvador (BA), os operadores fizeram um investimento na compra de oito ônibus elétricos e a prefeitura entrou com a implementação do terminal para a recarga, por exemplo”, explica.

Tavares também entende ser imprescindível a criação de linhas de financiamento que tenham taxas e prazos atrativos, bem como a oferta de garantias para que sejam compatíveis com as condições dos operadores. “Hoje, o que temos são movimentos em várias cidades com modelos diferentes para a criação de leis de transição energética. O primeiro passo é entender o que já temos de políticas e criarmos um arcabouço jurídico e legal para a eletrificação”, destaca.

CO₂

CO₂

CO₂



Sistema Transporte fomenta debate ambiental



As ações ambientais desenvolvidas pelo Sistema Transporte vêm ganhando notoriedade com o desenvolvimento de estudos técnicos acerca dessa temática, com a realização de eventos sobre energias renováveis e ESG e o aumento do protagonismo do Programa Despoluir, iniciativa conjunta da CNT com o SEST SENAT.

Para o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, não existe apenas uma alternativa para resolver as questões ambientais que cercam o setor. “Sabemos da importância do transporte e da responsabilidade que temos frente ao desenvolvimento sustentável. Por isso, temos promovido iniciativas para o debate sobre essa temática entre empresariado, especialistas e órgãos governamentais. De tudo que estudamos, analisamos, vivenciamos e observamos a partir de iniciativas nacionais e internacionais sobre essa questão, reconhecemos a importância da descarbonização. No entanto, é preciso reforçar que essa não é a única solução. A aquisição de ônibus elétricos se configura também como uma boa alternativa. Ainda

assim, não precisamos ir muito longe para promover melhorias. Somente a renovação da frota de ônibus atual, (com veículos Fase P8 do Proconve), por exemplo, já seria necessária para obter resultados significativos em termos ambientais”, pondera.

O diretor executivo da CNT, Bruno Batista, destaca que o biometano trás ganhos ao meio ambiente e ao transporte rodoviário. “Ele utiliza resíduos orgânicos, ou seja, passivos ambientais, e os converte em ativos energéticos”, afirma. “Com o biometano, a média geral de redução de emissão, considerando o escopo do poço a roda, é de 64%, com destaque para o percentual de redução nos ônibus, podendo atingir até 75% em relação aos veículos movidos a diesel”, acrescenta.

De acordo com Erica Marcos, gerente executiva ambiental da CNT, o hidrogênio renovável ou verde é uma solução bastante favorável para o modo rodoviário, pois ele traz ganhos operacionais de relevância, como a grande autonomia veicular (podendo superar 1.000 km)

Saiba mais sobre as iniciativas do Sistema Transporte



Biometano: Uma alternativa para o modal rodoviário



Eletromobilidade: Uma das soluções para alcançar a neutralidade de carbono



Hidrogênio renovável: Uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário



e baixo tempo de abastecimento (cerca de 4 minutos). “No setor de transporte, a tendência é que, nos próximos anos, o H2 verde se torne um combustível automotivo cada vez mais presente, devido à sua emissão nula de escapamento, auxiliando, dessa forma, o setor a se descarbonizar”, reforça.

Visando ampliar o debate sobre essa temática, a Confederação Nacional do Transporte lançou a Série CNT Energia no Transporte, com o objetivo de identificar os benefícios e desafios de alternativas limpas. A instituição também lançou um episódio do podcast Agência CNT Transporte Atual sobre hidrogênio renovável. A entrevista contou com o consultor de energia da Fiec (Federação das Indústrias do Estado do Ceará), Jurandir Picanço Jr.

A segunda edição do Fórum ITL de Inovação do Transporte, realizada no segundo semestre de 2022, mostrou preocupação do setor com o carbono e compromisso do Sistema Transporte pela busca de fontes de energia alternativas. O evento reuniu especialistas, representantes do poder público e transportadores e teve como tema “Fontes Alternativas de Energia no Transporte”. Na ocasião, o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes, destacou a necessidade de olhar para

o futuro dos combustíveis, considerando que as fontes alternativas de energia podem ser utilizadas no transporte para auxiliar o segmento a diminuir a sua dependência do diesel. “Queremos estimular o aumento da utilização de combustíveis sustentáveis e de baixa intensidade de carbono, de modo a incentivar, por exemplo, o desenvolvimento de tecnologia veicular nacional com biocombustíveis, tornando a nossa matriz de transporte mais limpa e sustentável”, reforçou. Em 2023, o ITL repetiu esse debate sob a perspectiva do ESG, trazendo especialistas para discutir sobre o futuro do transporte.

O Sistema Transporte estimula um setor cada vez mais limpo, eficiente e sustentável, de modo a assumir responsabilidades em favor da qualidade de vida e do meio ambiente. É por isso que, há mais de 16 anos, o Programa Despoluir vem estimulando os empresários a adotarem práticas ambientalmente responsáveis e a diminuir os impactos da atividade transportadora na natureza e na saúde pública. Além dessas iniciativas, o Sistema promove, ainda, eventos como o SEST SENAT Summit e viagens técnicas como as Missões Internacionais, com o objetivo de incentivar o debate entre os transportadores acerca das novas tecnologias, da inovação e da responsabilidade ambiental.

Saiba mais sobre as iniciativas do Sistema Transporte



Podcast Agência CNT Transporte Atual: episódio sobre hidrogênio renovável



Assista ao Fórum ITL de Inovação do Transporte 2022: Fontes alternativas de energia no transporte



Assista ao Fórum ITL de Inovação do Transporte 2023: ESG no Transporte



Saiba mais sobre o Despoluir



Fundos e programas disponíveis



O governo federal acredita que ônibus e caminhões elétricos são mais baratos se comparados ao seu custo de vida total. Por isso, está trabalhando na oferta de financiamento a custo baixo, com possibilidade de uso do crédito para mudança de frotas de ônibus e caminhões, com um capital menor. É o que aponta o secretário nacional de Meio Ambiente Urbano e Qualidade Ambiental, Adalberto Maluf. “Trabalhamos com proximidade a outros ministérios para criar uma transversalidade. Por isso, junto ao Ministério da Fazenda, trabalhamos no Plano de Transformação Ecológica, que traz políticas de transição energética e de economia circular. No que cabe ao Ministério do Meio Ambiente, ampliamos o Fundo Clima, do BNDES, e uma parte será usada para financiar a transição energética, a energia renovável e a mudança das frotas, além da infraestrutura de recarga nas garagens e nos terminais”, reforça.

Segundo a diretora de Infraestrutura, Transição Energética e Mudança Climática do BNDES, Luciana Costa, a instituição é reconhecida historicamente por ser uma financiadora da mobilidade. “Seremos mais ousados no financiamento, mas, para isso, precisamos de projetos melhor estruturados. Hoje, o Fundo do Clima está 100% alocado. No entanto, o Tesouro Nacional emitirá um bônus sustentável e passará R\$ 10 bilhões para o Fundo, para ser utilizado na eletrificação de frotas. Só dependemos da emissão do bônus. Mas, para prefeituras, não será preciso essa operação”, pontua.

Luciana explica que, atualmente, o BNDES possui o Finame (Financiamento de Máquinas e Equipamentos) para o financiamento de ônibus, em que empresas com faturamento anual acima de R\$ 80 milhões podem solicitar crédito para

aquisição de máquinas e equipamentos. O benefício pode ser recebido diretamente do BNDES, ou indiretamente, quando ocorre por intermédio de instituições financeiras credenciadas por parceiros do órgão. “Teremos modelos para cada caso. Algumas empresas contratarão diretamente e outras acessarão o Fundo Clima na modalidade indireta. O financiamento direto terá 10 anos para pagamento e o indireto, até 16 anos. Não acreditamos em um modelo único de descarbonização. Vamos apoiar as cidades pela mudança de lei. Mas também sabemos que existem operadores com capacidade financeira diferente. Teremos condições com custo fixo menores do que as oferecidas por outros locais, para que a frota possa ser trocada”, pondera.

Outra alternativa para minimizar os custos com a infraestrutura decorrente das iniciativas de descarbonização diz respeito ao aluguel de ônibus elétricos. Isso porque, conforme enfatiza Luciana, um dos gargalos atuais do Brasil é a oferta desse tipo de veículo. “Hoje, a indústria nacional entrega dois mil ônibus elétricos por ano, e muitos fabricantes estão cadastrados no BNDES, o que facilita a compra”, reforça, ao afirmar que a instituição tem conversado com empresas dispostas a trabalhar nessa modalidade. “Em 2024, devemos disponibilizar o contrato de aluguel de ônibus elétricos para várias cidades, a exemplo do que é feito na Colômbia e no Chile. Queremos financiar a infraestrutura dos elétricos, como a construção de subestações de carregamento. As empresas de aluguel de ônibus elétricos serão responsáveis pelo investimento em infraestrutura. Além disso, também temos empresas de energia que são cadastradas no BNDES para auxiliar nessa questão”, explica.



Como obter um financiamento BNDES Finame?



Objetivo

Financiamento da produção e aquisição de máquinas e equipamentos nacionais credenciados no BNDES.

Processo

Em linhas gerais, o fluxo simplificado de financiamento segue os seguintes passos, com algumas variações, dependendo da linha:



Passo 1: O interessado escolhe a máquina ou equipamento que deseja adquirir e verifica se o item consta na listagem de equipamentos financiáveis pelo BNDES Finame. É possível fazer essa verificação no site do BNDES.

Passo 2: O interessado procura um agente financeiro credenciado e solicita o financiamento do equipamento/máquina. Os agentes financeiros são instituições financeiras autorizadas a repassar os recursos do BNDES, podem ser bancos comerciais, bancos de desenvolvimento, agências de fomento ou cooperativas de crédito.

Passo 3: O agente financeiro analisa a solicitação e a situação financeira do interessado e, caso aprove a operação, encaminha a solicitação de financiamento ao BNDES.

Passo 4: O BNDES avalia a solicitação, observa se está de acordo com as normas e, em caso positivo, autoriza o financiamento.

Passo 5: O agente autoriza o fabricante ou distribuidor autorizado a entregar a máquina ou equipamento ao comprador/financiado.

Passo 6: O fabricante ou distribuidor autorizado entrega a máquina ou equipamento ao comprador.

Passo 7: O BNDES repassa ao agente financeiro o valor a ser financiado (mediante solicitação e apresentação da nota fiscal).

Passo 8: O agente financeiro transfere o valor ao fabricante ou distribuidor autorizado do equipamento.



Frentes do Executivo para a transição ecológica



Em nota, o Ministério da Fazenda explica que o Plano de Transição Ecológica introduzirá linhas de crédito para o desenvolvimento sustentável e a criação de um mercado regulado de carbono, a emissão de títulos soberanos sustentáveis, a criação de uma taxonomia sustentável e a reformulação do Fundo Clima para financiar atividades de inovação tecnológica e sustentabilidade. Em relação às empresas de transporte coletivo urbano e de transporte de cargas, o órgão destaca que elas poderão obter benefícios relacionados às iniciativas enquanto ampliarem os investimentos e as ações em favor da transformação ecológica. Nesse sentido, a entidade vê a eletrificação das frotas como uma alternativa para auxiliar nos mecanismos de captação de recursos pelas empresas do transporte coletivo.

O Ministério de Minas e Energia também apoia a eletrificação veicular e o fomento de biocombustíveis por meio da Política Nacional de Biocombustíveis, instituída pela lei nº 13.576/2017, o RenovaBio. Em nota enviada à redação da Revista CNT Transporte Atual, o órgão afirma que “a iniciativa visa contribuir para os compromissos determinados pelo Brasil no Acordo de Paris e promover a expansão dos biocombustíveis na matriz energética”. A política assegura a previsibilidade para o mercado de combustíveis, “induzindo ganhos de eficiência energética e de redução de emissões de gases causadores do

efeito estufa na produção, comercialização e uso de biocombustíveis”.

No âmbito do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, há programas de estímulo ao investimento em tecnologias inovadoras e sustentáveis, como o Mobilidade Verde e Inovação, que será lançado nas próximas semanas em substituição ao atual Rota 2030, e que incentivará a produção de todas as linhas de mobilidade voltadas à descarbonização, inclusive de motores movidos a propulsão elétrica. “O Rota 2030 começou em 2018 e termina em 2023. No novo programa, as exigências aumentarão, incluindo uso de material reciclado na fabricação dos veículos e medições ‘do poço à roda’, ou seja, aferindo a pegada completa de carbono da fonte energética utilizada. A meta geral é reduzir em 50% as emissões até 2030, em relação ao que era emitido em 2005”, afirma o órgão na nota enviada à redação. O programa Mobilidade Verde e Inovação, assim como o atual Rota 2030, dará incentivos tributários proporcionais aos investimentos e pesquisa e desenvolvimento das empresas, beneficiando montadoras e autopeças. Sobre infraestrutura, o Ministério afirma que “está elaborando um programa que, entre outras ações, equipará as estradas brasileiras com carregadores de bateria para veículos elétricos. O programa deve ser lançado no começo do próximo ano”.

Frota com dinheiro próprio

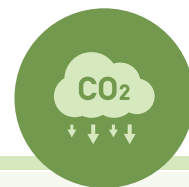


A Braspress, com sede em Guarulhos (SP), comprou com recursos próprios seus 30 veículos elétricos, entre Vans e VUCs (veículos urbanos de carga). Com um custo de R\$ 430 mil por unidade, o valor total ficou em R\$ 12.900.000,00, conforme cita o diretor presidente da empresa, Urubatan Helou. “As aquisições foram feitas por recurso de caixa. Em um ano, economizamos mais de 40 mil

litros de combustível e os elétricos apresentam, em média, um custo por quilômetro cerca de 30% menor em comparação aos veículos tradicionais. Deixaram de ser emitidas 210 toneladas de CO₂ através dessa ação”, pontua. Cada caminhão elétrico da Braspress roda de 200 a 250 quilômetros por dia. Em 2022, a empresa deixou de emitir 677.120 toneladas de CO₂ na atmosfera.



Convergência de interesses transforma São Paulo



Na capital paulista, o que está puxando o movimento de descarbonização é a Lei nº 16.802/2018 (conhecida como Lei de Mudanças Climáticas), do estado de São Paulo. Em setembro deste ano, São Paulo começou a operar 50 novos ônibus elétricos 100% a bateria. Para isso, foram feitos empréstimos na ordem de US\$ 500 milhões (cerca de R\$ 2,5 bilhões) junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) e o Banco Mundial. Os veículos serão repassados às empresas de transporte coletivo na capital, mas a gestão ainda não definiu quais serão contempladas. A frota, hoje, em São Paulo, é de 13 mil ônibus, segundo dados da SPTtrans (São Paulo Transporte S.A.). Desses, apenas 219 são elétricos (trólebus e movidos a bateria), representando cerca de 1,6% da frota total do estado.

A prefeitura de São Paulo, por meio de nota da SPTtrans, informa que “desde outubro de 2022, não é mais permitida a inclusão de veículos movidos a diesel no sistema de transporte. A prioridade é o cumprimento do Programa de Metas da Prefeitura 2021-2024 e da Lei de Mudanças Climáticas, que prevê redução da emissão de gás carbônico fóssil em 50% até 2028 e erradicação até 2038.” A nota lembra que o projeto de eletrificação da frota teve convergência de interesses por parte do BID, que prioriza projetos

de sustentabilidade ambiental. Além de a prefeitura acessar recursos financiados com taxas de juros diferenciadas, ela receberá assessoria técnica do BID. A respeito da operação de crédito, a nota afirma que a contrapartida financeira da prefeitura corresponde a US\$ 125 milhões.

Além do BID, a prefeitura de São Paulo, conseguiu, junto ao BNDES, em outubro, um financiamento de R\$ 2,5 bilhões para uma nova aquisição de ônibus elétricos. O apoio ocorreu por meio do modelo Finame Direto, que financia a aquisição e a comercialização de máquinas e equipamentos de fabricação nacional. No momento, quatro fabricantes possuem ônibus elétricos credenciados no BNDES Finame. Os recursos serão liberados na modalidade baixo carbono, que passou a admitir financiamento para compra de ônibus elétricos por municípios. A mudança foi formalizada em junho de 2023. O investimento total do município será de R\$ 8 bilhões, com previsão de aquisição de um total de 2.600 veículos e de substituição de cerca de 20% da frota de ônibus da capital até 2024. Desse valor, R\$ 6 bilhões serão recursos da prefeitura e R\$ 2 bilhões das concessionárias que operam o transporte público por ônibus na cidade.

Modelos na América Latina



A Colômbia alcançou um marco na corrida para eletrificar o setor de transporte. Com a entrada de 406 novos ônibus elétricos no sistema público de Bogotá, sua frota atingiu 1.061 veículos, levando a cidade ao pódio de maior rede de ônibus elétricos do mundo fora da China — posição que era ocupada por Santiago, no Chile.

Vale destacar que, no Chile e na Colômbia, os ônibus são da montadora chinesa BYD, que começou em

outubro suas operações no Brasil, ocupando a antiga fábrica da Ford, em Camaçari (BA).

“Chile e Colômbia já trabalham com incentivos relevantes no setor, o que ajuda muito a mudança não só dos ônibus urbanos, mas também de fretamento para empresas. Este é o principal desafio a ser enfrentado para a eletrificação da frota”, destaca Bruno Paiva, diretor de Vendas da BYD. ■



/// Transporte Internacional

Um diálogo atribulado

Pedágio imposto pela Argentina na hidrovia Paraguai-Paraná é mais um episódio complicador das relações entre países sul-americanos. Cobrança preocupa transportadores brasileiros

por Carlos Teixeira



A cobrança de pedágio de transportadores que utilizam a hidrovia dos rios Paraguai e Paraná, exigível desde 1º de janeiro, é mais um obstáculo às boas relações no âmbito do Mercosul. A via fluvial tem 3.400 quilômetros de extensão e conecta portos fluviais em cinco países da América do Sul. A taxa é de US\$ 1,47 por tonelada movimentada. Gerida de forma conjunta entre Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai, desde o fim da década de 1980, a hidrovia serve de caminho mais barato para soja, milho, combustíveis, fertilizantes e minério de ferro. A via é especialmente importante para o Paraguai, que não tem ligação com o mar, en-

tão depende dela para transportar quase 80% do seu comércio exterior.

Esses países criticaram o pedágio, visto como unilateral e arbitrário. Argumentam, ainda, que a taxa vai contra entendimentos diplomáticos prévios, que estipulam decisões em conjunto. Também reclamam que, ao parar as embarcações, a autoridade argentina limitou a liberdade de navegação de bens estratégicos, o que, mais uma vez, desrespeita acordos. Por seu turno, a Argentina argumenta que a taxa é uma compensação por melhorias estruturais feitas no rio ao longo dos últimos 13 anos e sugere que os paraguaios, em especial, estão reagindo de forma desproporcional.

Memória de um desencontro

Em abril, o Banco Central argentino publicou uma regra controversa, estabelecendo que os fretes internacionais só fossem pagos após 90 dias da realização do serviço. Aparentemente, tratava-se de um artifício para reter dólares, diante da grave desvalorização do peso argentino — medida que causou preocupação entre os transportadores brasileiros. Essa situação foi narrada em reportagem da **Revista CNT Transporte Atual** publicada em julho.

Brasil entra em campo

Para estancar a crise, foi realizada, em setembro, uma reunião especial do CIH (Comitê Intergovernamental da Hidrovia Paraguai-Paraná) sobre a cobrança de pedágio. Sob a presidência *pro tempore* brasileira, o encontro ocorreu na Embaixada do Brasil em Buenos Aires e teve como foco os procedimentos para solução de controvérsias definidos em Protocolo Adicional ao Acordo da Hidrovia e no Regulamento Interno do CIH. A delegação brasileira foi composta pelo Itamaraty, pelo Ministério de Portos e Aeroportos, pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre), pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), pela Marinha do Brasil e pela Receita Federal.

Na ocasião, os países signatários do Acordo questionaram a cobrança do pedágio à luz dos parâmetros definidos naquele instrumento internacional. Para criar condições para a continuação das tratativas entre os países, a Argentina acolheu, conforme refletido em ata, suspender, durante 60 dias, o recurso à Justiça para a cobrança de valores supostamente devidos, por meio da interdição de embarcações dos demais países.

Em nota, a Antaq afirma acompanhar o caso por meio da participação ativa de seus técnicos nas reuni-

ões multilaterais do Comitê. E diz que a suspensão da cobrança do pedágio por 60 dias abre espaço para que especialistas de cada um dos países possam analisar o material apresentado pela Argentina como base para a cobrança.

“Em outubro, ocorreu, em Montevideú, a primeira reunião de especialistas que abordaram temas e uma segunda rodada de reuniões está marcada em Buenos Aires. A expectativa é que um documento técnico, endossado pelos cinco países, possa ser consignado após essas reuniões como forma de assessoramento ao Comitê da Hidrovia que tomará uma decisão final”, continua o texto.

O Comitê da Hidrovia estabeleceu um grupo de especialistas, no qual a Antaq tem representação, com o propósito de analisar os documentos apresentados pela Argentina. A autarquia confirma que, neste momento, o que está sendo discutido é a comprovação de que os serviços prestados pela AGP (Administração Geral de Portos) da Argentina garantem confiabilidade e segurança à navegação diuturna da Hidrovia. “Dessa forma, ficará comprovada a necessidade da continuidade desses serviços para o bom funcionamento da Hidrovia”, finaliza.



Seria o caso de ressarcimento?

O Brasil despertou para a discussão em julho, após ter tido uma carga de soja proveniente do Mato Grosso Sul parada na hidrovia por suposta falta de pagamento do pedágio. “A ação unilateral do governo argentino, no que tange à criação da taxa, acaba ferindo alguns princípios do Direito Internacional, pois descumpre com o texto do Acordo de Transporte e Navegação Fluvial da Hidrovia Paraguai-Paraná”, alerta Fábio Ciocca, CEO da Brasil Multivias Logística e Comércio Exterior e presidente da Ceab (Câmara Empresarial Argentino-Brasileira do Rio Grande do Sul).

Ciocca pondera que toda e qualquer taxação impacta diretamente os custos logísticos. “Os governos devem buscar a criação de fundos específicos para

a manutenção e melhoria dos meios de escoamento das mercadorias. A situação mostra uma ineficiência do cumprimento de acordos internacionais, o que traz imprevisibilidade às operações e insegurança jurídica ao comércio internacional”, complementa

Em tese, nesse tipo de relação comercial, qualquer condição imposta deve atender a cláusulas pré-estabelecidas. Por isso, Ciocca prega que os valores já pagos à Argentina sejam ressarcidos. “Se não houver comprovação das melhorias realizadas pelo governo argentino, estaremos falando de cobrança indevida, mesmo pautando-se no respeito à soberania de cada Estado. Existe um ponto que não pode ser desrespeitado, que é a boa-fé das relações para o cumprimento dos regramentos impostos”, argumenta.

CNT apoia pleito no âmbito do Mercosul

Em busca de pacificação e vinculação a instrumentos jurídicos internacionais, os membros do Fórum Consultivo Econômico-Social (FCES) do Mercosul solicitaram apoio ao Projeto de Recomendação 05/23. A ideia é que o bloco incorpore como parte de sua estrutura normativa o Acordo de Transporte e Navegação Fluvial da Hidrovia Paraguai-Paraná, renovando a força de termos previamente acordados. Em resposta ao pleito, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) consignou apoio ao projeto, que aguarda apreciação do Grupo Mercado Comum, órgão decisório executivo do Mercosul.

Passagem para a soja

A hidrovia Paraguai-Paraná é o caminho pelo qual a Argentina importa a soja destinada à fabricação de azeite e farinha. Dos 7,19 milhões de toneladas de soja que o país importou nos primeiros sete meses deste ano, 50,9% tiveram origem no Paraguai e 45,2%, no Brasil. As processadoras argentinas aumentaram significativamente suas compras de soja dos países vizinhos devido à seca histórica, que reduziu pela metade a colheita, na temporada 2022/2023. De acordo com dados do Cafym (Centro de Armadores Fluviais e Marítimos do Paraguai), os pedágios pagos desde janeiro somam cerca de US\$ 50 milhões, o dobro dos US\$ 25 milhões que a Argentina afirma ter gastado em melhorias na infraestrutura. ■



Futuro do transporte brasileiro

Novas tecnologias, inteligência artificial e crescimento exponencial sugerem mudanças drásticas para o setor nos próximos 10 anos, explicam especialistas

por Lílian Saldanha



As mudanças pelas quais o mundo está passando acontecem em velocidade acelerada e, na maioria das vezes, de forma não linear. A exponencialidade faz parte da realidade atual, especialmente quando se fala em tecnologia. Aliado ao propósito de contribuir de maneira positiva para a melhoria da qualidade de vida das pessoas, o pensamento exponencial pode levar à solução de desafios globais em diversos segmentos, como o setor transportador.

Para David Roberts, especialista em inovação e um dos maiores nomes em disrupção de negócios, tecnologias exponenciais e lide-

rança do mundo, é preciso que os gestores compreendam a Teoria da Inovação Disruptiva, de Clayton Christensen, para conduzirem melhor o futuro dos negócios. “Nos próximos 20 anos, uma nova teoria da disrupção vai impactar o mundo mais do que qualquer outra teoria e ideia. Se você conseguir notá-la e entendê-la, ela deixará de ser uma ameaça. Se você não consegue vê-la chegar, não tem como ganhar”, destaca.

Roberts explica que, se eram raras as empresas com mais de US\$ 1 bilhão de faturamento (as chamadas “unicórnios”) entre os anos 2011 e 2013, algo mudou drasticamente a partir de outubro desse último ano,

quando esse número cresceu exponencialmente. É exatamente por isso que o especialista sugere que os CEOs e diretores de pequenas, médias e grandes empresas precisam ter uma visão disruptiva sobre o que está acontecendo no presente e o que está prestes a acontecer em um futuro a curto e médio prazos.

“O setor de transporte já sofre um certo nível de disrupção e está prestes a passar por uma ainda maior. O Brasil ainda não passou por essa disrupção, mas está prestes a passar. Por isso, precisamos estar preparados e entender a teoria e a tecnologia. A teoria dá poder, porque permite que se preveja o que e quando ocorrerá”, aponta Roberts.

Inteligência artificial e novas tecnologias

Hod Lipson, especialista em inteligência artificial, robótica e fabricação digital, cita o caso da Amazon One, sistema em que há automação de IA na forma de cobrança de produtos em uma loja, possibilitando o pagamento pela leitura da palma da mão dos clientes, o que vai além de um recurso para facilitar a compra. Por essa tecnologia, é possível, por exemplo, coletar dados sobre hábitos de uso dos consumidores, tais como o que quase comprou, o que não comprou, o que comprou, o que comprou e não gostou etc. Nesse caso, a tecnologia extrapola a mera contribuição para o crescimento dos negócios da Amazon — abre-se um novo mercado de coleta de dados e venda de informações segmentadas a outras empresas.

Lipson estima que, nos próximos dez anos, o crescimento tecnológico acontecerá em uma escala inimaginável nos dias atuais. No entanto, entender a IA e saber tirar o melhor dela será fundamental para que as empresas possam se adequar ao momento.



Hod Lipson



Como promover inovação nas empresas?

Para David Roberts, ainda que as empresas tradicionais tenham capacidade para implantar a inovação em seus processos de trabalho e modificar totalmente os produtos e serviços oferecidos ao mercado, normalmente isso não ocorre porque o público interno, que deveria “comprar a ideia”, é extremamente resistente à disrupção e à mudança. Segundo o especialista, muitas vezes, a disrupção morre nas empresas, quando ideias são ignoradas por lideranças que afirmam que elas não fazem parte do escopo da organização.

“A grande oportunidade de promover a disrupção no seu negócio e achar caminhos novos está em ouvir as pessoas que pensam diferente de você. Mas o primeiro movimento precisa ser feito pela liderança”, explica Carla Tieppo, neurocientista e especialista em liderança.

Para Tieppo, é preciso que as lideranças atualizem seus padrões de comportamento — para, então, os validar — e entendam que os liderados

não querem mais ser colocados em caixas pré-definidas. “A diversidade não tem a ver apenas com justiça social e com a responsabilidade de ESG das empresas. A diversidade traz diversidade cognitiva, diversidade de ideias. Você precisa fomentar isso para poder ‘disruptar’. Você precisa de gente que pense diferente, gente que venha de cargos e indústrias diferentes, com visões diferentes. Com idade diferente, gênero diferente, origem diferente, afirmação sexual diferente. Porque essas pessoas viveram situações diferentes e, por isso, têm padrões diferentes”, pontua.

Thomas Brieu, pesquisador e professor de escutatória, ressalta que o primeiro passo para essa mudança de mindset é o desenvolvimento de uma cultura de liderança que reforce a importância da escutatória ativa. Como? Ele ainda dá a dica: utilizar perguntas abertas — tais como “o que houve?”, “o que aconteceu?” — evita que a liderança tire qualquer conclusão precipitada, favorecendo o diálogo.



Carla Tieppo



David Roberts



Executive Program: olhar dos participantes

Entre os dias 1º e 4 de outubro, o SEST SENAT reuniu empresários do transporte em Embu das Artes (SP), para a primeira turma do Executive Program, imersão sobre inovação, tecnologias exponenciais e mudança de *mindset*, realizado em

parceria com a Singularity University Brazil — empresa estadunidense que oferece programas de educação executiva, incubadora de empresas e serviços de consultoria empresarial. Confira o que os participantes acharam do programa:

“

Espero que tenhamos atingido o nosso objetivo de fazer provocações aos principais líderes da categoria. Conseguimos reunir pessoas do Brasil inteiro para uma imersão capaz de nos fazer pensar e conhecer o que as mentes mais brilhantes pensam sobre o futuro da humanidade para podermos customizar o futuro do transporte. ”



Vander Costa, presidente do Sistema Transporte

“

O acesso a conteúdos especializados e as trocas entre os participantes nos permitem fazer reflexões sobre tecnologias exponenciais, inovação, liderança e negócios. Como gestores, temos a responsabilidade de incentivar a ousadia e a inovação em nossas equipes, para sermos, cada vez mais, protagonistas do futuro do transporte no Brasil. ”



Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT



“

Foi fantástico! Uma trilha de conhecimento enriquecedora e que se complementava a cada dia. Parabéns pela ideiação! ”



Thais Bandeira, diretora de Desenvolvimento de Negócios da Kodex Logística





“

Um evento brilhante, com vários palestrantes de fora do país, trazendo exemplos do futuro, das mudanças pelas quais vamos passar nos próximos anos, que serão mais velozes do que foram até aqui. Nos últimos 15 anos, nós também passamos por diversas mudanças. Ano a ano, precisamos nos reinventar para permanecer no mercado de trabalho, que é muito dinâmico. As leis mudam o tempo todo; tecnologias novas surgem; precisamos filtrar tudo isso para entender o que serve ou não para a empresa, buscando manter o ritmo e a sustentabilidade da companhia. ”



Clecio Tombini, sócio-diretor do Grupo Tombini

“

Gostaria de agradecer ao SEST SENAT pela oportunidade de participar, conhecer e me conectar com pessoas e informações. Uma experiência incrível, que abre novos horizontes para as exigências do mercado. Esses encontros fortalecem o Sistema Transporte. ”



Eliane Carletto, diretora de Desenvolvimento da Rota Transportes

“

Meus parabéns a todos os envolvidos na realização deste evento. Foi uma oportunidade fantástica de estarmos conectados com o futuro e para rever os amigos e construir novos relacionamentos. ”



Velton Dias, diretor de Operações da OT Trans

“

Foi uma experiência verdadeiramente enriquecedora. Estou impressionado com a qualidade das apresentações e discussões. O evento, não apenas aumentou meu entendimento sobre os tópicos abordados, mas também me inspirou a explorar mais a fundo as possibilidades e os desafios que enfrentamos no mundo da tecnologia. Agradeço ao SEST SENAT por criar um espaço de aprendizado tão valioso e por promover a disseminação do conhecimento. ”



Anderson Bertolini, diretor da Transportes Bertolini



Lições de protagonismo e motivação

Realizado de forma híbrida, Encontro Nacional de Lideranças do SEST SENAT alcançou mais de 7 mil funcionários, desde o nível operacional até a alta gestão

por Aline Roriz



A força de trabalho do SEST SENAT de todo o Brasil esteve imersa durante quatro dias (de 18 a 21 de outubro), participando de mais um ENL (Encontro Nacional de Lideranças). Os números falam por si e fizeram da edição do ENL 2023 a maior da história: mais de 7 mil colaboradores, sendo 1,2 mil de forma presencial e cerca de 6 mil online; e 18 workshops. O cenário foi o CICB (Centro Internacional de Convenções do Brasil), em Brasília, com seus mais de 12 mil metros quadrados — e as 164 unidades operacionais da rede SEST SENAT, distribuídas em todo o país.

O resultado não podia ser outro: motivação, conhecimento, ânimo e foco para seguir transformando a vida das pessoas por meio da promoção da qualidade de vida e qualificação profissional. Além de fomentar a inovação e a busca por conhecimento de todos os colaboradores, o

evento ainda comemorou os 30 anos da instituição e celebrou o fato de o SEST SENAT ter recebido, este ano, a certificação GPTW (Great Place to Work), um dos selos mais importantes no que se refere à gestão de pessoas, o qual atesta que a empresa é um excelente lugar para se trabalhar.

O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, falou sobre a emoção de poder participar de um evento do porte do ENL: “O objetivo do encontro é conversar, debater e, principalmente, renovar nossa energia para o que vem pela frente. Afinal, o que nós queremos do SEST SENAT para os próximos 30 anos? Espero que todos tenham saído energizados para mais uma jornada de 30 anos, cumprindo nossa função social de formar cidadãos para o transporte em um futuro melhor”.

A diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, falou sobre o papel de protagonismo que

todos os colaboradores da instituição devem ter. “O SEST SENAT se propõe a servir com qualidade, assumindo uma liderança que é nata para cada indivíduo, com um propósito muito nobre: transformar a vida das pessoas. E a liderança independe do cargo que ocupa. Quando a gente fala de liderança, a gente não fala de cargo, a gente fala de pessoa”, sintetizou.

Para reforçar a importância e o protagonismo dos colaboradores, o diretor adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira, destacou os grandes números alcançados pela instituição ao longo de três décadas. “É um orgulho imenso dizer que temos mais de 30 milhões de atendimentos em saúde; mais de 65 milhões de atendimentos em esporte, lazer e cultura; e mais de 540 milhões de horas de capacitação. É extraordinário. E quem faz tudo isso acontecer são vocês”, exaltou.

Liderança reunida

A cerimônia de abertura do evento contou com a presença de todos os diretores do Sistema Transporte e de representantes das unidades operacionais de todo o Brasil. Entre os presidentes dos conselhos regionais do SEST SENAT, estavam o da Bahia, Décio Barros; do Centro-Oeste, Paulo Lustosa; do Espírito Santo, Renan Chieppe; de Minas Gerais, Rubens Lessa; do Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, João Resende; do Norte I, Francisco Bezerra Junior; do Norte II, Irani Bertolini; do Nordeste II, Eudo Laranjeiras; do Nordeste III, João Alberto Almeida; de Pernambuco, Nilson Gibson; do Paraná, Sérgio Malucelli; do Rio Grande do Sul, Afrânio Kieling; de Santa Catarina, Dagnor Scheneider; e de São Paulo, Carlos Panzan.



“

O SEST SENAT se propõe a servir com qualidade, assumindo uma liderança que é nata para cada indivíduo, com um propósito muito nobre que é transformar a vida das pessoas.



Nicole Goulart, *diretora executiva nacional do SEST SENAT*

“

A gente reuniu energias e as renovou para um novo ciclo que se aproxima. Isso permite melhorar nossos serviços, proporcionando mais desenvolvimento ao setor de transporte.



Vinicius Ladeira, *Diretor Adjunto do SEST SENAT*

“

A CNT busca ajudar as lideranças do setor e o poder público na tomada de decisões, enquanto o SEST SENAT forma toda a base do transporte. E vocês como verdadeiros líderes fazem com que isso seja reconhecido em todo Brasil.



Bruno Batista, *diretor executivo da CNT*

“

O ITL é o primo mais novo do SEST SENAT no Sistema e, juntos, podemos ofertar muito mais para os empresários e trabalhadores do transporte. Vamos unir esforços e fazer a diferença.



João Victor Mendes, *diretor executivo do ITL*

“

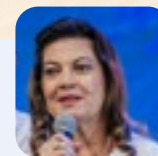
Ver todo esse time reunido mostra a importância do Sistema para o país.



Fernanda Rezende, *diretora adjunta da CNT*

“

Vocês transformam a base e nós, do ITL, transformamos os gestores do Brasil inteiro. O transporte é essencial ao Brasil, mas nós, do Sistema, somos essenciais ao transporte.



Elia Costa, *diretora adjunta do ITL*

“

Momento assim tem uma importância enorme, principalmente, pela integração com todo o time do Sistema Transporte para que juntos possamos fazer cada vez mais entregas que levarão transporte mais longe.



Valter Souza, *diretor de Relações Institucionais da CNT*



Aprendizagens da jornada

A programação do ENL foi preparada com o objetivo de treinar as equipes para continuar oferecendo atendimento de excelência aos trabalhadores do transporte, aos seus familiares e a todas as pessoas que buscam saúde, qualidade de vida e qualificação profissional. A programação trouxe as palestras:

- “Gestão de custos”, com o empresário e doutor em contabilidade, Laércio Friedrich;
- “Nudge na prática” e “Projeto Lean”, ambas com o consultor da Evoluta, Matheus Bernardo Delbon;
- “Educação profissional e empregabilidade”, com o professor e pesquisador Paulo Wollinger;
- “Mais gestão do que ativos”, com o mestre em ciências e engenharia de materiais, João Ricardo Lafraia;
- “Descomplicando o ESG”, com o diretor adjun-

to do Instituto Ethos, Felipe Saboya;

- “A importância da política para as pessoas, as instituições e o Brasil”, com o ex-deputado federal, consultor e advogado Marcelo Ramos;
- “Ferramentas de comunicação na prática” e “Comunicação para líderes”, ambas com o consultor da ESPM, Carlos Eduardo Pellon;
- “Embaixador da marca”, com o especialista da ESPM, Eduardo Halpern;
- “Três dimensões da liderança”, com as especialistas em inovação, design e pessoas, Cristina Leal e Natália Bernardes;
- “Projeto Evoluir – Compartilhamento de práticas de gestão”, com o consultor da FNQ, Ricardo Motta.



Um campeão para fechar com chave de ouro

O ENL 2023 foi encerrado com a palestra “Atitude de Campeão”, apresentada por Gustavo Borges, um dos principais nomes da natação mundial, medalhista olímpico e, atualmente, empresário, mentor e palestrante. Borges explicou que utiliza os aprendizados que conquistou como atleta para ajudar profissionais de todas as áreas, independentemente do cargo, por que protagonismo, foco e dedicação são indispensáveis para qualquer um que deseja fazer um bom trabalho.

Para inspirar os colaboradores do SEST SENAT a darem o seu melhor, ele elencou quatro elementos importantes para os profissionais buscarem alta performance no que fazem:

- Subir o sarrafo: “É ter objetivos bem alinhados e elevar esses objetivos”.
- Ter consistência: “É nadar até o final; ter começo, meio e fim nas coisas que faz”.
- Identificar o objetivo: “Isso tem a ver com clareza e com o objetivo que você quer lá na frente”.
- Executar algo hoje na direção daquele caminho: “A ação imediata é um componente essencial para se chegar à alta performance”.



Importância da relação político-institucional

As lideranças do SEST SENAT assistiram à palestra “A importância da política para as pessoas, as instituições e o Brasil”, apresentada por Marcelo Ramos, ex-deputado federal, consultor e advogado. O objetivo foi destacar a importância das relações político-institucionais do SEST SENAT em suas bases.

O diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza, fez a abertura da palestra e explicou a relevância desse tipo de atuação para o desenvolvimento do SEST SENAT e do setor. “A política é necessária, independentemente de

ideologias partidárias. A gente se dedica à valorização e à divulgação da instituição”, afirmou o diretor da CNT.

Em sua fala, Marcelo Ramos enfatizou a importância de as unidades operacionais também atuarem de forma política nas cidades, de modo a manter comunicação contínua com autoridades políticas locais. “Vocês, dialogando de maneira responsável e ética nas suas regiões, vão mudar a relação do Sistema Transporte com os representantes federais em Brasília”, finalizou o palestrante. ■



Aptos para atuar no setor

O programa Mais Motoristas proporciona a mudança de categoria da CNH e capacita milhares de pessoas para trabalharem no transporte

por Aline Roriz



O transporte brasileiro tem enfrentado escassez de mão de obra qualificada com as competências técnicas e operacionais necessárias às demandas do setor. Conforme dados da CNT (Confederação Nacional do Transporte), mais de 40% das empresas do transporte rodoviário de cargas e do transporte rodoviário urbano de passageiros têm dificuldade para encontrar profissionais com todas as capacidades exigidas, principalmente motoristas.

Entre as razões para esse cenário está o elevado nível dos requisitos exigidos para exercer as atividades do setor. Quem quer trabalhar, hoje, como motorista de ônibus ou no transporte de produtos perigosos, por exemplo, precisa ter mais de 21 anos e carteira de habilitação nas

categorias D ou E, além de realizar cursos de formação especializada. Por conta dessa realidade, o SEST SENAT lançou, em 2023, o projeto Mais Motoristas, que visa aumentar o número de motoristas profissionais por meio do custeio da mudança gratuita de categoria da CNH e da oferta de curso de formação.

O objetivo é preparar esses profissionais diante das constantes transformações e demandas do mercado de trabalho e contribuir para a empregabilidade deles, por meio da capacitação, em cursos que aliam teoria e prática em veículos com tecnologia embarcada.

Em sua primeira edição, a iniciativa do SEST SENAT recebeu, aproximadamente, 55 mil inscritos, sendo mais de 8,5 mil provenientes do estado de São Paulo e 7,3 mil, do Mato Grosso do Sul. Entre os meses

de agosto e outubro, foram divulgadas duas listas de convocação para os participantes, totalizando 4.793 candidatos chamados para realizar a formação, em 86 unidades operacionais, em todas as regiões do país. Nos próximos meses, serão realizadas novas chamadas.

A diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, explica que o programa entregará ao mercado de trabalho milhares de profissionais prontos para iniciarem a atuação no setor de transporte. “Nós unimos, nessa iniciativa, as exigências de legislação e de capacitação para facilitar a vida do trabalhador e da empresa. O SEST SENAT vai custear os serviços necessários à mudança de categoria de CNH de todos os candidatos selecionados, o que custa de R\$ 3 mil a R\$ 4 mil, a depender da região do país”, diz.

Benefícios para empresas

O programa atende uma grande demanda dos empresários do segmento rodoviário por mão de obra qualificada. “Procurar determinado perfil de profissional no mercado é complicado para nós. Se temos uma formadora para esse fim específico, isso facilita demais a logística das empresas em relação a contratação. Ainda mais se esses profissionais chegarem prontos, com CNH na categoria correta e capacitação adequada”, afirmou o diretor da Transavante, Gladstone Lobato.

Veja alguns dos benefícios que as empresas terão ao contratar os motoristas que passarem pelo programa:

- Profissionais com comprovada habilitação e proficiência para a condução de veículos;
- Aumento da segurança no trânsito;
- Redução do consumo de combustível;
- Diminuição dos gastos com manutenção.



Realizando sonhos

O programa Mais Motoristas vai ajudar milhares de pessoas que têm o sonho de atuar como motorista profissional e, às vezes, por questões financeiras não conseguem mudar a categoria da CNH ou fazer um curso de formação. Esse é o caso de Rachel Ribeiro, do Crato (CE), selecionada na primeira chamada do programa e contou o quanto ficou emocionada ao ver seu nome do edital de convocação. “Eu nem acreditei, li várias vezes para ver se era eu mesmo. Tinha sido demitida há menos de um mês e esse programa vai abrir as portas

para realizar meu grande sonho, que é dirigir por todo o Mercosul”, relata.

Rachel já iniciou o processo de mudança de habilitação para categoria “E” e quer fazer o curso na Escola de Motoristas para transporte de cargas indivisíveis. “O grande sonho da minha vida é dirigir carreta, e o SEST SENAT está sendo fundamental neste momento, porque é um gasto muito grande. Este é um projeto maravilhoso porque nem todo mundo tem esse valor, e a habilitação muda completamente nossa vida profissional”, detalhou a futura motorista.

Como funciona o programa

A mudança de categoria de CNH pode ser de AB, B, AC ou C para D ou E; e de D para E. Após a conclusão do processo, o aluno vai realizar um dos cursos da Escola de Motoristas, à sua escolha:

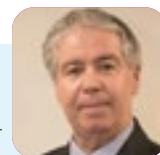
- Transporte de Produtos Perigosos;
- Cargas Indivisíveis;
- Transporte Coletivo de Passageiros;
- Transporte de Escolares.

Os convocados recebem um email com todas as orientações e o encaminhamento para que compareçam às unidades escolhidas no ato da inscrição. É importante levar a documentação exigida. A partir disso, começa o processo de mudança de categoria, que dura cerca de 120 dias, sempre seguindo o cronograma definido por cada unidade. ■

Aponte a câmera do seu celular para o QR Code ao lado e veja a lista dos convocados para participar do programa:



Esse tipo de atitude do SEST SENAT valoriza a profissão de motorista e ajuda muito os empresários que sofrem para encontrar mão de obra qualificada



Gladstone Lobato, *diretor da Transavante*



Recife recebe nova unidade

SEST SENAT continua o projeto de expansão com estrutura mais moderna na capital pernambucana. Ao todo, são 164 unidades operacionais em funcionamento

por Aline Roriz

O SEST SENAT inaugurou, em 5 de outubro, uma unidade nova no Recife (PE).

A estrutura vai oferecer vários serviços, incluindo treinamentos com simulador híbrido de direção e atendimentos nas especialidades psicologia, nutrição, odontologia e fisioterapia. A capacidade é de mais de 53 mil atendimentos ao ano e os trabalhadores de empresas de transporte têm gratuidade assegurada.

A unidade está instalada em um espaço recebido em comodato da Mercedes Benz e está localizada na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, nº 4.152, Imbiribeira. O valor do investimento na instalação é

de cerca de R\$ 6,5 milhões, considerando a reforma do espaço e todos os equipamentos e mobiliários.

A nova unidade recebe o nome do saudoso Newton Jerônimo Gibson Duarte Rodrigues, reconhecido pela dedicação ao setor transportador (veja box). Na inauguração, ele foi representado pelo filho Newton Gibson Júnior, atual presidente da ABTC (Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas). Participou da cerimônia o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT Pernambuco e da Fetranslog (Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste), Nilson Gibson Sobrinho, que também é filho do homenageado.

Participaram, ainda, o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa; a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart; e a vice-prefeita do Recife, Isabella de Roldão. Na ocasião, Costa afirmou que, com a inauguração, o SEST SENAT reforça o seu compromisso de estar onde o trabalhador do transporte mais precisa. “Onde há mercado transportador, existe o SEST SENAT. Queremos continuar induzindo o desenvolvimento regional e isso será mais fácil com essa unidade, pela localização estratégica em uma das vias de maior acesso entre a região metropolitana e o município do Recife; além do fácil acesso ao Porto de Suape e ao Aeroporto do Recife”, afirmou.





SEST SENAT
Recife



Avenida Marechal Mascarenhas
de Moraes, nº 4.152, Imbiribeira



(81) 3771-4912

Bons serviços prestados ao setor

Falecido em 2019, Newton Jerônimo Gibson Duarte Rodrigues foi vice-presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), de 2001 a 2019. Com uma atuação profissional marcante, foi diretor presidente da Transportadora Guarany Transportes Comércio e Representações; sócio-gerente das empresas Sociedade Comercial de Combustível e Lubrificantes e Gibson Melo Ltda.; e desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região. Foi fundador da ABTC, entidade que presidiu de 2000 a 2019; presidente da Fetracan

(Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste), de 1992 a 2017; presidente do Conselho Regional do SEST SENAT Nordeste III, de 1993 a 2014; diretor da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística); presidente da Assemtra (Associação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Pernambuco) por dois mandatos; e presidente do Setcepe (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas, Armazenagem e Logística do Estado de Pernambuco) por três mandatos.

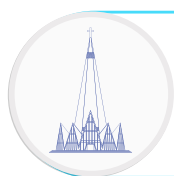
Nomeações na Região Sul

A unidade operacional do SEST SENAT de Maringá (PR) recebeu o nome de Afonso Akioshi Shiozaki, presidente do Setcamar (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Maringá) e integrante da diretoria do Sistema Fetranspar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná) desde 2008.

O homenageado iniciou a sua trajetória no transporte, em 1966, quando trabalhou na empresa Transparaná. Ele é diretor-secretário do Conselho de Administração da Cocamar Agroindustrial desde 1990 e dirige a empresa Transcocamar. Em 2016, o empresário recebeu a Medalha JK – Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, no grau Oficial, concedida pela CNT.

Já a unidade do SEST SENAT de Uruguaiana (RS), desde 25 de outubro, passou a ser chamada de José Schwanck, empresário falecido em 2020. Schwanck teve participação decisiva na implantação do SEST SENAT na cidade gaúcha, em 1997. Sócio-fundador da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais), foi responsável pela transferência da sede da associação, em 1997, de São Paulo para Uruguaiana.

Schwanck iniciou no setor transportador, em 1959, como motorista de caminhão. Em 1964, chegou em Uruguaiana, onde começou no ramo de distribuição de bebidas e comércio de frutas. Ao lado dos irmãos, começou a atuar no transporte rodoviário internacional com a Irmãos Schwanck. ■



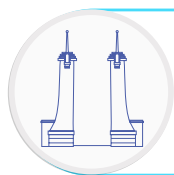
SEST SENAT
Maringá



Estrada Pinguim, nº 1.324, Gleba
Ribeirão Pinguim



(44) 3123-7100



SEST SENAT
Uruguaiana



Rua Perimetral Oeste, Distrito
Rodoviário Cidade Nova



(55) 3413-4930



30
anos

O transporte sob holofotes

Na última parte da série de matérias sobre as três décadas do Prêmio CNT de Jornalismo, mostramos um pouco do trabalho realizado por pré-selecionadores e jurados

por Gustavo T. Falleiros



Quando realizado de forma ética e profissional, o jornalismo contribui para o esclarecimento da sociedade. A espinha dorsal desse ofício são a apuração e a checagem — procedimentos que asseguram que a informação, depois de colhida, seja validada. Assim nascem as notícias. É essa cobertura jornalística feita com esmero, sempre voltada para assuntos de interesse do setor de transporte, que o Prêmio CNT de Jornalismo busca enaltecer desde sua primeira edição, em 1994.

Naturalmente, os trabalhos premiados passam por um crivo bastante exigente e estabelecido em regulamento. Para o que poucos se atentam é que, entre o momento de inscrição e o anúncio dos vencedores, há um exame minucioso realizado em três etapas. Primeiro, a Comissão Organizadora da premiação valida cada um dos trabalhos inscritos, verificando aspectos como adequação ao regulamento e documentos solicitados. Na sequência, um grupo fixo de pré-seleciona-

dores formado por cinco jornalistas com atuação acadêmica faz a triagem grossa. Em seguida, o aval é dado por uma comissão formada por quatro jornalistas de renome da imprensa nacional e um especialista em transporte.

Há quinze edições, o consultor em Comunicação Integrada Walter Guimarães se debruça, uma vez ao ano, sobre cerca de duas centenas de trabalhos, para extrair desse montante os mais relevantes da safra. Apesar do volume, a tarefa é percebida por ele como “uma delícia”. Walter testemunhou uma época em que as submissões em vídeo, por exemplo, vinham em DVDs, que precisavam ser assistidos pela equipe de pré-selecionadores na sede da CNT, em Brasília. De lá para cá, muita coisa mudou — tanto no transporte quanto no jornalismo.

“Hoje já não é possível fazer certas matérias, como as que uma Sônia Bridi ou um Caco Barcellos submeteram ao Prêmio no passado, porque são muito caras, dispendiosas. Seria necessário correr atrás de financiadores”, observa. “Ainda

assim, mesmo com essa transformação para um jornalismo muito mais ‘sentado’, o Prêmio valoriza a qualidade. O jornalista sabe que, se tem uma informação valerosa, que batalhou para ter, poderá colocá-la na disputa. Lembro que muitos Grandes Prêmios foram para matérias investigativas”, continua Guimarães.

O consultor acredita que o Prêmio ajudou a moldar um certo tipo de produto jornalístico, que são os “especiais”. “Eu olho e já sei que aquela série de reportagens foi feita para concorrer. Essa é uma transformação importante [na rotina dos veículos de comunicação] e que, acredito, tenha sido o intuito da CNT: a qualidade da informação vem em primeiro plano”, pontua. E, por trás, na base, estão os dados do setor de transporte. “Quando a Confederação lança o seu anuário sobre infraestrutura rodoviária, é como se fosse, literalmente, uma reunião de pauta, dada a quantidade de abordagens possíveis”, diz, referindo-se à Pesquisa CNT de Rodovias.



Pauta cada vez mais rica

“Participar, todos os anos, da pré-seleção me permite duas coisas: avaliar o jornalismo que é feito no Brasil inteiro, do Norte ao Sul, do [portal amazonense] A Crítica ao [jornal gaúcho] Zero Hora; ao mesmo tempo, me permite ver a transformação do próprio jornalismo”, reflete José Marcelo Santos, professor que contribui para o Prêmio há mais de dez edições.

Ele nota que o conceito de grande reportagem parece estar em xeque, já que, com a modernização da linguagem, as matérias passaram a ser muito enxutas e, às vezes, escritas em tópicos. Por outro lado, “os conteúdos multimídias, que antes eram só transcrição de conteúdos publicados em jornais, ampliaram muito a cobertura, ficaram mais profundos”. “Percebo, ainda, uma mudança significativa entre jornalistas que participam sempre, que cobrem o setor de transporte. Eles vão ficando mais

específicos e especializados — e isso é muito bom para o jornalismo”.

Outra constatação é que há um deslocamento regional da pauta, com mais participantes fora do eixo Rio-São Paulo. “Esse jornalista que não está no Sudeste começa a enxergar a pauta do transporte na realidade dele e, a partir daí, gera impacto econômico e social em sua região, iluminando problemas que, de outra forma, talvez passassem despercebidos na mídia nacional”, especula. “É muito bom ver que essa diversidade toda chega entre os finalistas”, sustenta.

José Marcelo resume assim o legado do Prêmio: “É uma chancela de talento, de competência. Para um jornalista, ser finalista já representa muito. Ao mesmo tempo, a CNT ajuda a pautar o setor de transporte, sempre fornecendo estudos técnicos para embasar os trabalhos. A CNT coloca os jornalistas para explorar essa mina de pautas”.

Um retrato das questões nacionais

O jornalista e professor Gilberto Costa é outro veterano das pré-seleções de reportagens. Ele participou de ao menos 10 edições do Prêmio e costuma levar à sala de aula exemplos de trabalhos que considera vanguardistas. “Em uma profissão tão combatida, como o jornalismo, você ter uma instituição do peso da CNT reconhecendo a importância desse trabalho é algo fundamental”, ressalta. “Veja: não são promovidos apenas temas de interesse da CNT, mas aquelas causas que são, verdadeiramente, preocupações do setor como um todo.”

E vai além: graças ao reconhecimento da Confederação, “o jornalismo é valorizado como um meio de falar à sociedade” e isso, para ele, não tem preço. O Prêmio acaba documentando questões nacionais, “problemas que impedem a geração de riqueza, mas, principalmente, reforçam desigualdades”, comenta.

Como exemplos, ele cita: o alto índice de acidentes nas rodovias, que já foi objeto de inúmeras

reportagens; a quantidade de projetos de infraestrutura nunca concluídos, como pontes e ferrovias; o fato de o país ter se tornado uma rota internacional para o tráfico de drogas, com carregamentos saindo do Paraguai com destino ao Porto de Santos; a dificuldade de pessoas cadeirantes em acessar o serviço de transporte público; e a malversação de recursos que poderiam ter sido revertidos em melhorias à população; entre outros.

Sobre a produção jornalística no período, ele diz ter observado dois movimentos. “O primeiro são as soluções de jornalismo digital, com uma sensibilidade que não se vê por aí”, relata, sublinhando o pioneirismo dos veículos pernambucanos e a excelência de um portal do Centro-Oeste, “à frente dos jornalões”. “O segundo é o advento dos podcasts. Dou aulas de radiojornalismo e digo aos meninos que o podcast é a última fronteira da profissão. O que virá depois, eu não sei, mas, com certeza, estará contemplado em uma categoria do Prêmio CNT”, elogia.



A visão de um engenheiro

Cabe lembrar que, além de jornalistas, o corpo de jurados do Prêmio sempre reserva lugares para especialistas em transporte — sejam eles pesquisadores, engenheiros ou consultores independentes. Edésio Elias Lopes, diretor de Engenharia da Escola Brasileira de Pós-Graduação (EBPós), cumpriu esse papel na edição de 2021 e a achou a experiência formidável.

“No júri, tentei agregar a visão técnica, ou seja, identificar se o conhecimento técnico estava presente nos textos, se [esse conhecimento] estava sendo repassado de forma fidedigna. Sabemos que há muitas reportagens que pecam nesse sentido e não digo que seja uma culpa do jornalista, mas falta de conhecimento relativa a uma área que é, de fato, muito específica. Compreendo a responsabilidade da CNT, principalmente, dentro do contexto da

infraestrutura de transporte nacional, e quis contribuir um pouco com o meu trabalho”, pondera.

A reportagem pergunta ao acadêmico por que é importante o jornalismo retratar as questões concernentes ao transporte. “A gente vive em um país com carências grandes em infraestrutura de transporte, que é algo essencial para se ter uma logística eficiente. Ora, isso afeta da pessoa mais simples à mais rica. São gerados impactos sociais e econômicos. Portanto, a gente precisa valorizar os bons profissionais que mostram ao público em geral um pouquinho dessa carência. A boa informação, não só a presente nas matérias do Prêmio, mas aquela divulgada pela CNT em seus estudos, levantam uma bandeira. Quem sabe, com isso, a gente consiga melhorar a realidade”, finaliza.

Crítérios de seleção

1. Relevância para o setor de transporte e o transportador

- O transporte tratado de maneira central.
- Inovação, transformação e dinamização do transporte.
- Importância do setor para o país.
- Melhorias para o aperfeiçoamento do transporte.

2. Qualidade editorial

- Equilíbrio e coerência entre textos, ilustrações, gráficos e fotos.
- Grau de dificuldade e capacidade analítica.

3. Relevância para a sociedade

- Contribuição para o desenvolvimento social.
- Entendimento da importância do transporte.

4. Criatividade e originalidade

- Abordagem inédita sobre o transporte.
- Apresentação inovadora.

5. Temporalidade e atualidade

- Alinhamento com as realidades socioeconômica e ambiental.
- Apresentação de tendências do setor.

As categorias

Para concorrerem, as matérias devem se enquadrar em uma das categorias a seguir:

- Áudio (para matérias de rádio e podcasts);
- Fotojornalismo;
- Impresso;
- Internet;
- Meio Ambiente e Transporte;
- Vídeo (para reportagens, programas e documentários veiculados na TV e em serviço de *streaming*);
- Comunicação Setorial (para trabalhos realizados por federações, associações e sindicatos do transporte). ■



VEM AÍ

7º FÓRUM **CNT** DE DEBATES

SEGURANÇA PÚBLICA E A ATIVIDADE TRANSPORTADORA

Soluções e estratégias para coibir roubos, depredações
de veículos e outros atos de violência.

**FAÇA SUA INSCRIÇÃO E PARTICIPE
PRESENCIALMENTE OU A DISTÂNCIA:**



22 de novembro

BRASÍLIA/DF

Canal para compartilhar conhecimento

Idealizado para dinamizar o fluxo de informações entre os modais do transporte, ITL Integra já está disponível para alunos e egressos do Instituto de Transporte e Logística

por Renata L. Ramalho de Sá Freire



Ser uma grande e robusta plataforma que interconecta pessoas, viabiliza debates sobre temas atuais e fomenta a geração de conhecimentos profundos sobre transporte e logística. Esse é o objetivo do ITL Integra, comunidade online criada para possibilitar trocas valiosas de informações e experiências que contribuam para incentivar a inteligência competitiva, além de estudos, pesquisas, análises, diagnósticos e ações orientadas ao desenvolvimento do setor.

“Direcionado aos agentes de todos os modais, o ITL Integra é reflexo do dinamismo do mundo contemporâneo, que exige das empresas um acompanhamento contínuo do ritmo intenso das transformações do mercado. Além de facilitar a integração digital de executivos e profissionais com o interesse comum de alavancar o crescimento do transporte e da logística no Brasil, essa nova ferramenta busca incentivar o *mindset* do *lifelong learning*, um valioso diferencial competitivo, cuja premissa é reinventar-se

com regularidade e disposição”. A afirmação é do diretor executivo do ITL (Instituto de Transporte e Logística), João Victor Mendes, para quem a aprendizagem proposta na plataforma da entidade deve ser um processo ininterrupto, propiciando, assim, um ambiente inovador.

O próprio ITL Integra nasceu da evolução de necessidades, conforme explica João Victor Mendes: “Depois do sucesso do Repositório Digital do Transporte, no qual estão disponíveis as publicações da CNT e do ITL, percebemos a importância de avançarmos na oferta de soluções que convergissem questões pertinentes à multimodalidade em um ambiente interativo e rico em informações”. Como exemplo do que poderá ser disponibilizado na plataforma pelos próprios usuários, o diretor do ITL se refere não apenas aos projetos aplicativos elaborados por alunos e ex-alunos das capacitações avançadas do ITL com implementação real nas empresas. Ele menciona, também, quaisquer assuntos caros para as empresas

de transporte e logística, como inovação, tecnologia, cibersegurança, qualificação, novos perfis profissionais, economia, gestão de negócios e agenda ESG, que aborda o tema sustentabilidade nas vertentes ambiental, social e de governança.

“O nosso objetivo é instigar uma visão sistêmica e integrada sobre o futuro do transporte e da logística no Brasil. Para isso, o ITL se faz valer de seu propósito de qualificar, desenvolver e inovar em prol de um setor cada vez mais competitivo ao ofertar este grande fórum de discussão, de interação e de conhecimento”, complementa a diretora adjunta do ITL, Eliana Costa. Para ela, a convivência diária no mais novo instrumento de inovação do ITL fortalecerá o transporte e a logística, por meio de conteúdos de qualidade e pertinência para o setor. “Conhecimento precisa ser compartilhado e disseminado. Por isso, convido as empresas a se cadastrarem na ferramenta e a explorarem-na no seu dia a dia, já que o seu potencial educacional é muito forte”, finalizou a diretora.

Bem-vindo ao ITL Integra.
Acesse agora mesmo



Faça parte da comunidade

Caminhos que levam ao carbono zero

É um ambiente virtual, desenvolvido pelo ITL na plataforma Kune, com o objetivo de concentrar conhecimento avançado, atualizado, inovador e disruptivo sobre transporte, logística e quaisquer outros temas fundamentais para o desenvolvimento do setor.

O que oferece

Neste primeiro momento, fóruns de discussão e a possibilidade de compartilhar trabalhos acadêmicos, cases de sucesso, projetos (como os projetos aplicativos dos alunos e ex-alunos do ITL e de quaisquer usuários da plataforma), além de conteúdo noticioso, novidades e tendências do setor, artigos etc. Posteriormente, a plataforma oferecerá novos recursos.

A quem é destinada

A todos os alunos e ex-alunos dos cursos executivos, das especializações e das certificações internacionais do Instituto de Transporte e Logística, além dos empresários, executivos e profissionais de logística e transporte dos modais rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário.

Qual o seu objetivo

Promover e facilitar a integração multimodal entre os atores do transporte e da logística brasileira, por meio de debates, trocas de experiências, compartilhamento de informações e construção conjunta de conhecimento. A finalidade principal é oferecer, de forma contínua e permanente, sub-

sídios que contribuam para aumentar a competitividade das empresas e, assim, fortalecer o setor.

Quem pode postar conteúdo

Todos os usuários da plataforma. Este, aliás, é o objetivo principal da ferramenta: possibilitar a troca de informações e o debate de temas atuais e urgentes para o setor.

Como realizar o cadastro

Passo 1

Acesse o endereço itl.kune.com.br e crie uma conta na plataforma.

Passo 2

Na lateral esquerda, busque “Encontrar comunidade”. Clique na comunidade ITL Integra e solicite a sua participação.

Passo 3

Depois que o ITL liberar a sua participação, a comunidade ITL Integra aparecerá na tela principal.

Passo 4

No menu à esquerda, clique em Canais – ITL Integra – Geral. Agora, tudo está pronto para você começar a utilizá-la: navegue e poste conteúdo no feed e em notícias; crie um fórum de discussão; navegue pela biblioteca, insira conteúdos importantes para o setor; e troque mensagens privadas com quem você quiser. ■



A urgência das ferrovias

por Alexandre Aigner

Os projetos de infraestrutura no país vêm ganhando cada vez mais fôlego na pauta de discussões do governo. A proposta de isenção total do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) sobre projetos ferroviários, aprovada por unanimidade pelo Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária), é um exemplo de medida que joga luz no desenvolvimento da malha ferroviária no Brasil.

O plano para tentar dobrar o modal brasileiro em até seis anos faz com que o governo se esforce continuamente na busca pela concessão de trechos ferroviários, o que envolve a transferência da administração e da operação de ferrovias para empresas privadas, que devem investir na modernização e na expansão da malha.

A isenção do ICMS, cuja alíquota básica é em torno de 18%, sobre bens e mercadorias (material rodante, trilhos, terminais ferroviários e outros empreendimentos do setor) desonera e se transforma, sem dúvida, em ganhos com as novas ferrovias que surgirão, trazendo desenvolvimento econômico e social para as cidades e as comunidades.

O Brasil possui um sistema de ferrovias com potencial para impulsionar o crescimento e a competitividade em importantes setores da economia. Hoje, o transporte ferroviário representa apenas 20%

das cargas que percorrem o Brasil — basicamente o mesmo volume da década de 1990, segundo a Anfa (Associação Nacional de Ferrovias Autorizadas), o que demonstra o potencial de expansão a ser atingido.

É nesse sentido que o trecho I da Ferrovia Oeste-Leste (FIOLI), que terá um total de 537 quilômetros de extensão, percorrendo 19 municípios, está tomando forma na Bahia. Ao ligar as cidades de Caetité e Ilhéus (onde está localizado o Porto Sul), a ferrovia terá capacidade para movimentar 60 milhões de toneladas de carga por ano — volume extremamente relevante para o escoamento de *commodities* minerais e agrícolas, além de outros tipos de cargas para os mercados transoceânicos.

É inegável que os investimentos em infraestrutura ferroviária são fundamentais para a redução da dependência do transporte rodoviário e para a melhoria da logística. O Brasil tem a oportunidade de se tornar um *hub* logístico internacional, conectando os principais polos de produção às regiões. São inúmeros os ganhos na economia nacional com a geração de riquezas, distribuição de renda e elevação da qualidade de vida da população, criando oportunidades para os produtores regionais e potencializando as cadeias produtivas instaladas ao longo do caminho das ferrovias.



Alexandre Aigner
CFO da Bamin



Isenção traz avanço relevante para o modal

por Davi Barreto

Pauta recorrente e cara para o setor ferroviário, a desoneração de investimentos em infraestrutura deu um passo decisivo, em 11 de agosto deste ano, com a publicação, no Diário Oficial da União, do Convênio ICMS nº 120. O convênio, aprovado pelo Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária), concede isenção do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) incidente nas operações internas e interestaduais que destinem bens e mercadorias às concessionárias e às autorizadas de transporte ferroviário de cargas e passageiros.

Em essência, os estados e o Distrito Federal concordaram em abrir mão da tributação que normalmente incidiria sobre elementos vitais para o setor ferroviário, abrangendo uma ampla gama de custos, desde as obras em si até a aquisição de material rodante e trilhos, entre outros.

Essa iniciativa traduz-se em instrumento estratégico de incentivo ao desenvolvimento logístico do país e é resultado de esforço conjunto do Ministério dos Transportes e das principais entidades representativas dos setores de transporte e infraestrutura.

Além disso, o convênio apoiará substancialmente a estratégia do Governo Federal voltada para o plano nacional de desenvolvimento ferroviário, de forma a incentivar novas construções de estradas de ferro e terminais ferroviários. A importância do acordo foi resumida na declaração, dada ao Estadão Conteúdo, do Ministro dos Transportes, Renan Filho: “Conseguimos um entendimento raro ao demonstrar para todos os estados que é muito melhor para o Brasil desonerar esse investimento e se beneficiar do ganho econômico que ele traz do que cobrar de uma obra que nunca vem, pois investimento em ferrovias é caro”.

Trata-se, sem dúvida, de relevante avanço, que deve servir de norte para a discussão de outros temas tributários em pauta, a exemplo da prorrogação do Reporto e da manutenção e ampliação dos instrumentos de desoneração dos investimentos em infraestrutura no bojo da reforma tributária, atualmente em apreciação pelo Congresso Nacional.

O Brasil está, assim, trilhando o caminho para um futuro mais promissor no setor ferroviário, o que, por sua vez, impulsionará o desenvolvimento nacional.



Davi Barreto
Diretor-executivo da ANTF. É engenheiro eletrônico e mestre em regulação. Foi auditor federal de controle externo do TCU e diretor da ANTT.



Setcergs doa colchões e travesseiros para creche no Vale do Taquari

O Núcleo de Ação Social do Setcergs (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Rio Grande do Sul) realizou mais uma ação solidária para ajudar as famílias vítimas das cheias no estado do Rio Grande do Sul. Nos

primeiros dias de outubro, foram doados 50 travesseiros e colchonetes para uma creche localizada no município de Roca Sales, no Vale do Taquari, uma das cidades mais afetadas pelas chuvas. A iniciativa procura proporcionar mais conforto e bem-estar às crianças atendidas pela instituição, que foi fortemente abalada pelas cheias no mês de setembro. Em um cenário desolador, as águas destruíram residências, casas de comércio, bancos e equipamentos públicos.



Settrim promove segunda edição do Torneio Motorista Campeão

O Torneio Motorista Campeão, iniciativa do Settrim (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Triângulo Mineiro) em parceria com o SEST SENAT, ocorre em novembro, com o objetivo de valorizar e premiar o melhor motorista de empresa da região do Triângulo Mineiro. As provas são realizadas em unidade do SEST

SENAT, onde o motorista indicado pela empresa faz treinamento e teste no simulador de direção, somando pontos nas áreas de direção econômica, direção defensiva e conduta profissional, para competir com os colegas profissionais de outras transportadoras. O Torneio faz parte do projeto Valorização e Promoção Estratégica do Setor de Transportes de Cargas e Logística do Triângulo Mineiro, lançado pelo Settrim, para promover o fortalecimento das empresas de transportes de cargas e logística da região, por meio de programas de formação e qualificação de mão de obra.



Pesquisa CNT

PERFIL EMPRESARIAL

Transporte Rodoviário Urbano de Passageiros

VOCÊ SABE QUAIS SÃO AS SOLUÇÕES PARA FOMENTAR O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO URBANO DE PASSAGEIROS?

Pesquisa inédita da CNT traz dados atuais, expõe os principais desafios para o segmento e mostra o que fazer para superá-los.



APONTE A CÂMERA DO SEU CELULAR PARA O QR CODE E ACESSE A PUBLICAÇÃO.



CNT

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Qual é o fôlego do crescimento do Brasil?

por Fernando Sampaio

Recentemente, nosso PIB tem superado, seguidas vezes, as projeções dos especialistas. No fim de 2021, segundo o relatório Focus, do Banco Central (BC), esperava-se que a economia fosse crescer 0,4% em 2022, e ela cresceu 2,9%. Já no fim de 2022, projetava-se para 2023 uma alta do PIB de 0,8%, e essa projeção hoje está em — coincidentemente — 2,9%.

O salto dos preços das matérias-primas que exportamos, provocado pela pandemia, deve ter ajudado a impulsionar nossa economia mais do que se antecipava. Contudo, esse fator não parece suficiente para explicar toda a discrepância entre as projeções e os resultados efetivos — e, pior, pode estar se diluindo, pois as cotações das *commodities* refluíram bastante desde meados do ano passado. Existem outros fatores que ajudam muito a explicar as surpresas positivas — e que, lamentavelmente, são pontuais.

No caso de 2022, ninguém contava com os fortes estímulos à demanda introduzidos a partir de meados do ano — até porque foi exigido que se mudasse a legislação para eliminar restrições à atuação do governo em período pré-eleitoral. Os cortes de impostos e o salto das transferências aos mais pobres rapidamente aqueceram a eco-

nomia, mas tinham fôlego curto (algumas das medidas só tinham vigência até o fim do ano).

Juntando isso à inflação ainda muito acima da meta e os juros altos para combatê-la, a expectativa para 2023 era de atividade econômica fraca. Só que, no 1º semestre, o PIB cresceu a um bom ritmo. A razão da surpresa é clara: enquanto a indústria foi mal, a agropecuária teve desempenho excepcionalmente positivo e a mineração também foi muito bem.

No entanto, o *boom* do agro não deverá bastar para impulsionar a economia no restante do ano. Espera-se clara desaceleração no 2º semestre, ligada: a) à desaceleração da economia global, que limita a demanda por nossas exportações e a disposição das empresas a investir; e b) ao impacto dos juros altos (o BC começou a cortar a taxa Selic em agosto, mas ela segue alta: ou seja, ele está pisando no freio com força cada vez menor, mas está distante de pisar no acelerador).

E em 2024? As turbulências econômicas e geopolíticas globais poderão ser uma pedra no caminho. Porém, o recuo recente da inflação deixa o BC mais à vontade para continuar a tirar o pé do freio, talvez até um pouco mais depressa. Assim, espera-se que o PIB acelere gradualmente ao longo do ano que vem.



Fernando Sampaio
Economista e
sócio-diretor da
LCA Consultores.
Foi professor da
FAAP e da FESPSP
e pesquisador do
Cebrap e da Fundap.



Formação de alto nível
para **você e sua família.**

Comunidade do transporte tem 15% de desconto em graduações online na FGV.

Gestão Comercial,
Gestão de Recursos Humanos,
Gestão Financeira,
Logística, Marketing e
Processos Gerenciais.

Quem tem **direito ao desconto?**

- Trabalhadores de empresas de transporte e logística, seus filhos e cônjuges.
- Colaboradores do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL), seus filhos e cônjuges.

15%
DE DESCONTO

Saiba mais e
**faça sua
inscrição!**



De transporte a gente entende. E leva a sua empresa muito mais longe.

Anuncie na principal revista do transporte e
deixe o seu produto circular por todo o Brasil.



Para anunciar,
entre em contato:

@ revista@cnt.org.br

✉ (61) 2196-5700

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL