

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXIX
julho 2023

327



O preço do Custo Brasil

Conjunto de entraves
equivale a R\$ 1,7 trilhão por ano.
Sistema Transporte atua
para incrementar a
competitividade do país

Entrevista

Álvaro Machado
desvenda a
inteligência artificial

Lei dos Motoristas

Os impactos
da decisão
do STF

Capacitação

SEST SENAT
passa a ofertar
cursos técnicos

O SISTEMA TRANSPORTE É A ENERGIA QUE

FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



O Sistema Transporte contribui para o desenvolvimento das mais de **166 mil empresas** e de **2,6 milhões de trabalhadores** do setor, que todos os dias fazem o Brasil se movimentar por terra, água e ar, com a força do seu trabalho.

JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

CNT
FORTALECE O SETOR
E A ECONOMIA



Conheça a CNT
www.cnt.org.br

SEST SENAT
CAPACITA E CUIDA
DOS TRABALHADORES



Conheça o SEST SENAT
www.sestsenat.org.br

ITL
CONSTRÓI O FUTURO
DO TRANSPORTE



Conheça o ITL
www.itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Conselho Editorial

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

Edição

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

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Luiz Gustavo Gomes
Rafael Castro Bittencourt

Revisão

Anna Guedes

Fale com a Redação

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

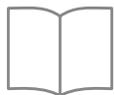
SAUS – Quadra 1 – Bloco J
Edifício Clésio Andrade – 11º andar
Brasília – DF – CEP: 70070-010

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

Competitividade reduzida

pág. 20

Sistema Transporte trabalha para melhorar o ambiente de negócios do país e desarmar o famigerado Custo Brasil

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 publicação que se manifestem pelo email revista@cnt.org.br.





/// Entrevista **Álvaro Machado Dias**

O neurocientista comenta os avanços da inteligência artificial e antecipa alguns usos da tecnologia

pág. 07



/// Rodoviário

Saiba como a Lei dos Motoristas altera o dia a dia do transportador

pág. 17



/// Transporte internacional

Entenda por que a busca por dólares afeta o comércio entre Brasil e Argentina

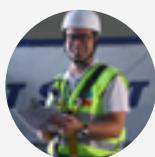
pág. 30



/// Ferroviário

Atuação de criminosos nas linhas de ferro está cada vez mais ousada

pág. 38



/// SEST SENAT

Entidade oferta cursos técnicos de Logística e Segurança do Trabalho

pág. 46



/// Especial – 30 anos do Prêmio CNT

A chamada Máfia do DPVAT foi exposta graças à coragem de um jornalista

pág. 51

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 58

/// Opinião
pág. 60





Falta de investimento em infraestrutura de transporte está afetando o agro

A reforma tributária foi aprovada na Câmara dos Deputados e segue para apreciação do Senado. Na Câmara, conseguimos garantir para os transportadores o direito ao crédito de combustível, fato importante por ser o diesel um dos principais insumos do transporte, assim como a eletricidade é para os metrô. Conseguimos, também, incluir o transporte de passageiros rodoviário, aquaviário e ferroviário na alíquota reduzida.

Continuamos trabalhando para incluir o aéreo e o transporte de cargas. Acreditamos que o Senado fará alguns aperfeiçoamentos e tentaremos convencer os parlamentares da necessidade de analisar e acatar nossos pleitos.

A reforma tributária se tornou muito importante, pois dificilmente alguém vai investir em um país sem conhecer suas regras tributárias. Então, a melhor opção é aprovar a reforma possível, para destravar os investimentos.

Com a reforma andando, o arcabouço fiscal em fase final de apreciação pela Câmara e a inflação em queda, ficam postas as condições para o Banco Central começar a reduzir os juros, o que esperamos que ocorra já em agosto.

Nossa reportagem de capa comenta a divulgação de que o custo Brasil chegou a R\$ 1,7 trilhão/ano, valor, sem dúvida nenhuma, muito elevado e consequência da falta de

investimento em infraestrutura ocorrida nos últimos anos. O governo e a sociedade brasileira precisam se conscientizar que o investimento em infraestrutura traz retorno para a sociedade, reduzindo o custo Brasil e atraindo investimentos de qualidade, fundamentais para a neointustrialização proposta pelo atual governo.

Hoje, o que mais transportamos é a safra, e os agricultores têm pagado caro pela falta de investimento em infraestrutura de transporte. A CNT defende a multimodalidade, com ênfase em investimentos no transporte aquaviário, que tem o menor custo e a melhor capacidade de reduzir o custo logístico e, ainda, o que menos polui por tonelagem transportada. O Brasil precisa utilizar o potencial dos rios navegáveis que possui. Onde não há rio, a melhor solução é o ferroviário — sem deixar de investir em rodovias, que alimentam os terminais fluviais e ferroviários.

A insegurança que há muito tempo traz prejuízos para o transporte rodoviário de cargas tem se expandido para outros modais. Nos rios, as barcaças são assaltadas, principalmente aquelas que transportam combustíveis, cujo objetivo é abastecer atividades ilícitas, como os garimpos. Mais recentemente,

o transporte ferroviário passou a ser visado — fenômeno abordado em reportagem desta edição.

É urgente que nossos governantes atuem na segurança do transporte no Brasil. Precisamos de legislação que atinja os verdadeiros beneficiados pelo roubo de cargas, e não apenas os operadores.

“
O Brasil precisa utilizar o potencial dos rios navegáveis que possui.”

Vander Costa
Presidente da CNT



Para pensar a inteligência artificial

por Gustavo T. Falleiros

Álvaro Machado Dias
Neurocientista e futurista



A essa altura, todos nós já ouvimos falar do ChatGPT — e nos perguntamos até onde pode ir a tal da IA (inteligência artificial). O professor Álvaro Machado Dias vê a popularização do termo como um sinal de “abertura intelectual e comportamental das pessoas” para essa importante tecnologia. “Se há uma certeza sobre o futuro é a de que ele será cada vez mais *IA-driven* (determinado pela inteligência artificial)”, garante.

Neurocientista e livre-docente da Unifesp (Universidade Federal de São Paulo), Dias é um dos principais pensadores brasileiros da relação homem-máquina e um futurista, ou seja, alguém que explora possibilidades e inovações que estão no horizonte, mas ainda não se

revelaram por inteiro. Sua observação permite afirmar que transporte e logística estão em plena transformação técnica, mas a verdadeira disrupção dos setores ocorrerá com o advento da computação quântica.

Mais otimista do que outros intelectuais de peso (como o historiador Yuval Harari, autor de *Sapiens — Uma breve história da humanidade*), ele não vê possibilidade de o progresso da IA culminar com a extinção dos seres humanos, mas se preocupa “com o desmantelo produtivo em países com menor capital intelectual alocado”. Na entrevista a seguir, Dias explica seu posicionamento e comenta outros temas atuais, como a regulação da IA, proteção de dados, capacidade de decisão, ética e *soft skills*.

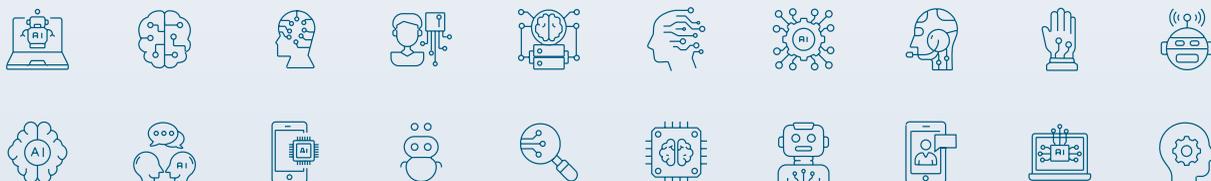
Revista CNT | Para o leigo, a impressão é que o debate sobre inteligência artificial deu um salto gigantesco após o advento do ChatGPT. O quanto a IA está presente em nossas vidas?

Álvaro Machado Dias | Isso não é só impressão, mas verdade. O que determina a presença de uma tecnologia na nossa vida não é apenas a sua aplicação, mas a abertura intelectual e comportamental das pessoas; é, enfim, a mentalidade dominante. Em poucos anos, fomos de uma visão da IA como um corpo estranho num mundo estranho para outra, em que esta representa o novo normal — para resgatar uma expressão da pandemia. Se há uma certeza sobre o futuro é a de que ele será cada vez mais *IA-driven* (determinado pela IA). É sobretudo isso o que dita a relevância da tecnologia.

Revista CNT | Por que é importante regular a inteligência artificial?

Álvaro Machado Dias | Regular é o passo necessário para que algo saia da zona cinzenta e se torne o arroz com feijão da prática empresarial. Regular, acima de tudo, significa pensar algo à luz do melhor interesse da sociedade. Pois é justamente aí que a coisa se torna mais sutil e complexa, já que, nesse caso, temos duas linhas de interesse concorrentes e a necessidade de otimizar posicionamentos que deem conta de ambas: de um lado, estão os riscos de excessos, vieses, concentração de mercado e, principalmente, da erosão do mercado consumidor pela subtração do poder de compra da classe média, deslocada do circuito produtivo pela automa-

ção combinada à IA. Do outro, está nada mais nada menos do que a competitividade do país, na vertical das tecnologias intangíveis, hoje muito mais importante do que os *hardwares*. O AI Act europeu (regulamentação sobre a inteligência artificial em vigor na Europa) dá uma medida da delicadeza da questão: após ter sido aprovado em um primeiro fórum de propostas bastante exigentes, ocorreu a mobilização de diversos setores da sociedade europeia contra aquilo que enxergam como o sepultamento da competitividade tecnológica do continente frente à China, aos Estados Unidos e a outros polos. Criar regras é fácil, difícil mesmo é encontrar o *sweet spot* (ponto ideal) em que elas, de fato, somem.



“
Não há qualquer chance de a IA acabar com a humanidade ou coisa do gênero. Isso é, basicamente, marketing de quem não conseguiu subir no bonde em primeiro lugar e agora pleiteia que o bonde pare.”

Revista CNT | Como caminha a regulação no Brasil? Que país está mais avançado nessa questão?

Álvaro Machado Dias | O projeto de lei da IA brasileiro (PL nº 21/2020) segue o modelo europeu em praticamente todos os aspectos. Como o de lá, precisa ser repensado antes da aquisição de mais uma camisa de força que, além de tudo, não conecta as pontas das IAs generativas. Não há país algum com uma legislação avançada no tema. Na minha visão, isso sinaliza a necessidade de amadurecer o debate antes de levar ao plenário.

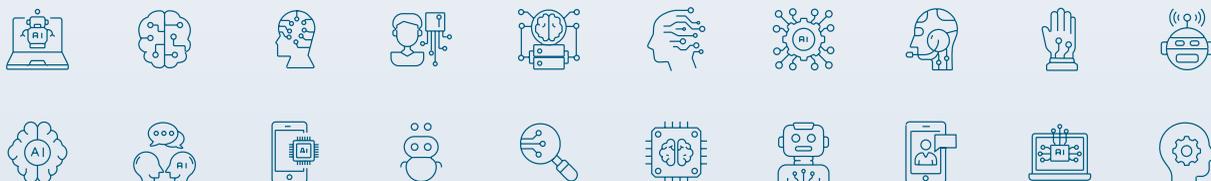
Revista CNT | O historiador Yuval Harari e outros pensadores vêm alertando sobre a possibilidade de extinção massiva de empregos, rebaixamento de status da humanidade e outros perigos advindos da IA. O senhor compartilha dessa preocupação?

Álvaro Machado Dias | Compartilho da preocupação com o desmantelo produtivo em países com menor capital intelectual alocado. Também vejo que há uma transição na produção de chips (vide a NVIDIA, maior beneficiária do boom da IA entre todas as grandes empresas do mundo),

a qual nos desloca ainda mais do centro. Não há, entretanto, qualquer chance de a IA acabar com a humanidade ou coisa do gênero. Isso é, basicamente, marketing de quem não conseguiu subir no bonde em primeiro lugar e agora pleiteia que o bonde pare.

Revista CNT | O senhor poderia comentar os conceitos de singularidade e Super IA?

Álvaro Machado Dias | Singularidade é entendida como a era em que as máquinas atingirão competências equivalentes às humanas. Outra acepção é a de fusão homem-máquina. Sobre isso, há uma pesquisa periódica do principal congresso de IA do mundo (Conference on Neural Information Processing Systems). De acordo com a sua última tomada, a singularidade deve ser atingida em torno de 2060 — e não amanhã, como diz Sam Altman e outros experts em marketing. Eu sou menos confiante. Se eu vir um robô jogando futebol em vida, vou considerar que de fato vivi a singularidade, mas como eu duvido que tenhamos um Messi de lata em menos de 60 anos, não tenho muitas esperanças. Super IA é a ideia de tecnologias de



processamento informacional com capacidades super-humanas. Isso, sim, está bem mais próximo de acontecer. Acredito que, em 20 anos, venhamos a ter isso — mas, muito antes, iremos sentir os efeitos dos avanços rápidos e crescentes da IA, afinal, não se trata de evolução binária (tudo ou nada), mas crescente, quantitativa. A grande diferença entre elas é que a singularidade prevê humanoides, enquanto a Super IA só prevê *softwares*. Evidentemente, é na robótica que estamos engatinhando. Não sonhe com Os Jetsons (animação futurista), você vai se decepcionar.

Revista CNT | Rotineiramente, os setores de transporte e logística se beneficiam de algoritmos para otimizar suas operações. São exemplos: cálculo de rotas em tempo real; precificação dinâmica do frete; oferta de vagões/veículos de acordo com a demanda; gerenciamento de estoque etc. Como futurista, o senhor projeta usos ainda mais sofisticados?

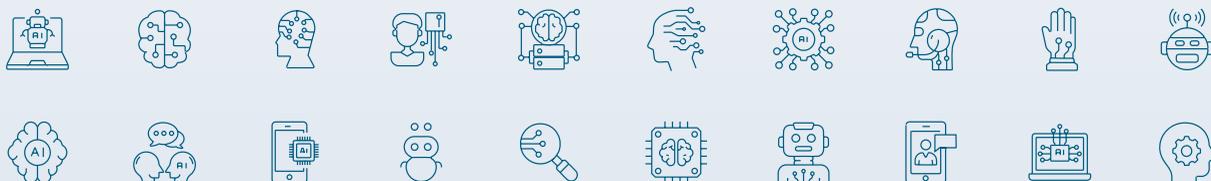
Álvaro Machado Dias | Sem dúvida. Um exemplo importante é a otimização de rotas, também conhecido como “problema do carteiro”. Há limites na capa-

cidade de processamento de máquinas digitais para problemas desse tipo. A grande disrupção deve vir da computação quântica — que, aliás, irá redefinir o que entendemos como IA — e não dos algoritmos existentes. Isso deve ocorrer até o fim da década. O negócio irá se tornar muito mais racional, totalmente baseado na solução de equações utilitárias, envolvendo custo de combustível, rotas, vacância, habitualidade e muito mais.

Revista CNT | Parte das inovações testadas pelas empresas de transporte se baseia em tratamento de dados (*big data*) e tecnologias de rastreamento e reconhecimento de pessoas. Como as empresas podem se precaver e evitar problemas com relação a privacidade e viés do algoritmo?

Álvaro Machado Dias | Minha visão é que isso já está sendo feito. Em um país em que leis pegam ou não pegam, faz sentido dizer que a LGPD pegou (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais – lei nº 13.709/2018). A questão que se coloca mais profundamente é oposta: enquanto seguimos a lei, a OpenAI (empresa criadora do ChatGPT) faz *scraping* (varredu-

“*Super IA é a ideia de tecnologias de processamento informacional com capacidades super-humanas. (...) Acredito que, em 20 anos, venhamos a ter isso — mas, muito antes, iremos sentir os efeitos dos avanços rápidos e crescentes da IA.*”



“
A grande disrupção deve vir da computação quântica, e não dos algoritmos existentes. (...) O negócio irá se tornar muito mais racional, totalmente baseado na solução de equações utilitárias, envolvendo custo de combustível, rotas, vacância, habitualidade e muito mais.
”

ra) da internet inteira — incluindo todos os dados privativos de todos os usuários de redes e *browsers* de um país chamado Brasil — e nenhum processo civil incide sobre ela no país. Isso deveria nos ensinar uma lição, semelhante àquela ensinada pelo Uber sobre a lógica das prefeituras e suas licenças supostamente imutáveis.

Revista CNT | Muitos acidentes rodoviários são causados por falha humana (e não mecânica). Com a disseminação da IA, erros desse tipo ficarão no passado?

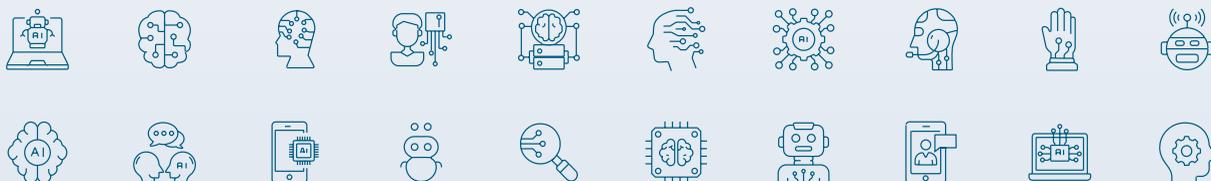
Álvaro Machado Dias | Como sociedade, fomos enganados sobre a autonomia plena (nível 5) dos veículos. O que está bem claro é que, em um país como o Brasil, atingi-la é sinônimo de se chegar à IA geral; sem isso, nada feito. Em 20 anos, chegaremos lá. Até então, espere um motorista atrás do volante, o que torna o debate irrelevante.

Revista CNT | Há uma especulação de que, em um ambiente de cidade inteligente (*smart city*), as máquinas possam se comunicar e funcionar de forma integrada. Essa hipótese da “colmeia digital” está muito distante?

Álvaro Machado Dias | Não está. São coisas simples, envolvendo sensores conectados e *edge computing* (computação de ponta), que é o processamento diretamente no ponto de uso. A grande questão é que, rigorosamente, todos os experimentos com cidades inteligentes até hoje falharam. As pessoas não querem viver no Show de Truman (filme de ficção científica) e ainda não surgiu uma solução urbanística do tipo que não dê essa sensação de se estar num ambiente controlado, em uma espécie de shopping center, o tempo todo.

Revista CNT | Ainda pensando em cidades inteligentes, está disponível uma tecnologia israelense de semáforos detectores de poluição. Pode a IA ser uma aliada da sustentabilidade?

Álvaro Machado Dias | Pode, com certeza. Outra questão é se os governos de fato querem estimular a indústria limpa. Até a indústria engrenar, é preciso dar subsídios bastantes para que valha a pena comprar veículos elétricos, além de instalar pontos de recarga por todo o país.



Revista CNT | *Várias empresas estão utilizando IA na definição de estratégias e, supostamente, algumas já delegam o processo decisório. O senhor vê a tomada de decisão como algo intrinsecamente humano?*

Álvaro Machado Dias | Não. Decidir significa reduzir opções para a geração de orientação à ação. Até os leucócitos decidem. Nossas decisões não são necessariamente melhores do que as de um *software*. Nosso diferencial está na compreensão de que coisas físicas — e vivas — não são só palavras.

Revista CNT | *O professor francês Alexandre Alahi, que lidera um grupo de pesquisas sobre carros autônomos, diz que, hoje, o principal desafio é “humanizar a IA”. Ele prega a adoção de máquinas “socialmente esclarecidas”. É possível ensinar ética à inteligência artificial?*

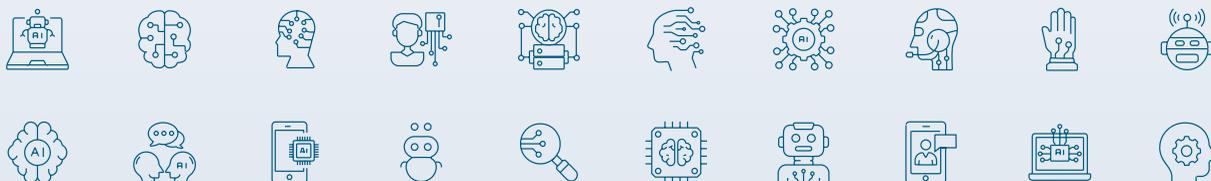
Álvaro Machado Dias | Hoje em dia, é possível treinar algoritmos para que reajam de determinada forma em situações identificadas como moralmente sensíveis, mas não os fazer entender isso. No futuro, não será assim. Algoritmos construídos com base no entendimento do senso

comum e da lógica da realidade tal como essa se mostra para a gente deverão surgir contiguamente ao declínio do *deep learning* (aprendizagem profunda) e de outras técnicas associativas que hoje dão o tom e que são incapazes de incorporar conceitos do mundo real, dada a sua existência fechada em nuvens digitais.

Revista CNT | *No ambiente corporativo, fala-se muito em *soft skills* (habilidades interpessoais) no componente humano das relações. O senhor acredita que, com a aceleração da IA, algumas áreas do conhecimento serão valorizadas? A filosofia, por exemplo?*

Álvaro Machado Dias | O livre-pensar, a arte e a ficção são mais valorizados conforme a necessidade de pagar as contas decresce. Se o mundo se tornar mais parecido com a Suécia, em função da explosão produtiva motivada pela IA, sim. E essas áreas serão valorizadas. Já se o mundo vier a se parecer mais com a Venezuela, não. Essas áreas permanecerão escanteadas pelo mercado — o que será uma pena, já que a IA traz questões que nos convidam a repensar conceitos, de A a Z. ■

“
Enquanto seguimos a LGPD, a OpenAI faz scraping (varredura) da internet inteira — incluindo todos os dados privativos de todos os usuários de redes e browsers de um país chamado Brasil — e nenhum processo civil incide sobre ela no país.”



Ambev premia Conlog como melhor operador logístico

Entre os dias 3 e 5 de julho, foi realizado o 1st One Supply Chain Fórum Ambev e SuperLog 2023. O evento reconhece os melhores parceiros logísticos nas áreas de distribuição urbana, armazém e cervejaria. Na oportunidade, a Conlog recebeu o prêmio de melhor operador logístico do GeTrans (Guia de Excelência em Transportes). A premiação foi criada pela Ambev visando propor um sistema de gestão orientado para a excelência em distribuição e com foco constante nos resultados, alinhado com a satisfação do cliente AmBev e do mercado. O programa GeTrans é desenvolvido em todos os centros de distribuição e busca aprimorar os trabalhos em relação ao foco do sistema de gestão para alcançar os melhores resultados e desempenho das unidades.



SEST SENAT participa de debate sobre a duplicação da BR-381

O Setcemg (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais) e o Movimento Pró-Vidas BR-381 realizaram, em 7 de julho, na unidade operacional do SEST SENAT em Belo Horizonte (MG), um encontro para debater a concessão da duplicação da rodovia. O objetivo é unificar as ações dos diversos segmentos para um resultado melhor e mais rápido em relação à obra na BR-381 e fomentar ações que amenizem os transtornos causados pelas obras de sua duplicação. No encontro, foi apresentado o cronograma da concessão da rodovia, cujo edital foi publicado. A expectativa é que, a partir da administração da rodovia pela iniciativa privada, sejam realizadas diversas melhorias, de modo a tornar o trecho de Belo Horizonte a Governador Valadares um dos mais modernos do país. O debate contou com a presença do diretor da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) Guilherme Theo Sampaio; do superintendente de Concessão da ANTT, Marcelo Cardoso Fonseca; do presidente da Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais), Sérgio Pedrosa; do presidente do Setcemg, Antônio Luís da Silva Júnior; do presidente honorário do Setcemg, Gladstone Lobato; do gerente executivo de Promoção Social do SEST SENAT, Jean Michel Brault; da gerente executiva de Desenvolvimento Profissional do SEST SENAT, Alcione Mazur; de representantes da ComJovem BH e região; das lideranças políticas; e do coordenador do Movimento Pró-Vidas, Clésio Gonçalves.



LOTS Group começa a atuar no transporte de cana-de-açúcar em Goiás



A empresa sueca LOTS Group, do grupo Scania, divulgou que fará transporte de cana de açúcar a partir das cidades goianas de Mineiros e Perolândia. Os investimentos já começaram, com a construção de uma torre de controle, para monitoramento da frota em tempo real, e a instalação de uma oficina para a manutenção dos veículos. Além disso, mais de 220 profissionais da região foram contratados. “Conforme a operação for aumentando, precisaremos de mais mão de obra, ou seja, mais pessoas serão contratadas. Investimos em capacitação, em treinamentos e na diversidade, tanto que temos um programa exclusivo para treinar mulheres que querem trabalhar como caminhoneiras”, destaca James Demarchi, chief Human Resources Officer da LOTS na América Latina. As novas operações da LOTS em Goiás fazem parte do plano de investimento de R\$ 230 milhões, direcionados para a América Latina ao longo de 2023. Segundo Stephanie Amaral, responsável por Desenvolvimento de Negócios da empresa na América Latina, “a expectativa é crescer na região, aumentar a atuação, consolidar e prospectar novos parceiros, já que Goiás é o quarto maior produtor de cana-de-açúcar do Brasil”.

Grupo JCA investe R\$ 500 milhões na aquisição de ônibus



O Grupo JCA, dono de marcas como Cometa, Catarinense e Auto Viação 1001, aportou R\$ 500 milhões na aquisição de 485 ônibus para renovação e ampliação da sua frota. Com a compra, o Grupo, que atende mais de 60 milhões de clientes por ano, torna-se o maior operador de ônibus de dois andares do país, com mais de 500 unidades, e alcança uma frota total de 2,5 mil ônibus. Os novos veículos, destinados a operar serviços rodoviários, urbanos e de fretamento, terão chassis Mercedes-Benz com motorização de tecnologia Euro 6 e carrocerias Marcopolo. O destaque fica para as 124 unidades do modelo Paradiso G8 Double Deck. “Consideramos essencial aprimorar a experiência dos nossos clientes. Ainda não alcançamos os patamares pré-pandemia, mas esse investimento vai ser refletido na satisfação dos passageiros”, destaca o diretor-presidente do Grupo JCA, Gustavo Nader. Entre os recursos dos novos ônibus, estão diversas tecnologias de segurança embarcada e a nova motorização, que reduz em mais de 60% as emissões de materiais particulados e quase 80% de nitrogênio.



Expectativa para o início da operação do Trem do Pampa

O Trem do Pampa está quase pronto para sua viagem inicial. A chegada, em julho, à cidade de Sant’Ana do Livramento (RS) do trem modelo VLT Prosper, produzido pela Marcopolo Rail, é mais uma etapa marcante deste projeto, capitaneado pela Giordani Turismo, que está cada vez mais próximo da população e dos visitantes da Fronteira da Paz. Mais de dez anos separam a ideia dos gestores da empresa, com sede em Bento Gonçalves (responsável pela operação do passeio Maria Fumaça – Trem do Vinho), da concretização e início da operação em Sant’Ana do Livramento. A empresa já está presente na cidade há pelo menos dois anos, realizando roçada e manutenção nos trilhos e dormentes da via férrea. Mais recentemente, encerrou-se o processo de reforma e melhorias estruturais na Estação Férrea de Livramento, que será usada como bilheteria e área de acesso à plataforma de embarque do passeio. Em uma etapa posterior, a Estação Palomas, também utilizada pelo passeio, será reformada. A expectativa é que, quando entrar em operação, o Trem do Pampa gerará 70 vagas de emprego. Em uma etapa posterior, a Estação Palomas, também utilizada pelo passeio, será reformada.

fotos/Giordani Turismo/Divulgação



TBForte apresenta novo veículo alinhado às práticas ESG

A TBForte agrega a sua frota mais um equipamento ambientalmente sustentável. Em junho, a empresa de transporte de valores colocou em operação um carro-forte dotado de sistema Start/Stop, que permite o desligamento do motor durante paradas rápidas. A principal vantagem da tecnologia é a redução do consumo de combustível. O mesmo modelo vem equipado com ar-condicionado cujas baterias são recarregadas por energia fotovoltaica, o que torna o projeto ainda mais sustentável. Este é o terceiro exemplar do gênero a entrar em atividade. Em 2022, a empresa investiu em seu primeiro carro-forte 100% elétrico, encomendado à JAC Motors. À época, o destaque era a autonomia do modelo IEV 1.200 T Plus. Equipado com um motor elétrico de 170 CV de potência, com 1.200 kg de torque, ele roda até 240 quilômetros com uma única carga, o que o habilita para missões em perímetro urbano. Pertencente ao grupo TecBan, a TBForte oferece soluções completas em logística, processamento de numerário, cofre inteligente e soluções personalizadas para instituições financeiras e varejo.



FÓRUM ITL DE >>>
INOVAÇÃO DO
TRANSPORTE

ESG

no transporte

O valor agregado pela responsabilidade socioambiental e pelas boas práticas de governança

Debates, parcerias de negócios, *networking* e interlocução com representantes do poder público.

BRASÍLIA, 28/SET

Evento híbrido

Faça sua inscrição e
participe presencialmente
ou online!



10
anos
ITL

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Para onde vai a Lei dos Motoristas?

CNT avalia que decisão do STF traz mudanças para o setor de transporte, encarecendo as operações

da redação



Em 30 de junho, o STF (Supremo Tribunal Federal) finalizou o julgamento da ADI 5322 e declarou inconstitucionais trechos da chamada Lei dos Motoristas. Os ministros julgaram ação que questionou a Lei nº 13.103 de 2015. A CNT (Confederação Nacional do Transporte) alerta as empresas do transporte rodoviário sobre os eventuais impactos gerados pela decisão.

A declaração de inconstitucionalidade, que teve a ata de julgamento publicada em julho, repercute nos seguintes temas: tempo de espera; cumulatividade e fracionamento dos descansos semanais remunerados em viagens de longas distâncias; fracionamento do intervalo interjornada de 11 horas; e repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas.

Para o presidente da CNT, Vander Costa, a inconstitucionalidade desses dispositivos modifica a atividade do transporte rodoviário e traz consequências para as empresas. “A decisão poderá causar impactos no custo do frete e no transporte coletivo. É interessante que os transportadores que tiveram impactos requeiram revisões de contrato”, declara.

Entenda os impactos dessas mudanças:

Tempo de espera x trabalho efetivo

O tempo de espera passa a entrar na contagem da jornada de trabalho e das horas extras. Com isso, haverá o aumento de custos operacionais para as empresas de transporte.

A CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) estabelece que o tempo de espera do motorista ocorria enquanto esse aguardava as operações de carga e descarga ou permanência em filas para fiscalização de mercadorias. Esse período não era computado na jornada de trabalho, mas o motorista era indenizado em 30% do valor da hora normal.

Com a decisão, as empresas perderam a possibilidade de controlar o tempo efetivo de deslocamento.

Fracionamento de períodos de descanso

O STF declarou inconstitucional dividir o período de descanso dos motoristas, e a coincidência do descanso com a parada obrigatória na condução do veículo. O intervalo deverá ser de 11 horas seguidas. Além disso, a cada seis dias, o motorista deverá usufruir do seu descanso semanal que pode chegar a 35 horas.

O acúmulo do descanso semanal remunerado permitia aos motoristas de viagens de longa distância usufruir do seu descanso semanal prolongado quando retornassem à sua base – aspecto essencial para que pudessem estar junto aos seus familiares. Até então, eles podiam acumular até três descansos semanais.

Repouso com veículo em movimento

Nas viagens de longas distâncias em que o empregador contratar dois motoristas, o Supremo declarou inconstitucional contabilizar o tempo de descanso de um dos profissionais com o caminhão em movimento, com repouso mínimo de seis horas em alojamento ou na cabine leito com o

veículo estacionado, a cada 72 horas.

Na avaliação da CNT, a viagem em dupla, com um dos motoristas descansando no mesmo veículo, deixa de ser atrativa. O tempo em que um motorista está dirigindo e o outro está dormindo na cama da cabine ou descansando é considerado como jornada de trabalho. Isto significa que, se o caminhão trafegar por 12 horas, mesmo que cada motorista dirija por apenas 6 horas, serão computadas 12 horas de trabalho para cada profissional.

Oferta de mão de obra

Pode haver impacto da decisão também na oferta de mão de obra no segmento. A imposição de condições de trabalho mais restritivas – como a obrigatoriedade de longas paradas e a impossibilidade de revezamento entre motoristas – pode tornar a função menos atrativa para novos candidatos. O setor já tem dificuldade de encontrar motoristas, tanto que o SEST SENAT custeia a carteira de motorista nas categorias D e E para profissionais de outras áreas do transporte que querem migrar de atividade.

Diante dessas mudanças, o presidente da CNT chama atenção para a necessidade de reorganização operacional, realinhamento de custos e renegociação de contratos. “O Sistema Transporte continuará trabalhando ativamente, junto ao STF”, garante.

Para auxiliar integrantes do Sistema Transporte a compreender melhor o assunto, a CNT produziu um material especial. Confira como a decisão afeta os operadores de transporte:





A questão do impacto no custo é direta. Contudo, para nós, como multinacional, o ponto crítico é a insegurança jurídica. É duro explicar ao acionista estrangeiro como um assunto consolidado volta a ter discussão. Foi uma mudança do dia para noite e a gente permanece sem saber se haverá recolhimento retroativo. Esse desconhecimento do futuro é complicado.



Rafael Abreu, diretor de Unidade de Negócios da Solistica



A declaração de inconstitucionalidade de alguns temas da Lei dos Motoristas alcança o transporte de passageiros e seus efeitos precisam ser acompanhados. Internamente, Fepasc ainda está avaliando qual impacto haverá sobre a operação. Confiamos na atuação institucional da CNT e esperamos que os efeitos da decisão possam ser modulados com equilíbrio, para o bem do transporte.



Felipe Busnardo Gulin, presidente da Fepasc (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros dos Estados do Paraná e Santa Catarina)

CNT atuou fortemente

A CNT atuou na tramitação e na aprovação do projeto que resultou na chamada Lei dos Motoristas e, posteriormente, para garantir sua efetividade. A Confederação ingressou no STF como *amicus curiae*, com dois escritórios de advocacia especializados, para defender a constitucionalidade dos dispositivos e a sua manutenção integral do texto no ordenamento jurídico. Dos 20 temas que os autores da ADI questionavam, a CNT conseguiu garantir a constitucionalidade de 16, o que evitou um prejuízo muito maior para o setor transportador. ■



A declaração de inconstitucionalidade, por parte do STF, de dispositivos da lei nº 13.103/2015 (Lei dos Motoristas) é empurrar o TRC (Transporte Rodoviário de Cargas) para a vala da clandestinidade camuflada de terceirização. Ou seja, o que protegia o motorista agora será instrumento para o seu desemprego.



Urubatan Helou, diretor-presidente da Braspress



A decisão causará uma readequação importante na Trans Herculano, envolvendo toda a operação logística e os *stakeholders*. Um dos principais impactos é a inconstitucionalidade das folgas acumuladas. Em viagens de longa distância o motorista gozará do seu descanso na estrada, longe de casa e familiares. Isso traz insatisfação, pois vai contra o interesse dos trabalhadores. A expectativa é que muitos optem por mudar de profissão, dificultando ainda mais a contratação desses profissionais. Além disso, a modulação dos efeitos da decisão é de suma importância para as empresas. Caso seja retroativo, o passivo trabalhista será enorme. A insegurança jurídica prejudica o transporte rodoviário brasileiro, assim como o crescimento do país.



Laís Cruz, gerente sênior na José Herculano da Cruz e Filhos

Acesse o Especial CNT - ADI 5322 – Impactos ao setor produtivo: decisão do STF traz mudanças às empresas de transporte



Um país aquém do seu potencial

O Custo Brasil compromete a produtividade do país e impacta a atividade transportadora. O Sistema Transporte vê oportunidades para desbloquear gargalos

por Gustavo T. Falleiros
com participação de Carlos Teixeira



A expressão “Custo Brasil” foi banalizada. Tantas vezes repetida no noticiário econômico, tornou-se sinônimo de ineficiência. Ela continua, porém, adequada para descrever uma série de aspectos inibidores da competitividade do país. Recentemente, esses fatores foram mapeados pelo MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços) e pelo MBC (Movimento Brasil Competitivo), resultando em uma matriz de doze eixos. Juntos, eles subtraem do país cerca de R\$ 1,7 trilhão por ano.

Os gargalos mais dispendiosos estão concentrados em capital humano, infraestrutura e ambiente tributário. Não por acaso, esse trio merece resposta incisiva do Sistema Transporte, que atua institucionalmente em favor dos empresários do setor junto aos Três Poderes — e disponibiliza seu cabedal técnico na forma de estudos, análises e outras publicações.

“Esse valor — R\$ 1,7 trilhão ao ano — é muito elevado sob qualquer parâmetro. Estamos colhendo as consequências da falta prolongada de investimentos em infraestrutura de transporte. Mas não apenas: o número mostra o quanto é difícil empreender em um país com baixa qualificação de mão de obra, excesso de tributos e falta de segurança em rodovias, ferrovias e hidrovias, entre outros fatores”, observa Vander Costa, presidente do Sistema Transporte.

Outro jeito de mensurar o Custo Brasil é entender que, hoje, ele representa 19,5% do PIB (Produto Interno Bruto) nacional. Calculada com a ajuda da FGV (Fundação Getulio Vargas), a estimativa foi divulgada em maio passado, no âmbito do primeiro Fórum de Competitividade. O evento antecipou a intenção de o governo elaborar, e lançar o quanto antes, o Plano de Redução do Custo Brasil 2023-2026. Concomitantemente, houve uma consulta pública para aferir as necessidades setoriais — e que contou com diversas contribui-

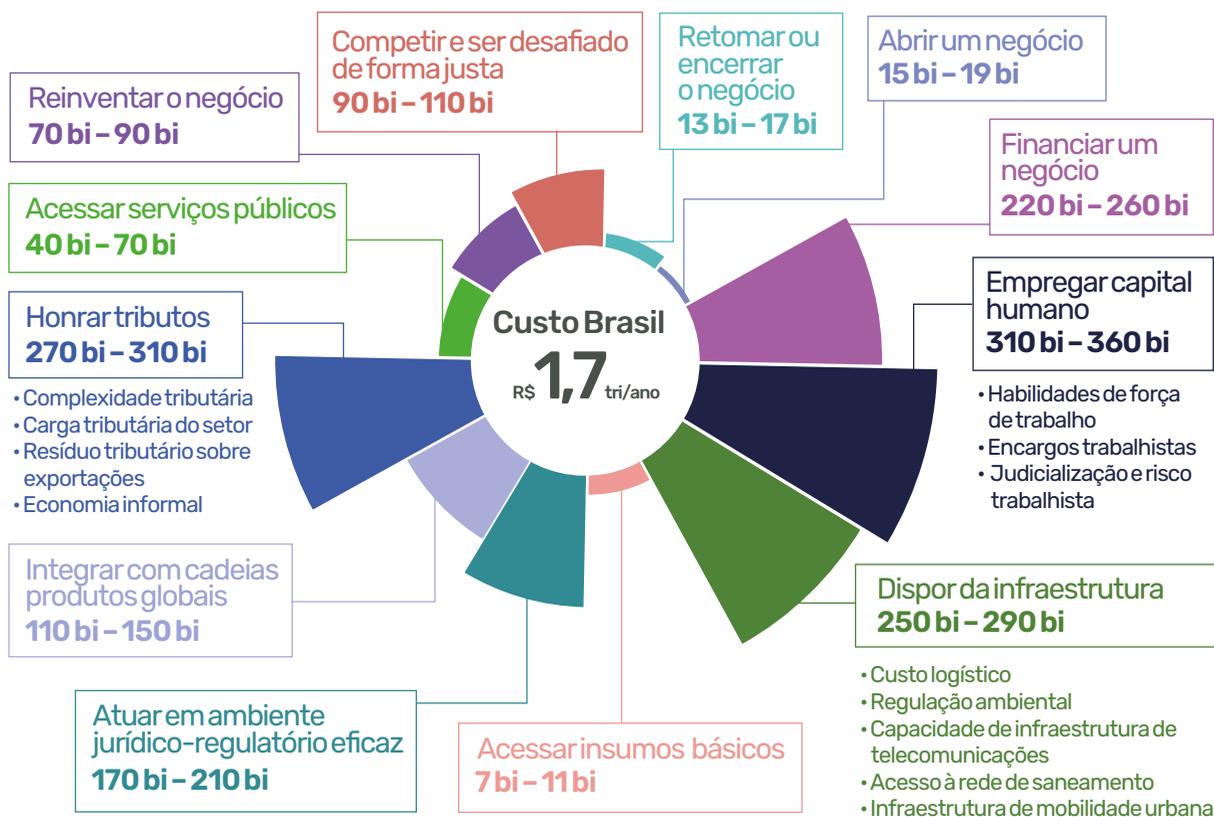
ções da CNT (Confederação Nacional do Transporte) (veja box na p. 25).

“No segmento de transporte e logística, especificamente, os problemas colhidos pela consulta pública se referem à ausência de regulamentação da praticagem, da cabotagem e do marco do setor ferroviário e às restrições para instalação de portos secos. As contribuições setoriais foram relevantes para capturar a demanda do setor privado e permitir a construção de uma agenda regulatória que atenda a essa exigência e esteja alinhada com as políticas do governo federal”, ressalta Andrea Macera, secretária de Competitividade e Política Regulatória do MDIC.

Para a gestora, “políticas regulatórias definidas com base em evidências e com foco em resultados são importantes para a o desenvolvimento econômico”. E acrescenta: “A qualidade do desenho regulatório deve ser capaz de promover o comportamento virtuoso dos agentes, de forma a maximizar a eficiência econômica e o bem-estar social”.



Doze eixos para enfrentar um problema



Fonte: MDIC/MBC/FGV

OCDE serviu de parâmetro

O novo cálculo do Custo Brasil é fruto dos esforços combinados de técnicos do MDIC, do MBC e da FGV. Para fins metodológicos, ficou definido que o valor “representa a despesa adicional que as empresas brasileiras têm de desembolsar para produzir no país, em comparação com a média do custo nos países da OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico)”. Além disso, os doze eixos considerados levam em conta “todo o ciclo de vida de uma empresa”.

País vai mal em ranking de competitividade

Na edição de 2023 do ranking de competitividade global do IMD (International Institute for Management Development), o Brasil voltou a se posicionar mal. O país ficou em 60º lugar, na frente apenas de África do Sul, Mongólia, Argentina e Venezuela. Houve piora em relação ao ano anterior, com perda de uma posição. Para elaborar a lista, o instituto suíço conta com dados disponibilizados pela FDC (Fundação Dom Cabral).



“(Custo Brasil) não é uma causa só, mas um conjunto de fatores que tornaram o Brasil caro antes de ser rico.”

Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e ministro do MDIC, durante a abertura do primeiro Fórum de Competitividade

Contribuições da CNT para o Plano de Redução do Custo Brasil

Em resposta ao chamamento do MDIC, feito a todos os setores da economia, a CNT revisitou seus estudos e elencou os principais problemas e gargalos percebidos pelas empresas de transporte em todas as modalidades. “A Confederação mapeou, ainda, possíveis soluções em relação a aperfeiçoamentos normativos que podem ser implementados para a redução do custo de se produzir e fazer negócios no país”, afirma o diretor executivo da CNT, Bruno Batista. O documento resultante foi consignado no site da Presidência da República em 12 de junho.

Entre as sugestões, estão medidas para melhorar a segurança pública no enfrentamento ao roubo de cargas e danos a veículos e patrimônio das empresas e aos usuários do transporte. Outra contribuição diz respeito à carga tributária. A ideia é garantir que a proposta de reforma em discussão no Congresso não aumente a

carga de impostos para o setor e para a economia.

Nessa mesma linha, as contribuições da CNT à consulta pública ressaltam a importância de garantir segurança jurídica para empresários e promover investimentos privados no país. Regulamentações bem estruturadas pacificam o ambiente de negócios, pois trazem previsibilidade para o cumprimento dos contratos e o entendimento do Judiciário. A CNT defende também a ampliação dos investimentos privados em complementaridade ao investimento público. Recursos governamentais eficientes e bem planejados trazem ganho de produtividade e atraem a iniciativa privada, em um ciclo virtuoso de desenvolvimento.

Um ponto crucial para o transportador é a redução dos custos operacionais, incluindo encargos trabalhistas, a operação de logística aquaviária (praticagem)

e a previsibilidade de preços de combustíveis. Variações intensas no preço dos combustíveis prejudicam a negociação do frete pelos transportadores, uma vez que não é possível repassar esse aumento aos embarcadores toda vez que ocorrem ajustes.

A capacitação da mão de obra, incluindo o SEST SENAT, merece maior atenção do poder público. A qualificação contribui com a adequação às novas tecnologias e a processos logísticos mais modernos. Nesse sentido, o Sistema Transporte está preparado e tem capacidade de formar um número maior de pessoas empregadas no setor. Atualmente, porém, existem legislações que limitam esses treinamentos. É o caso dos profissionais do transporte aquaviário, cuja formação é feita exclusivamente pela Marinha do Brasil e em apenas duas escolas, no Rio de Janeiro e em Manaus.

Confira a íntegra das contribuições da CNT, compiladas na publicação Radar do Transporte:



Logística custa caro para o país

No que tange ao setor de transporte, há uma distinção importante a ser feita. “O custo logístico engloba a parte do Custo Brasil ligada efetivamente ao transporte. O transporte mais eficiente gera menores custos, com menor impacto sobre bens e serviços. Além disso, você tem a parte de armazenamento, de tecnologia de informação, e a parte administrativa. A soma disso tudo resulta em custo logístico, que é um componente do Custo Brasil”, ensina o pesquisador Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada).

O professor menciona estudos internacionais para explicar o tamanho da defasagem brasileira também nesse quesito. “Para se ter uma ideia, os custos logísticos nos Estados Unidos impactam o preço dos produtos algo entre 6% a 7%. No Brasil, o encarecimento é da ordem de 12%. Com isso, a gente perde competitividade”, exemplifica. E provoca: “Por que esse custo logístico é tão diferente assim, se os EUA também são um país de dimensões continentais?”.

Para ele, a resposta não é simples, mas passa por escolhas históricas à época da construção da infraestrutura nacional. “A própria distribuição de modalidades em nossa matriz tem consequências. Os norte-americanos têm uma participação maior de modos mais eficientes para cargas de longa distância, como o ferroviário. Mas não é só isso, temos problemas de armazenamento, de distribuição logística e de infraestrutura de transporte propriamente”, elenca.

“Se você pegar os últimos 15 anos, o Brasil investiu menos de 0,5% do PIB em infraestrutura de transporte. Ora, a China, que tem índices de crescimento altíssimos nos últimos 30 anos, investiu em infraestrutura geral (saneamento, inclusive) cerca de 10% do PIB. Com transporte, os chineses investem algo em torno de 5% do PIB”, compara. Infelizmente, a defasagem pode ficar visível de forma dramática nos próximos meses, com uma perspectiva de supersafra no agronegócio. Escolá-la será uma questão.

Visão do empresário

Três perguntas para Beto Zampini, CEO do Grupo Imediato:

Como os diferentes aspectos do Custo Brasil afetam a operação do Grupo Imediato?

Enxergamos esses fatores como oportunidades, pois impactam diretamente nosso negócio, principalmente, em relação ao custo logístico. Por isso, desenvolvemos comitês internos para lidar com cada caso, buscando constantemente a inovação para nos tornarmos mais competitivos e, com isso, agregar valor aos clientes.

O Grupo Imediato mensura de algum modo esses pontos de atenção?

Sim. Ao tratarmos cada situação, criamos referências, fazemos *benchmarking*, base que nos permite medir e atualizar regularmente.

Há algum assunto específico que esteja comprometendo a competitividade do segmento?

Por exemplo, a derrubada de vários artigos da Lei dos Motoristas pelo STF (Supremo Tribunal Federal). Acredito que nosso segmento deveria ser mais organizado para se unir a entidades como a CNT e antecipar eventualidades como essa.



Ponto a ponto

Sergio Leite, presidente do Conselho Diretor da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários)



Ambiente regulatório e competitividade

“Há um forte e notável crescimento do setor ferroviário brasileiro no sentido de buscar atrair mais investimentos e viabilizar uma maior participação do setor ferroviário na matriz de transporte nacional. Vivenciamos significativa evolução regulatória com a criação do Marco Legal das Ferrovias e as revisões de normas regulatórias pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Nesse sentido, a ANTT tem regulamentado os dispositivos da Lei nº 14.273/2021, que muito contribui para o fortalecimento e desenvolvimento do setor. Contudo, o fardo regulatório do setor ferroviário ainda gera consideráveis custos para o transporte e se mostra como um fator que afeta a competitividade das ferrovias. Temas estruturais do setor ainda possuem regulação defasada. Modernizar normas, observando recentes leis e exemplos de inovações de outros setores ou do próprio setor ferroviário em outros países, traz dinamismo e competitividade, além de conferir maior segurança jurídica.”

Custo logístico e infraestrutura de transporte

“Conforme estimativa do Ilos (Instituto de Logística e Supply Chain), os altos custos logísticos no Brasil vêm crescendo vertiginosamente nos últimos anos, podendo fechar o ano com um consumo de 13,3% de todo o PIB do Brasil, frente aos 12,6% registrados em 2020 e 12,3% observados em 2017. Já em países mais desenvolvidos, como os Estados Unidos, esse custo fica em torno de 6% a 7%. A infraestrutura de transportes é um gargalo importante, pois grande parte das mercadorias brasileiras que circulam internamente e chegam ao mercado externo concentra-se no transporte rodoviário e, em algum momento, passa pelas malhas ferroviárias. Assim, a redução do Custo Brasil, que tem no transporte de mercadorias uma de suas parcelas, exige investimentos na sua infraestrutura para atender as expectativas do desenvolvimento econômico nacional.”

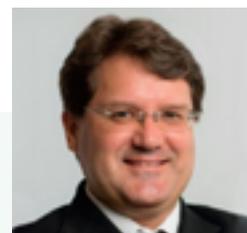
Desafios apontados pelo transporte marítimo

“Durante a pandemia da covid-19, as empresas de navegação tiveram que suportar aumento de 30% nos custos operacionais. No momento, o cenário que se descortina é diferente e, hoje, temos 430 embarcações em operação, e mais de 90% arvorando bandeira brasileira”, introduz Luís Gustavo Machado, presidente do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima).

De acordo com Machado, os principais desafios para o segmento – e que são computados como Custo Brasil – podem ser distribuídos em quatro grupos. O primeiro é tripulação, que diz

respeito à baixa disponibilidade de oferta e à necessidade de atualização da grade curricular dos profissionais.

O segundo é financeiro/tributário, que abarca questões como o uso de recursos do FMM (Fundo da Marinha Mercante) para docagem. O terceiro são os custos operacionais, que envolvem desde gastos com licenças até investimento em praticagem. Por fim, há a manutenção da frota, que precisa lidar com a baixa oferta de fornecedores de peças e equipamentos.



Em defesa do setor

A CNT incentiva a participação dos agentes privados e reivindica maior aporte de investimentos públicos federais em infraestrutura de transporte, cuja série histórica demonstra um recuo incessante. A entidade trabalhou ativamente no Congresso para a aprovação, em janeiro, da LOA (Lei Orçamentária Anual), que previu R\$ 18,69 bilhões em investimentos desse gênero em 2023 – um acréscimo de R\$ 12,06 bilhões em relação ao PLOA 2022.

Desse montante, R\$ 16,29 bilhões foram direcionados ao Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Além disso, as ações ligadas à mobilidade urbana tiveram expansão significativa na disponibilidade de recursos previstos na LOA,

passando de R\$ 7,55 milhões para R\$ 6,65 bilhões.

A CNT tradicionalmente monitora a condição da infraestrutura rodoviária nacional, seja ela concedida ou de administração pública. Essa avaliação pode ser conferida na Pesquisa CNT de Rodovias, cuja edição mais recente é de 2022. Os dados apontam que o Estado Geral da malha rodoviária brasileira piorou no ano passado. Dos 110.333 quilômetros avaliados, 66,0% foram classificados como Regular, Ruim ou Péssimo. Em 2021, esse percentual era de 61,8%. “Isso é puro Custo Brasil”, ressalta o presidente Vander Costa. “Rodovias bem conservadas têm grande produtividade. Além do quê, melhorar a infraestrutura de transporte implica redução do custo de frete”, acrescenta.

O quanto precisa ser investido em infraestrutura para os modais de transporte e terminais de carga é assunto detalhadamente abordado no documento O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País, entregue aos presidentiáveis durante a campanha eleitoral, de modo a orientar os programas de governo.

A título de exemplo, em números de 2022, o estudo estima que, para a plena adequação à realidade do país, existe a necessidade de um aporte emergencial de: R\$ 241 bilhões em projetos de mobilidade urbana; R\$ 223 bilhões em transporte aquaviário; R\$ 220 bilhões em transporte rodoviário; R\$ 177 bilhões em transporte ferroviário; R\$ 4,75 bilhões em terminais; e R\$ 611 milhões em transporte aéreo.

Acesse a Pesquisa CNT de Rodovias 2022:



Acesse o Radar CNT do Transporte – LOA 2023:



Acesse o documento O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País:



Acesse a Agenda Institucional Transporte e Logística 2023:



Propostas da CNT em desburocratização, modernização do Estado e melhorias no ambiente de negócios

Em seu papel de orientar o setor e buscar melhorias para o ambiente de negócios, a CNT é uma crítica contumaz do Custo Brasil. Por isso, entende que o governo precisa avançar na agenda de reformas, com ênfase na reforma tributária, que agora segue para apreciação do Senado Federal.

A CNT também se posiciona a respeito de: reforma administrativa; legislação trabalhista; política de precificação dos combustíveis; e marcos regulatórios que carecem de revisão. Esses e outros pontos são aprofundados no documento O Transporte Move o Brasil: Propostas da CNT ao País. Conheça, a seguir, algumas propostas consideradas prioritárias:

- Garantir que os programas e as políticas nas áreas de infraestrutura e logística se tornem planos de Estado, com continuidade nos diferentes governos.
- Avançar na agenda de reformas estruturantes e de privatizações e concessões, no aprimoramento de marcos regulatórios e na melhoria do ambiente de negócios, visando conferir segurança jurídica aos empresários e aos investidores.
- Tornar permanente a política de desoneração da folha de pagamento, com a ampliação dos segmentos do transporte beneficiários, estimulando, assim, a geração de emprego no setor.
- Garantir o aumento da segu-

rança pública, visando coibir os roubos de cargas em todos os modais e os atentados aos veículos de transporte coletivo de passageiros.

- Tornar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) uma política permanente, possibilitando a ampliação dos investimentos nos setores portuário e ferroviário.
- Manter a legislação atual do SEST SENAT e ampliar a sua base de arrecadação, viabilizando que o Sistema Transporte continue contribuindo para a formação e qualificação de profissionais que atuam em todos os modais de transporte.

Raízes do (Custo) Brasil

Não foi do dia para a noite que o país se viu encalacrado. De acordo com Vladimir Fernandes Maciel, coordenador do Centro Mackenzie de Liberdade Econômica, o Custo Brasil é a manifestação mais visível de uma série de distorções iniciada ainda no século passado. “A gente cresceu de forma muito intensa entre 1930 e 1980, queimando etapas com uma industrialização guiada pelo Estado e com a implantação de infraestrutura quase simultânea ao crescimento. Nesse processo, houve algumas falhas”, introduz.

Quando o impulso desenvolvimentista foi dado, os ambientes institucional e regulatório ficaram defasados, acredita o professor. Seguiu-se uma profusão de normas de baixa densidade — leis que “não pegaram”. “Isso foi fruto da velocidade com que as coisas aconteceram. A orientação era industrializar a qualquer custo. Então, o foco era capital físico — máquinas, equipamentos e, também, infraestrutura”.

Porém, passado o sopro inicial, a infraestrutura não foi renovada no ritmo necessário. “Se você parar para pensar, a última grande rodada de investimentos públicos foi nos anos de 1970. E esse modelo se esgotou na ideia de que o Estado vai lá e intervém, fazendo diretamente o que precisa ser feito. Só agora, a partir dos anos 2000, começamos a trabalhar com abordagens mais avançadas de concessão, de parceria-público privada”, diagnostica.

Por fim, ele lembra que o nosso projeto de urbanização esteve ideologicamente atrelado à crença de que bastava deslocar a população do campo e fixá-la nas cidades para gerar uma massa operária. “Em nenhum momento, reforçou-se o capital humano. Não se pensou na demanda de requisitos de conhecimento, de educação. Nesse processo, não se pensou na importância das pessoas e o resultado é que o país cresceu, mas não se desenvolveu”, assinala.



Capital humano: uma lacuna a ser vencida

“Como país, a gente conseguiu atingir a meta de universalização de acesso à educação, ainda que tardiamente. Porém, até agora, a gente não conseguiu estabelecer um *standard* de qualidade, de modo que nossos jovens e crianças falham fragorosamente nos exames internacionais de conhecimento. Isso significa que, lá na frente, vai ter um trabalhador de baixa produtividade, o que reforça a ‘armadilha da renda média’”, lamenta Vladimir Fernandes Maciel, do Centro Mackenzie de Liberdade Econômica, referindo-se à condição em que a renda per capita estaciona, conforme o Banco Mundial.

Em raciocínio semelhante, Andrea Macera, da Secretaria de Competitividade e Política Regulatória, pondera que diversos indicadores internacionais mostram que o Brasil apresenta uma “importante lacuna no desenvolvimento de profissionais com perfil e habilidades para atender demandas da economia digital, que dependem, em grande medida, de conhecimentos em TIC (Tecnologia da Informação e Comunicação) e da formação em áreas como ciência, tecnologia, engenharia e matemática”.

De acordo com ela, a ausência de habilidades digitais surge como principal explicação para a baixa taxa de adoção de tecnologias digitais e baixa propensão a inovar das empresas de menor porte. “As empresas dependem de capital humano para produzir e inovar, de forma que consigam competir em níveis nacional e internacional. Portanto, o desenvolvimento do capital humano torna a educação e a formação de profissionais um fator de grande impacto na competitividade das empresas e do país”, analisa.

De fato, os transportadores já sentem essa lacuna no dia a dia da operação. Coerentemente, a escassez de mão de obra qualificada figura como o terceiro maior risco detectado na Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte, divulgada pela CNT em junho deste ano. O SEST SENAT trabalha há 30 anos para mitigar essa ameaça, fornecendo capacitação profissional ao setor. De forma presencial e a distância, são oferecidos, atualmente, centenas de cursos — inclusive técnicos, com diploma reconhecido pelo Ministério da Educação (**leia mais nas páginas 50 a 53**). Graças à capilaridade do SEST SENAT, que conta com 162 unidades operacionais, estima-se que os serviços impactem mais de 4 mil municípios.

Sobre a atuação dos Serviços Sociais Autônomos para superar esse déficit educacional, Andrea Macera reflete: “É preciso construir uma ponte e evitar o ‘fosso digital’. Na construção dessa ponte, torna-se de grande importância a atuação do Sistema S e a educação profissionalizante. A educação profissional é o modelo de aprendizagem com foco no desenvolvimento de competências e habilidades técnicas para suprir a demanda do mercado de trabalho. São oferecidos cursos para trabalhadores jovens e adultos, independentemente de escolaridade, com o objetivo de qualificação e requalificação profissional. A educação profissional no Brasil é uma das principais apostas para melhoria da competitividade da indústria brasileira”.



Acesse o documento *Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte*:



No centro, estão as pessoas

Entre os componentes do Custo Brasil, o eixo com maior impacto no PIB nacional é “empregar capital humano”, que trata da qualificação de mão de obra, encargos trabalhistas e processos judiciais. A baixa qualificação de mão de obra brasileira segue como o fator de maior peso, representando 8% do Custo Brasil.



Alta gestão também é contemplada

Além dos colaboradores que trabalham na atividade fim, o Sistema Transporte tem a consciência de que a qualificação deve ser continuada e alcançar postos da alta gestão. Para isso, conta com um braço acadêmico, o ITL (Instituto de Transporte e Logística), que acaba de completar 10 anos de existência.

Com promoção do SEST SENAT, o instituto coordena o Programa Avançado de Capacitação do Transporte, que responde por 85 turmas abertas; 2.701 gestores formados; 3.313 gestores em formação; 911 empresas beneficiadas; e mais de 488 projetos aplicativos apresentados.

O ITL oferece cursos executivos; especializações e MBAs; e certificações internacionais. Com esse intuito, mantém parcerias com centros de ensino reconhecidos pela excelência, como o IGCP (Instituto Latino-Americano de Governança e Compliance Público); a FDC (Fundação Dom Cabral); o Ibmecc Educacional; a Embry-Riddle Aeronautical University; a DB Rail Academy; e a STC International. ■



Acesse o
portfólio de
capacitações:





Desencontro entre vizinhos

Para segurar o dólar, Argentina cria prazo e exige licença para pagar frete internacional; medida já represa US\$ 200 milhões de transportadores brasileiros

por Diego Gomes



Ter um dos seus maiores parceiros comerciais e vizinho de fronteira atravessando uma severa crise financeira pode custar caro. Em abril deste ano, o Banco Central argentino, em uma tentativa de segurar dólares no país, publicou uma norma para que os fretes internacionais só fossem pagos após 90 dias da realização do serviço. No mês seguinte, adicionou mais uma condição: para receber, é preciso ter uma licença prévia. Em junho, o que era ruim ficou pior, com o cancelamento de todos os pedidos de autorização protocolados até então, solicitando a discriminação se os serviços correspondiam a importação ou a exportação, o que adiou as anuências em mais 30 dias.

O pagamento do frete internacional costuma ser feito pela empresa que compra o produto — ou seja, a Argentina adquire algo do Brasil, que é levado ao país vizinho por uma transportadora. A compradora paga o produto à empresa e o frete diretamente ao transportador. Geralmente, o frete podia ser pago em pesos e, então, as empresas acessavam o mercado de câmbio para enviar os recursos para o Brasil. É esse processo, agora, que precisa esperar 90 dias. Isso gera um segundo problema, que é o risco de, com a inflação argentina, o pagamento se desvalorizar.

O presidente da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais), Francisco Cardoso, relata que, por conta dessa norma, as transportadoras brasileiras estão lidando com insegurança para receber o pagamento por serviços de fretes internacionais da Argentina. Ele explicou que a situação se agravou com obrigatoriedade da licença prévia para receber o pagamento — uma declaração aprovada pelo Sirase (Sistema de Importações da República Argentina e Pagamentos de Serviços no Exterior).

De acordo com Cardoso, o que vai acontecer é que menos empresas vão querer transportar para a Argentina. “Algumas empresas terão capacidade maior do que outras, mas todas têm limite. O que existe é o risco de desvalorização e incerteza de quando se poderia contar com o dinheiro. Muitas transportadoras estão avisando que não vão mais levar produtos para lá.” Com isso, Cardoso completa, poderá haver redução das exportações das transportadoras brasileiras ao país vizinho e, no caso da Argentina, há o risco de o frete disparar, de modo a pressionar a inflação.

Cardoso explica que aproximadamente 35% dos gastos dos transportadores são com combustíveis e mais 15% com folha salarial e que, por isso, é inviável um cenário em que as empresas precisem guar-

dar tanto tempo para receber o pagamento. Conforme cálculos da ABTI, como consequência da medida do governo vizinho, já estão represados cerca de US\$ 200 milhões de transportadores brasileiros.

Efeito dominó

O CEO da Transportes Scapini, com sede no Rio Grande do Sul, Lucas Scapini afirma que as suas empresas que efetivam logística de transporte para a Argentina — tanto de cargas gerais quanto a de produtos líquidos e perigosos — estão sendo impactadas diretamente com a insegurança dos pagamentos. “Isso prejudica nosso fluxo de caixa e faz com que a sensibilidade aumente muito, causando um efeito dominó: desde as indústrias até os seus prestadores de serviços. Com esse movimento acontecendo, com certeza, vai ter menos empresas querendo prestar serviço, querendo operacionalizar logisticamente o transporte para o país vizinho”, diz.

Scapini espera que seja encontrada uma resolução o mais breve possível, porque as transportadoras estão sendo impactadas e, quando isso acontece, o consumidor também sofre as consequências. “Hoje, pela insegurança que existe no transporte argentino, nós estamos declinando de diversas oportunidades e direcionando a nossa frota para outros países, como Paraguai e Uruguai. Esses países estão com uma competitividade muito maior e com menos insegurança.”



Em busca de solução

O imbróglio tem sido objeto de discussões entre autoridades dos países e representantes do setor transportador brasileiro. No dia 22 de junho, o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza, acompanhado de Francisco Cardoso, teve reunião com o chefe do Departamento Econômico e Comercial da Embaixada da Argentina, ministro Rodrigo Bardoneschi.

Na ocasião, o ministro argentino havia se comprometido a levar o pleito dos brasileiros ao Ministério da Economia do seu país. Ele informou que já estão em discussão, com o governo do Brasil, novas linhas de crédito para o setor, além de uma proposta do Ministério argentino de regime especial para fretes internacionais. Em 4 de julho, a problemática foi tema de reunião, em Brasília, entre o vice-presidente da República, Geraldo Alekmin, também ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, e o governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite.

Para reverter esse cenário, a ABTI elencou os seguintes pedidos emergenciais:

- reduzir o prazo para pagamento de fretes de 90 para 45 dias, mantendo a média do que era praticado anteriormente;
- reduzir o prazo de análise da Sirase para 30 dias;
- permitir mais previsibilidade com relação as liberações de fretes de importações com a Argentina, possibilitando que as empresas possam se organizar, fazendo programação, orçamentos e datas de viagens; e
- buscar uma solução junto ao governo argentino para realizar gestões com o Brasil, para que sejam efetuados os pagamentos em reais pelo sistema de moeda local para serviços.

O presidente da Fetransul (Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul), Afrânio Kieling, declarou que está acompanhando a situação com preocupação. “Estamos atentos a todo esse movimento e indignados por essa decisão unilateral, que está causando transtornos e prejuízos incalculáveis ao Brasil, à indústria, aos serviços e aos negócios”, disse. ■



Rumo à emissão zero

Maior iniciativa ambiental privada do transporte do Brasil, o Programa Despoluir completa 16 anos e alça voos internacionais na busca pela descarbonização

por Hércules Barros



O ano de 2023 tem sido exitoso para o transporte no que diz respeito à ampliação das práticas sustentáveis do setor. As ações ambientais da CNT (Confederação Nacional do Transporte) ganharam notoriedade com o aumento do protagonismo internacional do Programa Despoluir, iniciativa conjunta da CNT e do SEST SENAT que, em julho, completou 16 anos. No mês de maio, o Sistema Transporte divulgou o Programa no ITF (Fórum Internacional do Transporte, na sigla em inglês), na Alemanha, e mostrou como o setor de transporte brasileiro vem pensando alternativas aos combustíveis fósseis.

A participação coincidiu com o anúncio, pelo ITF, do Brasil como o mais novo membro do Fórum. Vinculado à OCDE (Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico), o encontro coloca em evidência, em nível mundial, as experiências exitosas do transporte. Recentemente, a CNT esteve em um encontro com

a Agência de Cooperação e Investimento de Medellín, Colômbia, no qual representantes do Despoluir compartilharam boas práticas e discutiram sobre possibilidades de cooperação internacional em prol do desenvolvimento sustentável do setor.

Pensar em fontes energéticas tem sido um exercício de longa data do Despoluir e um dos focos do Sistema Transporte. A iniciativa tem grande sinergia com a agenda ESG, de boas práticas sociais, ambientais e em governança. O fato de o Despoluir abarcar temas como qualidade do ar e responsabilidade ambiental tem conquistado o engajamento de muitas empresas de transporte interessadas em melhorar seus indicadores de sustentabilidade.

Para o Sistema, é necessário envolver o setor nessa discussão, dando ênfase à transição energética que se avizinha. Com esse objetivo em vista, a CNT constantemente disponibiliza estudos técnicos e outros materiais informativos.

“Esse compromisso é importante e se reverte em benefício para o setor. Os ganhos podem ser percebidos desde a redução do consumo do diesel dos veículos — implicando a diminuição de custos — até a melhoria das condições de saúde dos profissionais do transporte”, ressalta o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Outros destinos

Em 2022, foi a vez de o Despoluir ser divulgado na CIT (Câmara Internacional da Indústria de Transportes), no México. Na ocasião, a entidade expôs um estudo sobre os benefícios e os desafios do biometano como alternativa de energia limpa para o transporte rodoviário.

A edição que trata de eletromobilidade da Série CNT Energia no Transporte, acabou ganhando espaço na PNME (Plataforma Nacional de Mobilidade Elétrica). Coordenado pelo Instituto Clima e Sociedade, o repositório agrega conteúdo de mais de 30 entidades, incluindo órgãos governamentais, agências, indústria, academia e sociedade civil.

fotos/Augsto Ratis



Publicações orientam o setor

A Série CNT Energia no Transporte visa identificar os benefícios e desafios de alternativas limpas para o modo rodoviário, como biometano, eletromobilidade e hidrogênio verde. A energia elétrica e o hidrogênio renovável (H₂ verde) estão entre as alternativas aos combustíveis fósseis e soluções possíveis para mitigar a atual emissão de gases do efeito estufa (GEE), causadores do aquecimento global. Ambos têm despertado o interesse de diferentes setores que buscam investir em tecnologias sustentáveis e em descarbonização. É o caso do transporte.

A respeito do biometano, as emissões são menores, em comparação com veículos do ciclo diesel e gás natural. A média geral de redução de emissão é de 64%, com destaque para o percentual de redução dos ônibus, que foi de 75% em relação ao diesel, de acordo com o estudo divulgado na edição da Série. O investimento em energia limpa vai ao encontro das Contribuições Nacionalmente Determinadas pelo Brasil, em consonância com o Acordo de Paris, no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre a Mudança do Clima.

Acesse os materiais



Eletromobilidade:
Uma das soluções para alcançar a neutralidade de carbono



Hidrogênio renovável:
Uma das rotas para descarbonizar o transporte rodoviário



Biometano:
Uma alternativa limpa para o modal rodoviário



Hidrogênio renovável é tema de podcast

Em julho, a CNT lançou um episódio do Podcast Agência CNT Transporte Atual sobre hidrogênio renovável (H₂ verde), combustível que promete ser uma das alternativas para a descarbonização do setor do transporte. No programa, foram entrevistados a gerente executiva ambiental da Confederação, Erica Marcos, e o consultor de energia da Fiecc (Federação das Indústrias do Estado do Ceará), Jurandir Picanco Jr.

Ouça o episódio



Itinerância pela sustentabilidade

O Programa Despoluir conta com as Federações afiliadas do transporte de cargas e de passageiros para executarem os serviços ambientais em todo o país. As atividades são gratuitas e oferecidas às empresas do setor que buscam aprimorar a inspeção ambiental em veículos movidos a diesel (Avaliação Veicular Ambiental) e a análise do combustível contido no tanque de armazenamento das empresas de ônibus e caminhões (Avaliação da Qualidade do Diesel).

Periodicamente, as equipes regionais do programa são capacitadas por meio dos encontros técnicos, nos quais interagem os coordenadores do Programa e os técnicos das Federações. Nessas reuniões, a Confederação atualiza o estado da arte em sustentabilidade e boas práticas.

Este ano, já foram realizados treinamentos nas regiões Nordeste, Norte e Sul. “A troca de informações entre os técnicos se reflete no atendimento aos nossos clientes. O Despoluir é o maior programa ambiental (do transporte) do Brasil. Ele atua diretamente nos veículos, melhorando o desempenho e diminuindo a emissão. Temos de nos aperfeiçoar cada vez mais para contribuir para a questão ambiental”, aponta o empresário Irani Bertolini, presidente da Fetramaz (Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia), que foi parceira do evento na região Norte.

No Nordeste, a Federação anfitriã foi a Fetras (Federação das Empresas de Transportes de Passa-

geiros do Ceará, Piauí e Maranhão). Para o presidente da entidade, Chiquinho Feitosa, o Despoluir atua em uma seara prioritária para o setor. “A sustentabilidade está cada vez mais conectada com a saúde financeira e a possibilidade de longevidade das empresas. Ela está diretamente ligada à economia, à redução de custos e a diferenciais competitivos”, acrescenta.

A mesma linha de pensamento é defendida pelo presidente do sistema Fetraspar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná), Sérgio Malucelli, que foi anfitrião do Encontro Técnico do Programa Despoluir na Região Sul. De acordo com ele, para o transporte conseguir atingir as metas mundiais de descarbonização, o esforço precisa começar em casa. “Esse trabalho em conjunto é que leva ao resultado. Os encontros são uma excelente oportunidade que empresas e empresários têm de conhecer melhor esse projeto amigo do meio ambiente e ver novas oportunidades proporcionadas pela tecnologia”, acrescenta.

No fim de agosto, será a vez de a região Sudeste sediar o evento. A programação Centro-Oeste ocorrerá em setembro, mês em que também será o encontro nacional do Programa Despoluir. Ao longo desses 16 anos, a iniciativa já proporcionou mais de quatro milhões de avaliações veiculares ambientais e atendeu a cerca de 55 mil empresas de transporte e caminhoneiros autônomos no país.



Chance para debater boas práticas

Um momento para compartilhar informações, experiências e realizações de negócios entre instituições interessadas na sustentabilidade do setor do transporte. Esse é o mote do 3º FIT – Fórum ITL de Inovação do Transporte, cujo tema é ESG no Transporte. O evento, promovido pelo ITL (Instituto de Transporte e Logística), ocorrerá em 28 de setembro, das 9h às 13h, na sede da CNT, em Brasília.

Em formato híbrido, presencial e online, o encontro visa gerar conhecimento e negócios. Os debates serão conduzidos por especialistas em diversas áreas do transporte, com abordagens sobre

as melhores soluções para implementar a agenda ESG nas empresas de transporte.

Presencialmente, o evento será uma oportunidade para estabelecer relações institucionais e de trabalho (*networking*). A ocasião permite ainda a realização de negócios entre os participantes, pois reúne empresários do setor de transporte, de logística e de tecnologia, entre outros. Trata-se, ainda, de um espaço de interlocução com representantes dos poderes Executivo e Legislativo.

As inscrições podem ser feitas em:



ESG foi foco de Missão Internacional

O Sistema Transporte realiza as Missões Internacionais do Transporte, com o objetivo de fomentar conhecimento de ponta entre gestores das principais empresas de transporte do país.

Em sua edição mais recente, a Missão buscou conhecer a fundo a experiência suíça em boas práticas ambientais. Para isso, contou com o cabedal do IMD (International Institute for Management Development), considerada a melhor escola de negócios da Europa, segundo o *ranking* do Financial Times.

Sob medida para as necessidades do transporte brasileiro, a instituição elaborou um programa (ESG & Innovation Program), em que foram contemplados temas como equidade de gênero nas empresas, governança como estratégia, esgotamento dos recursos do planeta e reputação das corporações. Além disso, houve visitas técnicas a empresas locais e órgãos de governo, nas quais o grupo pôde compreender a dimensão da chamada “onda verde” no país europeu. ■





Baixada santista em alerta

Onda de crimes visando trens de carga com destino ao Porto de Santos mobiliza operadoras de ferrovias e forças de segurança pública

por Carlos Teixeira



Em 22 de janeiro, um trem carregado de açúcar que seguia para o Porto de Santos (SP), principal corredor ferroviário do agronegócio brasileiro, foi atacado em São Vicente (SP). Os criminosos pararam a composição e saquearam seis vagões. A carga se espalhou pelos trilhos e por uma vicinal à rodovia Padre Manoel da Nóbrega, forçando as equipes da empresa de logística Rumo a trabalhar por cinco dias a fim de retirar o material.

Naquele mês, no dia 24, câmeras de monitoramento flagraram dois homens sobre um trem, roubando a carga, em Cubatão (SP). No dia seguinte, dois seguranças da ferrovia que leva ao Porto de Santos foram mortos enquanto tentavam impedir o saque de um trem. No dia 30, novamente em São Vicente, bandidos abriram os vagões de um trem carregado de soja e toneladas do produto vazaram sobre os trilhos, interrompendo a operação.

Finalmente, em 1º de fevereiro, três vagões da MRS Logística que atuavam na malha da Rumo foram incendiados em Embu-Guaçu (SP). A carga de celulose foi envolta em chamas e fechou a ferrovia.

Os episódios descritos têm algo em comum: a ousadia dos criminosos. Com o trem em movimento, eles pulam dentro dos vagões. Para interromper a operação, atiram bombas caseiras ou, quando o trem está parado, cortam as mangueiras que ligam um vagão ao outro. Apenas no primeiro trimestre do ano, foram registradas 244 ocorrências desse gênero, de acordo com o MPSP (Ministério Público do Estado de São Paulo).

Em nota, a ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) relata que, desde a sua criação, em 1996, registrou apenas casos pontuais de roubo de cargas e que as ocorrências na Baixada Santista fogem do padrão. “As ações dos criminosos prejudicam as empresas, o fluxo de escoamento de todo tipo de carga pela ferrovia e a economia do país”, diz a Associação.

A entidade afirma que confia nas autoridades responsáveis pela segurança pública para manter a integridade das operações. “No primeiro trimestre de 2023, o fruto do trabalho da inteligência policial e a cooperação do setor ferroviário resultaram em ações bem-sucedidas, como a prisão de pessoas envolvidas no esquema criminoso e a recuperação de parte das cargas”, menciona.

ANTF diz acreditar “na parceria público-privada para que seja possível a construção de um relacionamento harmônico com as comunidades, garantindo que a operação ferroviária flua normalmente”.

Para o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza, a problemática é grave e precisa de uma ação articulada por diversos atores públicos e privados. Nesse sentido, a CNT tem atuado junto ao Ministério da Justiça e Segurança Pública para o desenvolvimento de políticas públicas de enfrentamento à criminalidade no transporte e de ações operacionais integradas por forças de inteligência dos órgãos segurança. “O Acordo de Cooperação firmado com o Ministério desde 2019 vem promovendo ações para a diminuição da incidência de roubo de carga no modo rodoviário. Nesta nova fase, pretendemos fortalecer a mobilização para resultados mais expressivos junto a outros modais, como o ferroviário e da navegação”, afirma o diretor.

“Esses recentes casos de roubos de cargas nas ferrovias são pontuais e intermitentes. Embora essas ações criminosas prejudiquem as empresas e o fluxo de escoamento de todo tipo de carga pela ferrovia e a economia do País, a entidade confia que as autoridades responsáveis pela segurança pública continuarão tomando as medidas necessárias para manter a integridade das operações.”

Sergio Leite, presidente do Conselho da ANTF.



Ação integrada das forças de segurança

Dados do MPSP, de janeiro e fevereiro de 2023, mostram que, entre os crimes mais cometidos nos trilhos em São Paulo, estão: abertura de vagões, com 32 ocorrências; cortes de mangueiras, com 93 ações; e furto de diesel, com 35 ocorrências. Em 2023, operações policiais em São Paulo resgataram 937 toneladas de sojas roubadas e efetuaram 111 prisões, informa a Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo.

O Gaeco (Grupo Especial de Combate ao Crime Organizado), do Ministério Público, foi procurado no início do ano pela Polícia Militar para uma atuação conjunta, em razão do aumento de casos de ataques às composições, principalmente da empresa Rumo, na região da Baixada Santista. “Estabelecemos uma estratégia conjunta entre Ministério Público, Polícia Militar e Polícia Civil, visando identificar e prender os organizadores e beneficiários desses ataques. Foram deflagradas, inicialmente, as Operações Ferrovia Segura I e II, nas quais foram cumpridos alguns mandados de prisão preventiva e diversos mandados

de busca, visando a recuperação de cargas roubadas e coleta de amostras”, detalha o promotor de Justiça do Gaeco, Silvio de Cillo Leite Loubeh.

O promotor cita que, na operação Ferrovia Segura II, deflagrada em 29 de março deste ano, foram cumpridos cerca de 40 mandados de busca e 5 mandados de prisão preventiva. “Na ocasião, foram apreendidas com os investigados cinco armas de fogo e mais de 30 toneladas de grãos subtraídos da empresa Rumo, além de diversos telefones celulares, que estão sendo analisados para a obtenção de provas”, descreve.

Loubeh conta que, além das operações de maior porte, são realizadas ações diárias de patrulhamento pela Polícia Militar, prisões em flagrante de pessoas envolvidas nos crimes e investigações pontuais por parte da Polícia Civil. “Diversos envolvidos já foram denunciados (acusados formalmente na Justiça), mas, até onde tenho conhecimento, ainda não foram proferidas condenações, pois os processos ainda não foram concluídos”, finaliza.

Ambiente de negócios também é afetado

A movimentação de cargas no porto de Santos, em maio de 2023, atingiu o volume recorde para o mês, de 15,1 milhões de toneladas, 6,1% acima do mesmo período do ano passado. O crescimento foi puxado pelo desempenho das cargas do agronegócio, de acordo com a SPA (Santos Port Authority).

Para atender o volume da carga com destino ao porto de Santos, a Rumo desenhou um modelo de operação com trens de 120 vagões, que partem de Rondonópolis (MT) em direção ao porto. Até sete trens podem ser mobilizados, sendo que cada combinação tem capacidade para transportar cerca de 11.500 toneladas úteis de grãos por dia. Segundo o MPSP, os ataques aos trens que seguem para Santos em 2023 interditaram as linhas férreas por mais de 500 horas, representando um grande prejuízo.

Esse tipo de crime começou com ações pontuais e pouco articuladas e, hoje, é cometido por quadrilhas

especializadas. Para Ana Elisa Périco, professora de economia da Unesp (Universidade Estadual Paulista), há impacto para os exportadores, que, geralmente, são os responsáveis pela entrega do produto. “O dano é grande e atinge diversos participantes da cadeia. Se a carga não chega, há comprometimento de confiança entre a empresa importadora e a empresa exportadora, prejudicando, em última instância, o comércio internacional brasileiro e, conseqüentemente, o ambiente de negócios em São Paulo”, analisa.

Ana Elisa diz que é preciso mapear os galpões de interceptação dos criminosos e reforçar a segurança em pontos onde comumente ocorrem os saques. “Isso deve ocorrer não apenas no sentido de evitar o roubo, mas também de garantir a segurança dos moradores. Compete à inteligência das polícias compreender o *modus operandi* dessas quadrilhas, combatê-las e garantir a segurança no transporte de cargas nas ferrovias”, conclui.



Ocorrência à luz da Nova Lei de Licitações

A Nova Lei de Licitações (lei nº 14.133/2021) possui uma cláusula contratual de matriz de riscos. Trata-se de uma previsão em contrato que distribui, entre as partes, a responsabilidade do ônus financeiro decorrente de “eventos futuros e incertos” — categoria que abrange os casos de roubo de cargas. “É fato que, se esse tipo de cláusula for aplicado nos contratos estabelecidos por meio de licitações/concessões de ferrovias, haverá precificação do evento”, interpreta a economista Ana Elisa Périgo.

No rol dos grandes riscos ao transporte

Previsibilidade e segurança são elementos fundamentais para a realização dos negócios e a tomada de decisões. Atenta a isso, a CNT (Confederação Nacional do Transporte) lançou, em junho, a Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte, da série Transporte & Desenvolvimento. O estudo identifica esses grandes riscos e orienta o setor de transporte e o poder público para que se antecipem e se adequem às suas eventuais consequências.

O material avalia o crime organizado nacional como um risco significativo para o setor; combatê-lo demanda investimentos e melhorias na atuação das forças de segurança, inclusive em segmentos onde há lacunas de jurisdição. “O estudo sugere a criação ou a organização de novas forças, tais como as Polícias Hidroviária e Ferroviária Federais. Além disso, cita

que é preciso promovê-las entre as diversas instâncias institucionais e regionais que atuam no combate aos atos ilícitos, dentro e fora do país”, explica o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

Para o diretor, um dos motivos que facilitam as ações dos criminosos nas linhas férreas são as invasões de faixa de domínio. “É uma situação muito problemática no Brasil. Hoje, existem mais de 355 invasões desse tipo espalhadas em todo o território. As cidades vão crescendo e as pessoas constroem casas bem próximo às ferrovias. E, quando isso acontece, as composições, as locomotivas, têm que reduzir sua velocidade para não se envolverem em acidentes. Para resolver a questão, as concessionárias têm feito um trabalho bastante importante de remoção desse contingente populacional para áreas mais seguras”, acrescenta.

Acesse a
*Análise de Grandes Riscos do
Setor de Transporte:*





A elite dos motoristas entra em campo

O projeto Motorista Série A, do SEST SENAT, fez sua grande estreia, agregando conhecimento a alguns dos melhores profissionais disponíveis no mercado

por Carlos Teixeira



Em todas as áreas, existem profissionais que dominam com primazia o seu ofício. Ao aliar conhecimento técnico e comportamento exemplar, eles se tornam referência no mercado e inspiram os colegas. No universo do transporte rodoviário de cargas, esses talentos são incentivados pelo projeto Motorista Série A, que oferece treinamento especial para esses profissionais. Em 22 de julho, a iniciativa do SEST SENAT apresentou sua primeira seleção de craques: os 15 formandos da turma-piloto, realizada em Contagem (MG).

A busca pela excelência é a tônica do projeto, afirma a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart. “Ofertamos um programa integrado, que atende às expectativas de transportadores e embarcadores, e contribui para um transporte seguro e eficiente. Para isso, os motoristas participam de um diagnóstico inicial. Depois, recebem um plano de desenvolvimento individual, com acesso a experiências educacionais para poderem se desenvolver ainda mais”, detalha.

A diretora acrescenta que “ao fim do programa, os motoristas são sub-

metidos a uma prova para mensurar o seu desenvolvimento e o grau de aderência às competências mapeadas junto ao mercado”.

Para compor a turma-piloto, foi dada a oportunidade a motoristas já percebidos como “exemplares” pelas empresas Transpedrosa e Transavante, ambas de Belo Horizonte (MG) e atuantes no segmento de cargas. Os profissionais escolhidos tinham consistência no cumprimento das normas internas, no uso correto de EPIs (equipamentos de proteção individual) e na obediência às normas de trânsito. Além disso, eles não tinham registro de acidente em serviço.

“São motoristas que cuidam do veículo e fazem o uso racional do cavalo, da carreta e da carga transportada. Na parte da manutenção, eles prestam atenção na quilometragem rodada para troca de óleo e de filtros. Além disso, mostram compromisso com os valores da empresa”, destaca Gilberto Tavares, gerente operacional da Transavante.

Reconhecimento

O gerente ressalta que a iniciativa trouxe satisfação aos motoristas, que

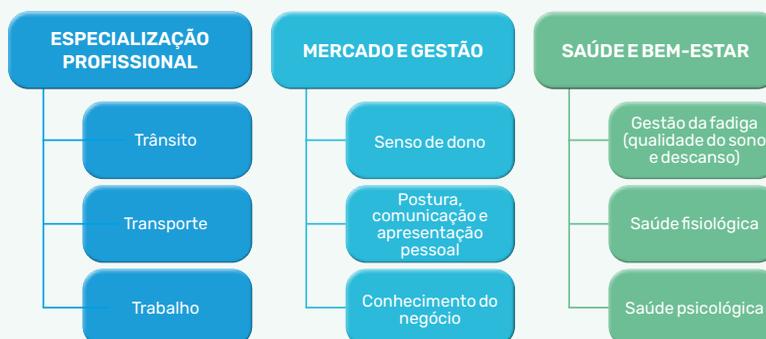
se sentiram valorizados. “Na empresa, outros profissionais entenderam que podem ser os próximos a participar, e isso se refletiu positivamente nos resultados. Nos processos internos, tais como jornada de horas trabalhadas, manutenção e atendimento ao cliente, também houve melhora para os colaboradores que trabalham com registro de dados, que ficou mais fácil e ágil”, relata.

Valmir Caetano, da Transavante, na profissão há 35 anos, diz que foi uma felicidade ser considerado um motorista Série A. “Significa muita coisa. É um presente, pois eu venho aprendendo bastante com as palestras do programa. Eu me sinto renovado e honrado. Sou um novo motorista agora. E espero que o Motorista Série A seja expandido para outras empresas”, comemora.

A primeira turma do Motorista Série A teve dinâmicas presenciais na unidade operacional do SEST SENAT de Contagem em duas ocasiões: nos dias 3 e 24 de junho. Na oportunidade, houve palestras sobre gestão do sono, telemetria, o que fazer em emergências, entre outros assuntos.

Três dimensões da excelência

O programa Motorista Série A foi estruturado a partir do seguinte mapeamento de competências.



Participação de familiares

Para que o Motorista Série A fosse aderente ao público, foi estabelecido que a jornada não poderia ser desenvolvida de forma que prejudicasse as operações de transporte das empresas e o descanso dos profissionais. Nesse sentido, foram sugeridas atividades presenciais curtas, que fossem atrativas e permitissem a presença da família do profissional.

Ótimo histórico

Os motoristas selecionados para o programa tinham uma excelente capacidade prática de direção e aplicação da direção defensiva no dia a dia. “Além desse histórico, eles primavam pelo cumprimento de programação logística e pelo alto índice de aceitação no ambiente coletivo”, revela o coordenador regional de Operações da Transpedrosa, Carlos Junior.

“Por meio do programa, foi possível motivá-los ainda mais no cumprimento das normas e da multiplicação dos conceitos junto aos colegas de trabalho”, acrescenta. O coordenador destaca, ainda, que o programa contribuiu muito para o engajamento com a cultura de segurança. “O Motorista Série A

forneceu a oportunidade de agregar conhecimento aos profissionais e explorar ainda mais o segmento da atividade de transporte, além de ter criado uma forma nova de reconhecimento, agregando mais valor tanto para o motorista quanto para o transportador”, resume.

Motorista da Transpedrosa, Jobson Ramos tem 53 anos e atua há 25 anos no transporte de cargas. “O programa me trouxe ainda mais consciência em termos de eficiência e segurança. Hoje, sou um motorista mais completo e com mais noções de segurança e de otimização do meu tempo de trabalho”, garante o craque do volante.



Motoristas profissionais estão em falta?

Também no Brasil, a escassez de mão de obra qualificada (em geral, e não apenas de motoristas) é percebida como um dos principais riscos para o setor de transporte. Esse dado faz parte da Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte, publicação lançada pela CNT (Confederação Nacional do Transporte) em junho passado. Trata-se de um risco avaliado pelas empresas como “muito provável” e considerado mais

sensível, por exemplo, do que eventos climáticos extremos e excesso de entraves burocráticos, jurídicos, administrativos ou técnicos.

Acesse o documento na íntegra:



Outros projetos que fomentam a mão de obra

Unidade Móvel de Treinamento brilhou em evento da Ambev

A Unidade Móvel de Treinamento do SEST SENAT – Módulo Simulador foi uma das atrações da Superlog, convenção anual de logística da Ambev. O evento reuniu as empresas parceiras da fabricante para avaliar o trabalho realizado no último ano e desdobrar as metas e os objetivos para o ano corrente. Foi também uma oportunidade para oferecer treinamentos técnicos e palestras motivacionais. O encontro ocorreu entre os dias 3 e 5 de julho, no resort Tauá, em Atibaia (SP), e recebeu cerca de 1.200 pessoas.

Resultado de uma parceria com a Mercedes-Benz, a unidade móvel consiste em um ônibus da montadora adaptado para rodar com o simulador de direção usado pelo SEST SENAT em suas unidades operacionais. O objetivo de levar o simulador para o evento da Ambev foi mostrar as oportunidades de qualificação que a entidade tem à disposição dos motoristas das empresas res-

ponsáveis pela logística da fabricante de bebidas.

O equipamento oferece um ambiente multissensorial que reproduz seis cenários e 24 tipos diferentes de veículos, no qual o motorista é imerso em práticas simuladas que reproduzem as interferências no trânsito. São situações que, no ambiente real, colocariam em risco o condutor do caminhão, da carreta ou do ônibus.



O exemplo da Raízen

Em julho, dez unidades operacionais do SEST SENAT foram homologadas e estão aptas para atender à demanda de cursos dos transportadores que prestam serviço para a Raízen. No mês de maio, outras quatro unidades haviam entrado no rol.

As homologações decorrem do acordo de cooperação técnica firmado, em 2022, entre a embarcadora e o SEST SENAT. A partir desse entendimento, a empresa do segmento de energia atualizou o seu Manual de Transporte Rodoviário do Embarcador, reduzindo a necessidade de experiência profissional exigida aos egressos das capacitações do SEST SENAT.

Antes, eram exigidos até dois anos de experiência comprovada para a contratação de motoristas, a depender do nível da operação.

Para viabilizar a homologação, foram realizadas turmas-piloto de formação de condutores para veículos articulados e biarticulados voltadas a colaboradores. Os condutores participaram do curso derivado da Escola de Motoristas Profissionais do SEST SENAT, com carga horária de 130 horas, com aulas teóricas e práticas. O desempenho dos egressos foi mensurado e comparado com os demais motoristas das operações da Raízen, com bons resultados. ■





Sob medida para o setor

*No formato presencial ou virtual,
centenas de profissionais estão sendo
qualificados em cursos técnicos de Logística e
Segurança do Trabalho pelo SEST SENAT*

por Aline Roriz



O ano de 2023 é motivo de celebração para o SEST SENAT. Primeiro, porque a instituição está completando 30 anos de existência. Segundo, porque marca o início da oferta de turmas de cursos técnicos em nível nacional — algo inédito em sua trajetória.

São duas opções de qualificação: em Logística e em Segurança do Trabalho. Em fevereiro, começou na modalidade EaD, beneficiando 550 alunos. Agora, em agosto, outras 500 pessoas passarão a se qualificar nos cursos a distância e mais de mil alunos, nas aulas presenciais.

A iniciativa de ofertar cursos técnicos no SEST SENAT busca atender às necessidades do transporte, capacitando o trabalhador, contribuindo para o aumento da competitividade das empresas, preparando novos profissionais para o mercado de trabalho e colocando o setor em evidência.

“O SEST SENAT tem compromisso com a empregabilidade do setor e, mais do que isso, com uma empregabilidade qualificada. Para isso, estamos sempre atentos à necessidade do mercado de trabalho, de forma que possamos oferecer cursos que atendam exatamente à demanda existente. Acredito que

esses cursos técnicos vão ajudar as empresas de diferentes áreas a encontrar mão de obra qualificada”, afirma a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

O grande diferencial dos cursos técnicos do SEST SENAT é que os alunos saem com uma certificação a cada módulo concluído. Assim, antes de completar a formação, é possível obter titulações que vão ajudar o profissional a comprovar sua competência. Por isso, os cursos técnicos têm o objetivo de promover a formação integral dos alunos para que eles desenvolvam as competências necessárias e estejam preparados para o mercado de trabalho.

Flexibilidade

Gabriel Marques é aluno da primeira turma do Curso Técnico em Logística, na unidade operacional de Manaus (AM), e é controlador de manutenção na Vega Transporte de Passageiros. As aulas de Gabriel iniciaram em fevereiro e ele conta que, mesmo antes da conclusão do curso, já vê sua evolução como profissional, pois, nesse período, foi promovido de cargo.

“Graças ao SEST SENAT, tenho acesso a um conteúdo riquíssimo que vai além do meu dia a dia e além da minha empresa. Sei que, ao terminar o curso, estarei pronto para enfrentar os desafios do mercado. Graças ao curso técnico em Logística, estou conseguindo ser um melhor profissional e, aos poucos, subir no mercado de trabalho devido aos conhecimentos adquiridos nas aulas”, declara Gabriel.

Para que os profissionais tenham mais flexibilidade para assistir às aulas, as capacitações são híbridas. A carga horária total do curso é dividida em atividades ministradas no formato online, por meio da plataforma de educação a distância do SEST SENAT, e em encontros presenciais em uma das unidades operacionais em que o estudante estiver regularmente matriculado ou na unidade que for polo de apoio presencial para o EAD.



EaD

80% online

20% presencial

Unidades operacionais que são polo de apoio presencial: Manaus (AM), Simões Filho (BA), Brasília (DF), Parque Novo Mundo (SP), Deodoro (RJ) e Porto Alegre (RS).

Presencial

80% presencial

20% online

Unidades Operacionais com aulas presenciais: Crato (CE), Fortaleza (CE), Colatina (ES), São Mateus (ES), Imperatriz (MA), São Luís (MA), João Monlevade (MG), Juiz de Fora (MG), Belém (PA), Marabá (PA), João Pessoa (PB), Teresina (PI), Campos dos Goytacazes (RJ), Deodoro (RJ), Duque de Caxias (RJ), Paciência (RJ), São Gonçalo (RJ), João Câmara (RN), Mossoró (RN), Natal (RN), Rio Grande (RS), Santa Rosa (RS), Uruguaiana (RS), Araçatuba (SP), Araraquara (SP), Campinas (SP), Guarujá (SP), Porto Ferreira (SP), Ribeirão Preto (SP), Rio Claro (SP), São José do Rio Preto (SP) e Sorocaba (SP).

Conheça um pouco mais sobre os cursos

Logística (800 horas-aula)

O curso técnico em Logística foi pensado para atender as demandas de um mercado em grande expansão no Brasil, caracterizado pela alta de estabelecimentos comerciais atacadistas e varejistas, organismos direcionados às atividades de gestão do sistema governamental, além de empresas dos setores de transporte, tecnologia, construção civil e serviços.

O curso tem o objetivo de formar profissionais com competência para aplicar os principais procedimentos de transporte, armazenamento e logística.

Ao final do curso, o profissional estará apto a executar, controlar e colaborar para o planejamento dos processos e das operações logísticas, atendendo a suprimentos e à produção e à distribuição de bens e serviços, em conformidade com as normas de saúde, higiene, meio ambiente, segurança e legislação vigente.

Segurança do Trabalho (1.200 horas-aula)

O curso técnico em Segurança do Trabalho busca formar mão de obra qualificada para os diversos setores produtivos, contribuindo, assim, para o desenvolvimento de uma cultura preventiva de segurança e saúde no ambiente laboral.

A segurança e a saúde do trabalho caracterizam-se pela adoção de estratégias que auxiliem os trabalhadores a desenvolver atitudes conscientes e cuidadosas na realização de suas atividades. Isso ocorre por meio da disseminação de valores ligados à segurança, para integrá-los à qualidade do trabalho e do meio ambiente, ao processo produtivo e ao controle de custos das empresas.

Dessa maneira, os profissionais técnicos formados pelo SEST SENAT vão ter competência para atuar em ações de prevenção nas mais diversas empresas, com auxílio de métodos de identificação, avaliação e medidas de controle de riscos ambientais, de acordo com normas regulamentadoras e princípios de higiene e saúde. ■



Profissão: motorista, com orgulho

Mobilização Nacional do Dia do Motorista foi realizada durante todo o mês de julho, em centenas de pontos distribuídos pelo Brasil

por Aline Roriz

O mês de julho é marcado pelas comemorações do Dia do Motorista (25). Muito além de dirigir ônibus e caminhões, esses profissionais são os responsáveis por manter a rotina da sociedade, entregando encomendas; levando crianças à escola; transportando pacientes

em situações de emergência; ajudando as pessoas a chegarem em seus compromissos; entre outros. Por que não dizer, eles são também viajantes, contadores de histórias e heróis das estradas.

Com objetivo de reconhecer e valorizar esses profissionais, as unidades operacionais do SEST SENAT realizaram, de 1º a 31 de

julho, a Mobilização Nacional do Dia do Motorista, com diversas atividades nas áreas de saúde e educação, em centenas de pontos distribuídos pelo Brasil, como locais de parada e trânsito dos motoristas profissionais e nas empresas do setor. Ao longo do mês, houve mais de 535 mil atendimentos.



A diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, explica que o objetivo da mobilização é levar esses serviços de saúde e educação para onde o trabalhador do transporte estiver. “Grande parte dos motoristas, seja de cargas ou de passageiros, vive uma rotina intensa e, muitas vezes, não conseguem tempo para ir a uma de nossas unidades conhecer os cursos ou passar pelo atendimento de um dos nossos profissionais de saúde. A mobilização vai aonde estiverem — em terminais, pontos de parada ou postos de combustíveis — para que esse serviço chegue a eles e para lembrá-los que o SEST SENAT está preparado para ajudá-los”, destaca a diretora.

Um dos motoristas atendidos na mobilização foi Marcelo Costa, de 44 anos, que trabalha há dez anos como motorista na empresa São José, em Brasília (DF). “Eu já tinha ouvido falar nos serviços de saúde que o SEST SENAT oferece, mas nunca fui lá ver, por falta

de tempo. Com a mobilização vindo aqui no terminal, eu já renovei meu cadastro e tirei dúvidas sobre o tratamento odontológico. Essa iniciativa de o SEST SENAT, de vir até a gente aqui, no terminal, é ótima. Quanto mais fizerem isso, melhor para nós, motoristas”, afirmou Marcelo, que participou da mobilização no terminal de ônibus em Ceilândia (DF).

Janderson Maçanero é motorista em Santa Catarina e participou da ação na unidade operacional de Itajaí (SC). “O caminhoneiro trabalha muito e passa muito tempo fora de casa. Quando a gente encontra um local com profissionais de especialidades diversas, esse é, com certeza, um habitat muito favorável a esse trabalhador. Hoje, o SEST SENAT é o auxílio imediato para suprir aquilo que os motoristas têm maior carência, pois são muito bem atendidos.”

Durante as ações, foram realizadas atividades como blitze educativas, palestras de conscientização e atendimentos gratuitos

nas áreas de odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia com os profissionais do SEST SENAT. Houve, também, orientações sobre a importância da qualificação para o mercado de trabalho e dos cuidados com a saúde. O público atendido conheceu, ainda, o portfólio de serviços ofertados pelas unidades do SEST SENAT.

Quem aproveitou a mobilização foi Albinécio Mareco, de 57 anos — 37 deles como profissional do setor de transporte. Atualmente, ele é despachante da Viação Marechal, e já utilizou vários serviços de saúde e de lazer da unidade do SEST SENAT de Samambaia (DF). Albinécio disse ser um grande entusiasta do SEST SENAT e reforça a importância de os profissionais irem até os terminais. “O atendimento vir até nós é muito bom, muito proveitoso. Aproveitei para tirar minhas dúvidas, verifiquei a pressão e a glicose e ainda ganhei o kit de higiene bucal, para manter o cuidado em dia”, enfatizou.

SEST SENAT de Portas Abertas

Além dos atendimentos oferecidos nos pontos de mobilização, foi realizada a segunda edição do SEST SENAT de Portas Abertas. As unidades de todo o país prepararam uma programação especial para receber os motoristas e seus familiares. Na oportunidade, eles puderam conhecer os serviços da instituição, obter dicas de saúde e ter um momento de descontração e felicidade.

Conheça mais detalhes sobre o trabalho do SEST SENAT apontando a câmera do seu celular para o QR code



Uma fraude exposta aos brasileiros

Vencedora da 22ª edição do Prêmio CNT de Jornalismo, em 2015, reportagem do Fantástico mostrou como um esquema criminoso desviou 25% dos recursos destinados às indenizações de pessoas acidentadas no trânsito

por Renata L. Ramalho de Sá Freire



Tudo começou com uma operação da Polícia Federal, em Minas Gerais, no Rio de Janeiro e na Bahia, para combater fraudes no seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores, o DPVAT. Na época, os agentes federais estimavam que o montante desviado poderia chegar a R\$ 28 milhões. O ano era 2015.

O valor exorbitante despertou a atenção do jornalista Edson Ferraz, repórter do Fantástico à época. De Brasília, ele e um motorista da TV Globo partiram para o município mineiro de Montes Claros a fim de averiguarem se valeria a pena investigar naquela pauta. Da reunião com o delegado que investigava o caso e o Ministério Público local, ele já saiu com uma certeza: a história era muito maior do que parecia.

Esse foi o pontapé inicial que levou Ferraz e dois repórteres da TV filiada da Globo no município a produzirem a reportagem investigativa “A Máfia do Seguro DPVAT”. Vencedora da 22ª edição

do Prêmio CNT de Jornalismo na categoria TV, a matéria mostrou que as fraudes chegavam, na época, a quase R\$ 1 bilhão em todo o país, o que representava 25% de todo o montante destinado às indenizações. Em 2014, os proprietários de carros, motos, ônibus e caminhões pagaram perto de R\$ 8,5 bilhões do seguro obrigatório, usado para que as vítimas de acidentes envolvendo veículos automotores recebessem indenizações referentes a danos morais.

Exibida no Fantástico, a reportagem contou como o esquema do grupo criminoso funcionava: o atravessador convencia uma pessoa a declarar ter sofrido um acidente de trânsito, quando, na verdade, seu problema de saúde tinha outro motivo. Entravam em ação, então, policiais corruptos, que faziam boletins de ocorrência com informações falsas. Por fim, um médico — que, na maioria das vezes nem encontrava o paciente — emitia um laudo para corroborar os relatos mentirosos.

Nessa história, alguns fatos marcaram Edson Ferraz, como a cara de pau dos criminosos. É o caso de um policial civil que registrou mais de 6 mil boletins de ocorrência falsos em apenas um ano. Entre as mentiras oficializadas nos registros da polícia, duas chamaram a atenção: conseguiram a indenização indevidamente um vereador que machucou o pé jogando futebol e um homem que caiu de um cavalo. “Uma grande dificuldade na apuração era falar com as pessoas que, em um primeiro momento, foram tratadas pela polícia como vítimas, já que era gente bem simples e humilde. Elas eram vítimas de um esquema muito maior e, também, não eram (vítimas), já que estavam ajudando a aplicar um golpe”, relembra.

A seguradora Líder, responsável pelo pagamento das indenizações, também estava na mira do Ministério Público, já que havia indícios de participação interna nas fraudes. Na época, o órgão estudava entrar com uma ação civil pública contra a empresa.



Outros momentos marcantes

Ferraz lembra de outra circunstância complicada. Antes de entrevistar os supostos envolvidos, a equipe de reportagem fazia campana para estudar a rotina das pessoas com quem iria conversar. “Estávamos em um carro descaracterizado (sem a identificação como veículo de imprensa) na frente da Câmara Municipal e fomos agressivamente abordados pela polícia militar. Todo mundo foi colocado no chão com arma na cabeça. Quem comandava a abordagem era um sargento bem novo. Ele estava muito nervoso e com a arma engatilhada”, contou Ferraz. Nessa situação, eles ficaram até conseguirem explicar que eram da TV Globo e faziam apuração para uma matéria.

A situação de perigo e outros desafios da reportagem ficaram na memória de Ferraz. Ter vencido um

dos maiores e mais respeitados prêmios de jornalismo, também. “Aqui, no Brasil, a gente tem um carinho grande com o Prêmio CNT, porque esse é um reconhecimento muito importante, especialmente pela seriedade na avaliação das matérias”, disse. Para ele, outro fato especial merece registro: “A gente fez (a reportagem) com uma filiada da Globo que nunca havia recebido um prêmio nacional. Foi muito bacana”, finalizou o repórter.

Em 2023, o Prêmio CNT de Jornalismo completa 30 anos, o que o torna o mais longevo do país. Para marcar esse feito, a Revista CNT Transporte Atual realizará, ao longo do ano, uma série de matérias como esta, para relembrar reportagens vencedoras que fizeram história.

Como anda a cobrança do DPVAT

Em 2021, a Caixa Econômica Federal passou a operar e a gerir o DPVAT, que, desde então, deixou de ser cobrado dos proprietários de veículos motorizados no país. Segundo a Susep (Superintendência de Seguros Privados), vinculada ao governo federal, apesar de o DPVAT não ser cobrado pelo 3º ano consecutivo, as vítimas de acidentes ainda podem pleitear pagamento de indenizações, que continuam sendo feito com recursos acumulados no Fundo do Seguro DPVAT. ■





A ampliação do acesso à formação de ponta

ITL fecha parceria com a FGV para oferecer a toda a comunidade do transporte graduações online com 15% de desconto. As inscrições para o vestibular seguem abertas até 7 de agosto

por Renata L. Ramalho de Sá Freire



Gerar maior competitividade para os transportadores pela via do desenvolvimento de pessoas e organizações. Esse é o motivo pelo qual o ITL (Instituto de Transporte e Logística) busca inovar as suas iniciativas de modo que a formação avançada em nível acadêmico e profissional de alta performance ganhe escala nas empresas do setor. A mais nova parceria da instituição com a renomada FGV (Fundação Getulio Vargas) é um bom exemplo disso, por viabilizar que a educação de qualidade comumente ofertada aos executivos do setor seja usufruída, também, por toda a comunidade do transporte.

Isso significa que os trabalhadores das transportadoras, seus cônjuges e seus filhos ganharam a oportunidade de se graduarem na FGV com um desconto de 15% em seis cursos online. “Esse é um feito inédito, já que, por meio do convênio entre o ITL e a FGV, a instituição amplia o acesso a uma formação de ponta, que está alinhada às novas tendências do mercado de trabalho e das necessidades das empresas”, afirma o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes.

Ele se refere aos cursos superiores em tecnologia nas áreas de Gestão Comercial, Gestão de Recursos Humanos, Gestão Financeira, Logística, Marketing e Processos Gerenciais. “O ITL permanece firme no propósito de qualificar, desenvolver e inovar o setor de transporte. Nesse sentido, optamos por oferecer capacitações que explorem o desenvolvimento de competências voltadas às práticas de gestão, com foco em resultado, tomada de decisões, princípios de qualidade e no atendimento ao cliente”, diz Mendes.

Um ponto merecedor de destaque é o fato de as graduações oferecerem aos alunos uma experiência voltada à realidade prática das organizações. Para isso, a FGV utiliza dinâmicas que estimulam a análise crítica; estudos de casos; *workshops* interdisciplinares; e trabalhos que simulam situações reais no mundo corporativo. “Essa parceria busca contribuir para a ampliação das oportunidades de carreira e para o aperfeiçoamento da cadeia de organizações do setor de transportes”, finaliza o diretor.



Conheça os cursos

Segundo a FGV, os cursos superiores de tecnologia a distância são voltados a profissionais que objetivam se apropriar de novas ferramentas e técnicas de gestão e buscam a sua rápida aplicação no mercado de trabalho. As capacitações também são direcionadas a quem atua ou pretende atuar em funções gerenciais em organizações públicas ou privadas e, também, a empreendedores que se preparam para gerir o próprio negócio.



Gestão Comercial

Desenvolve as competências necessárias para que o profissional defina estratégias e políticas comerciais alinhadas com as principais práticas do mercado. Os alunos também aprendem a liderar e motivar equipes, tendo como premissa a qualidade no atendimento ao cliente orientada ao alcance de uma gestão de excelência.



Gestão de Recursos Humanos

Forma profissionais aptos a gerirem um dos principais ativos das empresas e organizações: as pessoas. Para isso, usa domínio dos principais conceitos sobre comportamento organizacional e liderança estratégica, eficiente e humana.



Gestão Financeira

Desenvolve as competências necessárias para que o profissional saiba definir métodos e estabelecer os processos e as estratégias mais eficientes para os sistemas financeiros das organizações.



Logística

Forma profissionais capazes de estruturar processos logísticos eficientes e sustentáveis, segundo parâmetros de operação, segurança e rapidez para organizações, parceiros, fornecedores e demais agentes da cadeia de suprimentos. Tem como finalidade o alcance de melhores resultados organizacionais e setoriais.



Marketing

Prepara o profissional para definir ações de comunicação, traçar estratégias com base nas principais práticas do mercado, obter os melhores resultados a partir do fortalecimento de marca e aumentar a participação da empresa no seu setor de atuação.



Processos Gerenciais

Forma profissionais aptos a assumirem desafios empresariais, desenvolvendo habilidades gerenciais e competências em liderança a partir de uma visão ampliada sobre gestão, orientada ao domínio de estratégias de negócios e ao alinhamento de processos com foco em resultados.



Saiba como se inscrever

Quem pode se inscrever

Trabalhadores do setor de transporte da ativa ou aposentados e seus dependentes (filhos e cônjuges).

Modalidades de ingresso

Vestibular online ou Enem (Exame Nacional do Ensino Médio) de 2022, 2021 e 2020.

Prazo e como se inscrever

As inscrições para o vestibular online e para o Enem são gratuitas e seguem abertas até o dia 7 de agosto de 2023 na página da parceria ITL-FGV: graduacao-online.fgv.br/itl



Confira mais detalhes sobre a parceria, além do edital do processo seletivo



Mais cursos com inscrições abertas

As formações do ITL são oferecidas gratuitamente para executivos do transporte

➤ Gestão de Recursos Humanos

Pós-graduação *lato sensu* ministrada pela FDC (Fundação Dom Cabral).

Público-alvo: gestores de recursos humanos das empresas de transporte, dos modais rodoviário de cargas e de passageiros, ferroviário, aquaviário, operadores logísticos e aéreo filiados às federações e/ou associações que integram o Sistema Transporte.

 **Turma de Belo Horizonte (MG)**
Inscrições: até o dia 03/09/2023



➤ Curso executivo LGPD para o Setor de Transporte

Qualificação do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT

Público-alvo: profissionais das empresas de transporte dos modais rodoviário de cargas e passageiros, ferroviário, aquaviário, operadores logísticos e aéreo, filiados às federações e/ou associações que integram o Sistema Transporte.

 **Turma de Belo Horizonte (MG)**
Inscrições: até o dia 27/08/2023



 **Turma de São Paulo (SP)**
Inscrições: até o dia 01/10/2023



Simplicidade foi fundamental para o sucesso

por Flávio Emir Adura

É um momento muito feliz para todos que se preocupam com a saúde e a vida no trânsito: estamos comemorando o 15º aniversário da lei que determinou a alcoolemia zero na direção de veículos automotores no Brasil.

Após entrar em vigor, a lei nº 11.705 ficou conhecida como “Lei Seca” e teve o mérito de trazer para o debate público a questão de grande relevância, que é o sinistro de trânsito, modificando o comportamento de parte da sociedade brasileira e tornando as pessoas mais responsáveis com o tema bebida e direção. Porém muitos ainda expõem sua vida e a de outros usuários das vias aos riscos de dirigir alcoolizado.

O sucesso inicial da lei pode ser creditado à sua simplicidade. Hoje todos sabem quanto podem beber antes de dirigir (nenhuma dose de uísque, nenhuma taça de vinho e sequer um copo de cerveja). A variabilidade dos efeitos devido à susceptibilidade individual e a comprovação da diminuição da capacidade de desempenhar funções cruciais para a condução de veículos automotores, mesmo com alcoolemias baixas, nos leva a afirmar que não existe concentração segura, sendo a alcoolemia zero o único

padrão proposto de dirigibilidade sem riscos.

O álcool está estreitamente ligado às mortes por acidentes de trânsito e, em cerca de 50% das sinistralidades nas vias, constata-se a presença de álcool no sangue dos envolvidos. Precisamos mudar, definitivamente, o comportamento socialmente aceito — e, às vezes, até estimulado — do uso de bebidas alcoólicas por motoristas. Os cidadãos têm consciência do antagonismo entre o consumo de álcool e a condução de veículos, mas infelizmente, muitos dirigem depois de beber e, até mesmo, durante o ato de dirigir e, por razões inexplicáveis, acreditam ser exceção à regra.

Se a lei é boa em sua essência, e disso ninguém duvida, e seus efeitos benéficos já se fizeram sentir, urge que medidas de fiscalização sejam intensificadas e que toda a sociedade esteja unida no sentido de reprimir o binômio “beber e dirigir”.

Segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde), cada país terá o número de mortes no trânsito que estiver disposto a tolerar. A lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, parece demonstrar que a sociedade brasileira não está mais disposta a suportar tantas mortes evitáveis no trânsito.



*Flávio Emir Adura
Médico do tráfego e
diretor científico da
Abramet (Associação
Brasileira de
Medicina de Tráfego).*



A resiliência da Lei Seca

por Adualdo de Lima Catão

A Lei Seca, como é conhecida a lei nº 11.705/2008, conseguiu atingir resultados importantes nesses 15 anos de aplicação. Mais que um conjunto de regras que permite punir quem consome álcool antes de dirigir um veículo, ela iniciou um processo de mudança coletiva e estrutural de um comportamento que, até anos atrás, era comum e socialmente aceito.

Hoje, podemos afirmar que houve uma mudança na percepção das pessoas a respeito do que são considerados comportamentos seguros no trânsito com relação ao álcool. Graças ao esforço dos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito e de representantes da sociedade organizada, com uma mistura de fiscalização ostensiva e educação para o trânsito seguro, foi possível transformar uma conduta antes considerada rotineira em algo reprovável e passível de causar embaraço social.

A base do entendimento sobre a importância de qualquer norma na área do trânsito é o reconhecimento de que ele é, por si só, um ambiente de risco. Por isso, as pessoas precisam de uma licença especial para dirigir veículos. O risco é mitigado por boas condições de infraestrutu-

ra viária, segurança veicular e pelo comportamento atento e racional. Dirigir tendo ingerido álcool é, reconhecidamente, um fator que potencializa as chances de um sinistro fatal.

A despeito de todos os avanços, sabemos que o ser humano é passível de erros e vieses, e muitos ainda insistem nesse comportamento imprudente. Nesse sentido, a Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) está desenvolvendo um estudo sobre os dados dos últimos 15 anos com o objetivo de traçar o perfil do infrator e, assim, apontar os caminhos para aprimorar ainda mais a legislação e auxiliar os órgãos de trânsito na realização de uma fiscalização mais responsiva e eficiente.

Hoje, porém, nosso desafio vai além da Lei Seca. Precisamos reduzir no mínimo à metade o índice nacional de mortes no trânsito por grupo de veículos e o índice nacional de mortes no trânsito por grupo de habitantes até 2028, de acordo com o Pnans (Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito). Esse desafio não será superado se não houver união e coordenação de todos que formam o sistema de trânsito, mas também dos estados e municípios, que pre-

cisarão rever sua estrutura viária e investir em segurança e mobilidade sustentável.

Por isso, interpreto o *slogan* do Maio Amarelo de 2023 — “No trânsito, escolha a vida” — como um recado também aos gestores públicos. Ao definirem as prioridades de investimento, não podem esquecer a segurança viária. O mote nos faz lembrar que decisões de investimento salvam vidas no trânsito. Se cada um fizer sua parte, avançaremos para um trânsito mais seguro.



Adualdo de Lima Catão
Secretário nacional de Trânsito da Senatran, do Ministério dos Transportes. É doutor em Direito pela Universidade Federal de Pernambuco.



Normas IFRS S1 e S2: uma notícia despercebida

por Aron Belinky

Quem acompanha a imprensa certamente já percebeu que notícias sobre questões ambientais, sociais e de governança corporativa são cada vez mais frequentes. Não passa um dia sem que surjam uma ou mais matérias sobre elas em alguma editoria dos grandes meios de comunicação. A pauta ESG está presente em todas as áreas: de economia e negócios até política e ciência, passando por cotidiano, cultura, esporte e tudo mais. Seria exagero ou alarmismo? Seguramente, não.

A importância e a urgência cada vez maiores dessa pauta são evidentes quando lembramos, por exemplo, dos recordes de calor e seca registrados no início do verão no Hemisfério Norte, em julho. A temporada está só começando e são esperadas consequências graves tanto na segurança humana quanto na economia, devido não só às altas temperaturas, mas, também, a incêndios florestais, escassez hídrica e outros impactos. Outro exemplo dessa importância são as negociações internacionais, visto que, com a percepção cada vez maior dos riscos associados à mudança no clima e às tensões sociais, grandes potências e blocos econômicos passam a incluir essas questões em suas condições para cooperação e realização de

negócios. Exemplos recentes são as negociações da União Europeia com o Mercosul e as tratativas entre Estados Unidos e China sobre transição energética e emissões de gases do efeito estufa.

Não é de estranhar, portanto, que os detentores de capital — especialmente os grandes investidores institucionais — passem a considerar essas variáveis em suas decisões de investimento. A busca por indicadores e ferramentas de apoio à decisão que integrem fatores ESG começou há muitos anos. E não tem sido fácil.

Por isso, chamo a atenção para uma importante notícia que passou despercebida pela grande imprensa: o lançamento das normas IFRS S1 e S2. Trata-se de padrões para relato de informações ESG, publicados pela Fundação IFRS, a mesma que estabelece as normas contábeis hoje seguidas em quase todos os países do mundo. Pense no quanto as demonstrações financeiras impactam a gestão da sua empresa e você verá que não se trata de uma tecnicidade.

Essas normas, que entrarão em vigor já em 2024, estabelecem princípios e procedimentos pelos quais as empresas devem registrar e reportar as informações ESG relevantes para seus investidores. A partir

dessa padronização, espera-se que a alocação de capitais com critérios ESG se multiplique tanto nos investimentos quanto nos empréstimos. Incorporar esses novos padrões não será trivial: é melhor começar logo e ter a empresa preparada. A pressão em breve chegará.

Para saber mais sobre o assunto, leia outro artigo deste autor



Aron Belinky
Sócio-líder da ABC Associados, especialista em avaliação e estratégia empresarial pela perspectiva da sustentabilidade. Doutor pela FGV EAESP, onde é professor e pesquisador



VOCÊ CONHECE AS PRINCIPAIS AMEAÇAS AO TRANSPORTE E À LOGÍSTICA NO PAÍS?

A CNT APRESENTA OS RISCOS DE MAIOR
IMPACTO PARA AS EMPRESAS DO SETOR



ANÁLISE DE GRANDES RISCOS DO SETOR DE TRANSPORTE

Leia a nova publicação da CNT e saiba como o setor e a sua empresa podem se preparar para enfrentar as ameaças que podem representar entraves à operação.

Acesse:



SEST SENAT

Qualidade de vida
na rota de quem
move o país.



André Luiz da Silva
Motorista profissional de carga

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 