

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXIX
janeiro 2023

321



A escalação dos titulares

Documento elaborado pela CNT detalha o time montado pelo governo para tocar assuntos de interesse do transporte

Entrevista

Celso Sartori explica por que o cliente é rei

Rodovias

CNT mapeia os pontos críticos

SEST SENAT

Incentivo à mão de obra feminina

O SISTEMA CNT É A ENERGIA QUE

FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



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

JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

CNT
FORTALECE O SETOR
E A ECONOMIA



Conheça a CNT
www.cnt.org.br

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

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

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

Edição

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

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito
Luiz Gustavo Gomes
Rafael Castro Bittencourt

Revisão

Filipe Linhares

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

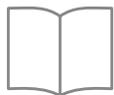
Atualização de endereço:

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



Novo governo, nova Esplanada

pág. 17

O Sistema CNT apresenta aos transportadores uma visão panorâmica dos ministérios que compõem o terceiro mandato de Luiz Inácio Lula da Silva.

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





/// Entrevista **Celso Sartori**

O especialista ensina como montar a estratégia de marketing em um mundo de clientes superexigentes, infiéis e impacientes.

pág. 07



/// Aquaviário

Esperança renovada no derrocamento do Pedral do Lourenço.

pág. 31



/// Ferroviário

Os supertrens já são uma realidade no país.

pág. 36



/// Rodoviário

Aumenta o número de pontos críticos na malha brasileira.

pág. 41



/// SEST SENAT

Iniciativa busca capacitar mulheres motoristas.

pág. 49

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 54

/// Transporte pelo Brasil
pág. 56

/// Opinião
pág. 58





A CNT está à disposição, em nome do desenvolvimento do transporte

O Brasil está sendo governado por uma nova equipe, comandada pelo presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva. Todos estão com muitas expectativas – otimistas ou pessimistas –, o que entendemos ser normal, pois a eleição mostrou que o Brasil está dividido.

Em que pese a eleição ter se dado com estreita margem de votos, o fato é que houve um vencedor; e nós, como brasileiros, temos a obrigação de torcermos e fazermos o possível para dar certo. Essa é a clara posição da CNT, que já se reuniu com alguns dos ministros, colocando-se à disposição, com dados técnicos e apoio político, a fim de colaborar para o desenvolvimento do transporte multimodal no Brasil.

Nossas pautas já foram amplamente divulgadas desde a campanha e continuam acessíveis, no nosso site, aos interessados.

A primeira tarefa foi produzir uma análise técnica da Esplanada dos Ministérios, que já tem todos os ministros nomeados e trabalhando, mas ainda falta a nomeação de alguns secretários e diretores de órgãos, fato que nos impede de fazermos uma análise conclusiva, pois, sendo os ministros políticos, o perfil dos técnicos é que vai determinar a linha de trabalho.

A primeira leitura é que teremos um Poder Executivo com um viés de esquerda e um Congresso de

centro-direita. Só daqui a alguns meses, poderemos dizer como será o desenvolvimento das promessas de campanha.

Temos de concreto um orçamento muito maior para o setor de transporte, o que nos dá a esperança de que haverá verba para a manutenção das nossas rodovias e para apoiarmos um projeto robusto de mobilidade urbana. Nós trabalhamos para esse orçamento ser mais robusto; e ele veio. Agora, estaremos sempre atuantes para vê-lo cumprido. Esperamos que saia do papel e vá para as estradas fazer a operação tapa-buracos, pois é isso que pode ser feito em cem dias, como deseja o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Muito se tem falado que a reforma tributária será aprovada ainda neste primeiro semestre. Ela é necessária; e todos os modelos apresentados vêm onerando o nosso setor de transporte. Aliás, de forma objetiva, eles desoneram a indústria e prometem manter o mesmo nível da carga tributária. Se reduzirem para um e quiserem manter o total, outros terão de pagar mais; e esses outros somos nós, os prestadores de serviços. Se o sacrifício for para melhorar o crescimento econômico, podemos ficar compensados pelo aumento da carga e do número de

passageiros a serem transportados. Estamos atentos a isso.

Para o aquaviário a boa notícia é a licença prévia do Ibama para o derrocamento do Pedral do Lourenço, que é uma antiga reivindicação. As obras precisam começar para podermos efetivamente comemorar.

As expectativas para os próximos anos serão mais claras depois do início dos trabalhos legislativos, da eleição das mesas diretoras e da formação das comissões, assim como da definição de como funcionará o processo legislativo, se será como o previsto nos regimentos ou como foi durante o auge da pandemia da covid-19. Tudo isso é muito importante para podermos ter uma previsão mais correta do que vai acontecer.

Boa leitura!

Vander Costa
Presidente da CNT



O cliente como obsessão

por Gustavo T. Falleiros

Celso Sartori
Especialista em marketing,
professor da ESPM
Educação Executiva e da
HSM Educação Executiva

Arquivo Sistema CNT



Como diretor de marketing, Celso Henrique Sartori brilhou à frente de grandes marcas, como a Coca-Cola e a Nike. Atualmente, é consultor-chefe da C&S Consulting, atuando com clientes como a Raízen, O Boticário e a Renault. Essa experiência prática é transposta para as aulas e palestras que ministra, nas quais ele ajuda a entender um importante fenômeno que vem confundindo o mundo dos negócios: a centralidade do cliente.

“Antigamente, você criava um serviço e o oferecia ao cliente. Ganhava-se dinheiro assim. Esse é o passado”, resume o professor, um dos discípulos bra-

sileiros do austríaco Peter Drucker, o pai da administração moderna. “Agora, monta-se uma solução integrada, que vai depender de toda a cadeia de valor da empresa para acontecer. O objetivo final passa a ser o lucro por meio da satisfação do cliente”, ensina.

Sartori não poupa palavras para afirmar o quanto importante é essa mudança de polos. Com o cliente no centro da estratégia, as empresas precisam humanizar seus processos e sopesar custos e benefícios. Os programas de encantamento são um grande diferencial; e o consumidor fiel se tornou, praticamente, um advogado da marca – e um cúmplice dos valores da empresa. Bem-vindos a um novo mundo!

Revista CNT | Por que o marketing é importante?

Celso Henrique Sartori | Marketing é uma estratégia de negócios. Tudo o que o marketing faz é um jeito de ir ao mercado e encantar o cliente. Isso você nunca vai fazer apenas com um departamento; vai precisar da empresa inteira, do porteiro ao presidente. Todo mundo que tem contato com o cliente tem de fazer parte dessa jornada e dessa experiência, com o objetivo de encantar o cliente.

Revista CNT | A centralidade do cliente reconfigurou o mundo corporativo nos últimos anos. Como chegamos aqui?

Celso Henrique Sartori | A resposta vem do século passado. O pai da administração moderna, Peter Drucker, que não está mais entre nós e de quem eu tive a honra de ser aluno, perguntava o seguinte: “Por que as empresas focam no cliente?”. E a resposta dele era muito simples e direta: “Porque, sem clientes, as empresas não existem”.

Revista CNT | Quais são as consequências disso? Em que essa centralidade se difere da velha máxima que diz: “O cliente sempre tem razão”?

Celso Henrique Sartori | Primeiramente, vamos combinar que o cliente nem sempre tem razão, mas você tem de saber lidar com ele. O conceito de empresa mudou no século 21. Antigamente, você criava um serviço e o oferecia ao cliente. Ganhava-se dinheiro assim. Esse é o passado. Hoje em dia, você precisa se perguntar em primeiro lugar: qual é o mercado que eu quero atender? É preciso conhecer toda a dinâmica desse mercado, saber quem são os concorrentes, quais são os fatores externos que podem interferir no negócio. Você precisa fazer a análise “Pestal”, ou seja, olhar para os ambientes político, econômico, social, tecnológico, ambiental e legal. Em seguida, você precisa entender a necessidade do seu cliente. A partir daí, você monta uma solução integrada, que vai depender de toda a cadeia de valor

da empresa para acontecer. Desse modo, o objetivo final é o lucro por meio da satisfação do cliente.

Revista CNT | Por que é importante “fidelizar” os clientes?

Celso Henrique Sartori | Cliente fiel é aquele que sai mais barato para a empresa, ou seja, você ganha muito mais com ele por causa de vários fatores. Ele gera receita, compra com frequência e gosta de você. Esse é o conceito de LTV (*lifetime value*), ou seja, receita recorrente ao longo do tempo. Esse cliente poderá comprar mais do mesmo serviço ou comprar outros serviços que você oferecer. Por conta desse encantamento, ele está menos suscetível a preços. Esse cliente gosta de você por outras razões – não é o preço que define a relação. Estamos falando do “valor percebido” na equação de valor.

Revista CNT | Como assim?

Celso Henrique Sartori | Equação de valor é uma coisa que todos nós fazemos desde que nascemos. É uma



“*Cliente fiel é aquele que sai mais barato para a empresa, ou seja, você ganha muito mais com ele por causa de vários fatores. Ele gera receita, compra com frequência e gosta de você.*”

coisa simples, mas muito importante, que é a relação custo-benefício. O cliente satisfeito é aquele que vê os benefícios sendo muito maiores do que os custos. Você tem dois tipos de benefícios. Os tangíveis são aqueles que você consegue mensurar, como, por exemplo, conforto e pontualidade da entrega. Benefícios intangíveis são quando o cliente acha muito legal participar de algo. Esse sentimento tem a ver com todos os pontos de contato para que a experiência ocorra. É o lado emocional. Deve-se trabalhar o tangível e o intangível para que o cliente conclua que a experiência foi ótima.

Revista CNT | O senhor falou sobre os benefícios. Como os clientes percebem os custos?

Celso Henrique Sartori | Todo mundo pensa no custo financeiro, mas existem também outros. Existe o custo de tempo – tempo é dinheiro para todo mundo. Então, se o cliente tem de esperar demais para embarcar, isso é custo para ele. Outro custo é o esforço. O quão fácil é adquirir um serviço? O cliente precisou reclamar de alguma coisa? Na equação de valor, a gente considera, ainda, o custo psicológico. É aquele custo de se comprar

um “mico”, ou seja, algo que não satisfaz. Nesse caso, a experiência não foi boa. Portanto, na equação de valor, você precisará equilibrar dois tipos de benefícios e quatro tipos de custos. Aí os empresários me perguntam: “Ah, então eu tenho que aumentar muito os benefícios e diminuir os custos?”. E eu respondo: “Sim, é exatamente isso que tem de ser feito! Por exemplo, se eu diminuir o esforço, melhorarei o valor percebido pelo cliente na equação de valor”.

Revista CNT | É como se o prestador de serviços tentasse oferecer aos clientes uma experiência livre de atritos?

Celso Henrique Sartori | Exato. Existem duas máximas quando se fala em centralidade no cliente. Uma delas é facilitar a vida dele. A outra é criar uma experiência memorável. Essas duas coisas andam juntas, né?! Por fim, é preciso dizer que a fidelidade do cliente vale a pena para as empresas. O cliente fiel é mais difícil de ser atraído pela concorrência. Além disso, ele pode ser uma fonte de ideias e informações. Ele vira uma espécie de discípulo, pois fala bem da marca e acaba se tornando uma forma de medir o desempenho. Se você tiver uma base de clientes muito



satisfeita, isso indicará que você está fazendo um ótimo trabalho.

Revista CNT | O senhor poderia falar mais sobre a questão da receita recorrente?

Celso Henrique Sartori | Vou dar um exemplo da rede Starbucks. Eles mostraram a diferença de LTV (*lifetime value*) entre um cliente insatisfeito e um muito satisfeito. Para saber qual é a receita recorrente gerada, você precisará ver o número de visitas que o cliente fez ao longo do ano. Depois, você multiplicará isso pelo ticket médio dele no ano e encontrará a receita do ano. Em seguida, você verá o tempo médio de vida que ele vai ter com a sua empresa. O LTV é a multiplicação desse tempo pela receita. No caso da Starbucks, o LTV de um cliente insatisfeito é US\$ 200,00, na média global. Já o LTV de um cliente muito satisfeito é US\$ 3.170,00. É uma diferença considerável!

Revista CNT | Em suas palestras, o senhor fala sobre a necessidade de se humanizar o atendimento ao cliente. Como é isso?

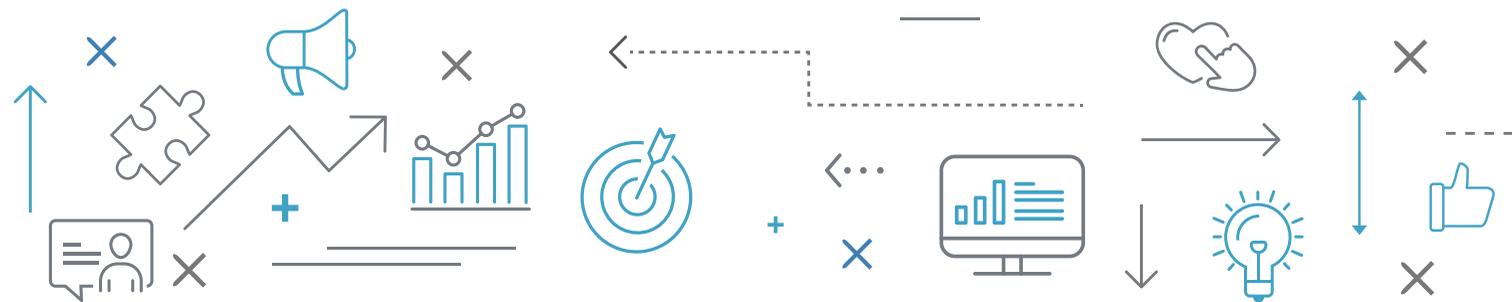
Celso Henrique Sartori | É muito importante. Algumas coisas precisam ser feitas para tornar o serviço

humanizado. A primeira é saber ouvir o cliente. A segunda é conhecê-lo e ter informações sobre ele. Um grande diferencial, por incrível que pareça, é falar o nome da pessoa durante a conversa. Estatisticamente, você tem uma probabilidade maior de fechar uma venda ou de encantar o cliente se falar o nome da pessoa.

Revista CNT | Toda empresa deveria ter um programa de encantamento?

Celso Henrique Sartori | Eu diria que esse é um grande diferencial. O cliente quer uma experiência memorável e não a quer apenas uma vez. Esse é o grande problema da prestação de serviços. A imagem que o cliente tem da marca não é formada a partir de uma única experiência boa. Agora, se você pisar na bola uma vez, pode ser que perca o cliente. A Disney tem uma frase que é assim: “Eu não criei o problema, mas o problema é meu”. Às vezes, o cliente não tem razão, mas eu tenho de resolver o problema para ele. Outro exemplo é o da Amazon, que leva tão a sério isso que, dos seis pilares deles, o primeiro é a “obsessão pelo cliente”. Por isso, a Amazon é o que é. Eles trabalham “de trás para a frente” (*working backwards*), começando

“*Algumas coisas precisam ser feitas para tornar o serviço humanizado. A primeira é saber ouvir o cliente. A segunda é conhecê-lo e ter informações sobre ele. Um grande diferencial, por incrível que pareça, é falar o nome da pessoa durante a conversa.*”



“
Para fazer um bom encantamento do cliente, você deve ter dois mindsets: um é a curiosidade; e o outro é a humildade para admitir que você não sabe tudo sobre o cliente.
”

pela necessidade do cliente antes de trazer para dentro de casa.

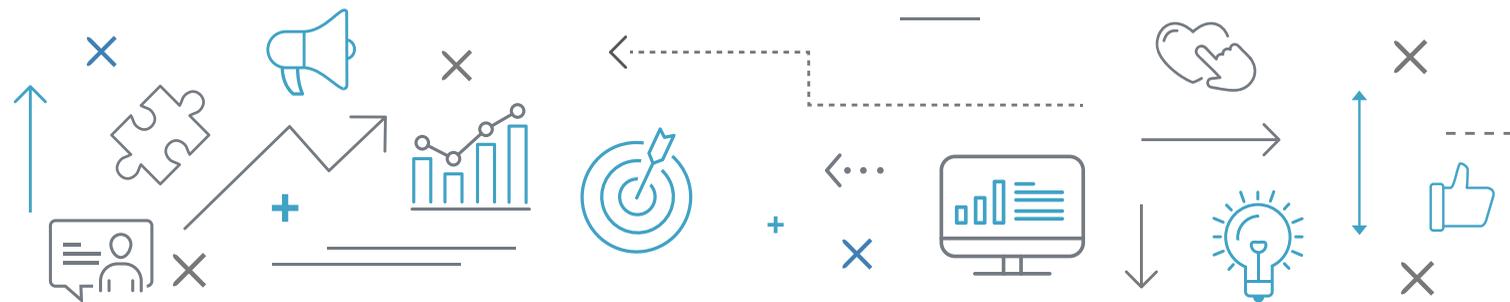
Revista CNT | O que se deve fazer para encantar o cliente?

Celso Henrique Sartori | Estive no Disney Institute por dez dias e, nos bastidores, eles falam que, para fazer um bom encantamento do cliente, você deve ter dois *mindsets*: um é a curiosidade; e o outro é a humildade para admitir que você não sabe tudo sobre o cliente. Além disso, existe um ciclo virtuoso, pensado pela consultoria McKinsey, que pode ser utilizado para encantar o cliente. São seis passos. O primeiro é ter a liderança focada no cliente. É um processo *top-down*, em que a liderança deve se comprometer. O segundo passo é entender a fundo quem é o cliente. O terceiro passo é desenhar a experiência do cliente. Esse é o momento para olhar todos os pontos de contato com ele. O quarto passo é empoderar as pessoas da linha de frente, ou seja, colaboradores que tenham contato com o cliente devem ter capacidade para resolver os problemas que surgirem. Aí vem o quinto passo, que é ter métricas relevantes. Hoje em dia, trabalha-se muito com NPS (Net Promoter Score), a partir da

seguinte pergunta: “Você recomendaria esse serviço para uma pessoa que você conhece?”. O legal do NPS é que você pode se comparar a empresas de todo o mundo. Por fim, o sexto passo é obter *feedback* para o aperfeiçoamento contínuo.

Revista CNT | O senhor poderia comentar algo sobre a equação de serviço?

Celso Henrique Sartori | Ela é a soma de duas coisas: da paisagem de serviço com o atendimento. Paisagem é a forma como você se apresenta; é o *layout* do ambiente onde o serviço está sendo prestado. Imagine, como pessoa física, ônibus confortáveis, limpos e bem sinalizados. Como pessoa jurídica, imagine uma frota de caminhões novos e bem cuidados. Você “tangibiliza” a credibilidade com isso. Já o atendimento pode ser subdividido em três “Ps”. Primeiramente, você deve ter pessoas treinadas e preparadas. Elas representam a empresa perante o cliente. Essa é a hora da verdade: não é você sentado no seu escritório – é o motorista do seu veículo na frente do cliente ou alguém fechando uma venda para a empresa. O segundo “p” do atendimento



é o processo. Você precisa ter processos que facilitem a vida das pessoas. Hoje, as pessoas são extremamente impacientes. O terceiro “p” é a produtividade. Você pode – e deve – ser gentil com o cliente, mas dentro de um tempo que gere produtividade para o negócio.

Revista CNT | Como criar uma boa experiência?

Celso Henrique Sartori | Para proporcionar essa experiência, trabalho com seis pilares. Começo customizando as coisas para o cliente, o que gera uma conexão emocional. O segundo pilar é integridade, que significa ser verdadeiro e gerar confiança. O terceiro envolve a superação das expectativas do usuário. O quarto é a habilidade de saber reverter uma má experiência, ou seja, é resolver problemas. O quinto pilar, para uma boa experiência, reúne tempo e esforço – é preciso minimizar ambas as coisas em favor do cliente. Para isso, você precisa trabalhar com processos, pessoas e tecnologia. Por último, e que é importantíssimo, é o pilar da empatia, que é se colocar no lugar do cliente. É a parte mais humanizada da experiência.

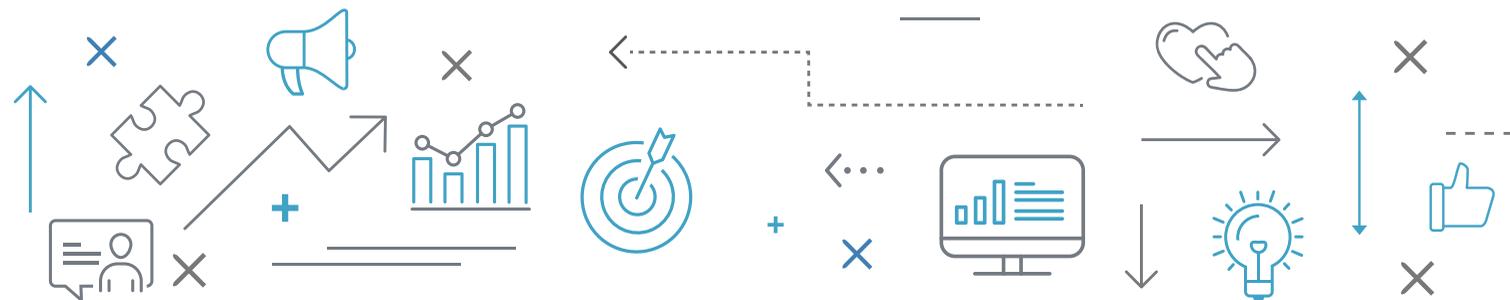
Revista CNT | Nesse cenário, qual é a importância dos valores da empresa?

Celso Henrique Sartori | São fundamentais! Tudo começa com a liderança, que, como vimos, precisa estar focada no cliente. Mas como você traduz isso *top-down*? Justamente, ocorre por meio dos valores e, também, das competências. Com isso, envia-se o seguinte recado: a gente valoriza tal coisa e vai colocar isso em prática.

Revista CNT | Em que aspecto podemos relacionar os valores da empresa e a agenda ESG (ambiental, social e governança)?

Celso Henrique Sartori | Hoje em dia, está tudo interligado. Basta trocar a palavra “cliente” para *stakeholder* (parte interessada). Tem tudo a ver. Cada vez mais, o cliente está olhando para a responsabilidade social e para a proteção ambiental de modo que a agenda ESG faz parte da governança de toda empresa do século 21. A agenda ajuda a criar a imagem da empresa, pois há uma percepção de valor. O cliente pensa, por exemplo, nisto: “Que bom! Esses caras desenvolvem alguma ação social integrada com a comunidade!”. ■

“Tudo começa com a liderança, que, como vimos, precisa estar focada no cliente. Mas como você traduz isso *top-down*? Justamente, ocorre por meio dos valores e, também, das competências. Com isso, envia-se o recado: a gente valoriza tal coisa e vai colocar isso em prática.”



Sistema CNT participará do Intermodal de 28/2 a 2/3



A Intermodal South America, o maior e mais completo evento das Américas, ganha destaque pela variedade de soluções para a gestão logística e o transporte de cargas, em todos os modais de transporte. Tradicional ponto de encontro para as principais e mais importantes empresas da cadeia de valor, a Intermodal chega à sua 27ª edição, de 28 de fevereiro a 2 de março de 2023, no São Paulo Expo. O Sistema CNT vai apresentar, na Intermodal, a Unidade Móvel de Treinamento (Módulo Simulador), iniciativa que usa tecnologia de última geração para qualificar ainda mais profissionais do transporte no que se refere à segurança viária, à direção segura e à direção defensiva. Também haverá participação de representantes do Sistema CNT em painéis temáticos, como o de "Tecnologias e Fontes Alternativas de Energia para o Transporte".

Resultado de uma parceria entre o SEST SENAT e a Mercedes-Benz, o projeto consiste na adaptação de um simulador de direção em um ônibus da montadora, o que possibilita aprimorar o conhecimento e a especialização de motoristas de ônibus e caminhões onde quer que eles estejam. O simulador reproduz a experiência da condução de vários tipos de caminhões e de ônibus, de modo a permitir que o aluno vivencie situações típicas do trânsito, como condições meteorológicas adversas, tráfego intenso e perigos nas vias.



Azul passa a transportar cães e gatos de até 10 kg na cabine

Desde 1º de fevereiro, a Azul passou a permitir o transporte de cães e gatos de até 10 kg na cabine de clientes. O limite leva em conta o peso da caixa em que o pet é transportado. Até então, a contratação do serviço era permitida apenas para animais de até 7 kg. A mudança vai ao encontro do principal objetivo da Azul, que é proporcionar a melhor experiência de voo aos seus clientes. Antes de contratar o serviço, é

preciso ter atenção aos documentos do seu cachorro ou gato de estimação, que serão solicitados no momento do embarque. Cada cliente tem o direito de levar apenas um animal em sua viagem, sendo que são permitidos até três animais pets a bordo, por voo, nos destinos nacionais, e até cinco em voos internacionais. Independentemente de o destino ser no Brasil ou no exterior, o animal precisa ter mais de quatro meses de idade e ser transportado em embalagens apropriadas. Durante a viagem, o animal precisa ser apresentado limpo, saudável e sem odores. O serviço de Pet na Cabine é cobrado à parte e custa R\$ 250 em voos domésticos e em voos entre o Brasil e países da América do Sul ou, ainda, R\$ 790 em voos entre o Brasil e os Estados Unidos, na classe econômica.



Vem aí a Pesquisa CNT Perfil Empresarial do transporte de passageiros

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) vai realizar, em 2023, a coleta de informações junto às empresas que operam o serviço de transporte rodoviário urbano de passageiros. Trata-se da Pesquisa CNT Perfil Empresarial, que busca ouvir os representantes para a identificação de características e perspectivas do segmento. Os empresários vão responder à pesquisa por telefone.

As informações coletadas serão de uso interno, exclusivo e restrito da CNT e somente serão publicadas de forma agregada, não permitindo a identificação individualizada das empresas participantes. O material faz parte de uma série que a Confederação está desenvolvendo para ouvir os transportadores dos diferentes modais e identificar o perfil das empresas do setor.

Fazem parte das informações da Pesquisa CNT Perfil Empresarial que serão coletadas pela CNT: as características das empresas; o perfil de mão de obra; e a quantidade e o tipo de frota. Serão apurados com os transportadores, ainda, os aspectos de custos operacionais e de gestão empresarial, além de fatores como o registro de sinistros e da situação financeira.

Empresário do transporte rodoviário urbano de passageiros, participe!

Sua opinião é importante para que a CNT possa apresentar ao país a relevância do transporte para o desenvolvimento nacional, além de permitir a ampliação das estratégias da Confederação de apoio ao desenvolvimento do setor.

Os resultados da Pesquisa CNT Perfil Empresarial apresentarão a caracterização das empresas, um panorama da situação enfrentada pelo transportador e os desafios do setor.

Pesquisa CNT
**PERFIL
EMPRESARIAL** 2023



Anac aprova dirigível fabricado no Brasil

A Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) emitiu o Certificado de Tipo para o Dirigível ADB-3-3, da Airship do Brasil. O ADB-3-3 é um dirigível de envelope não rígido (“Blimp”), derivado de um projeto norte-americano (modelo 138S) que foi adquirido pela Airship do Brasil e transferido para a empresa em 2018. A aeronave opera com um motor e um envelope de 3.908 m³ e possui capacidade de seis assentos. Segundo a Anac, devido à limitação de vida útil de materiais e a algumas recomendações do National Transportation Safety Board (NTSB), dos Estados Unidos, a produção do modelo 138S foi descontinuada. O ADB-3-3 atende às recomendações do NTSB e moderniza o projeto da aeronave. Foram eliminados todos os materiais desatualizados, o que levou o dirigível ao estado da arte no que diz respeito a sistemas aviônicos.



Divulgação / Airship do Brasil

Marcopolo agrega *expertise* da Zenobē em eletrificação de frotas

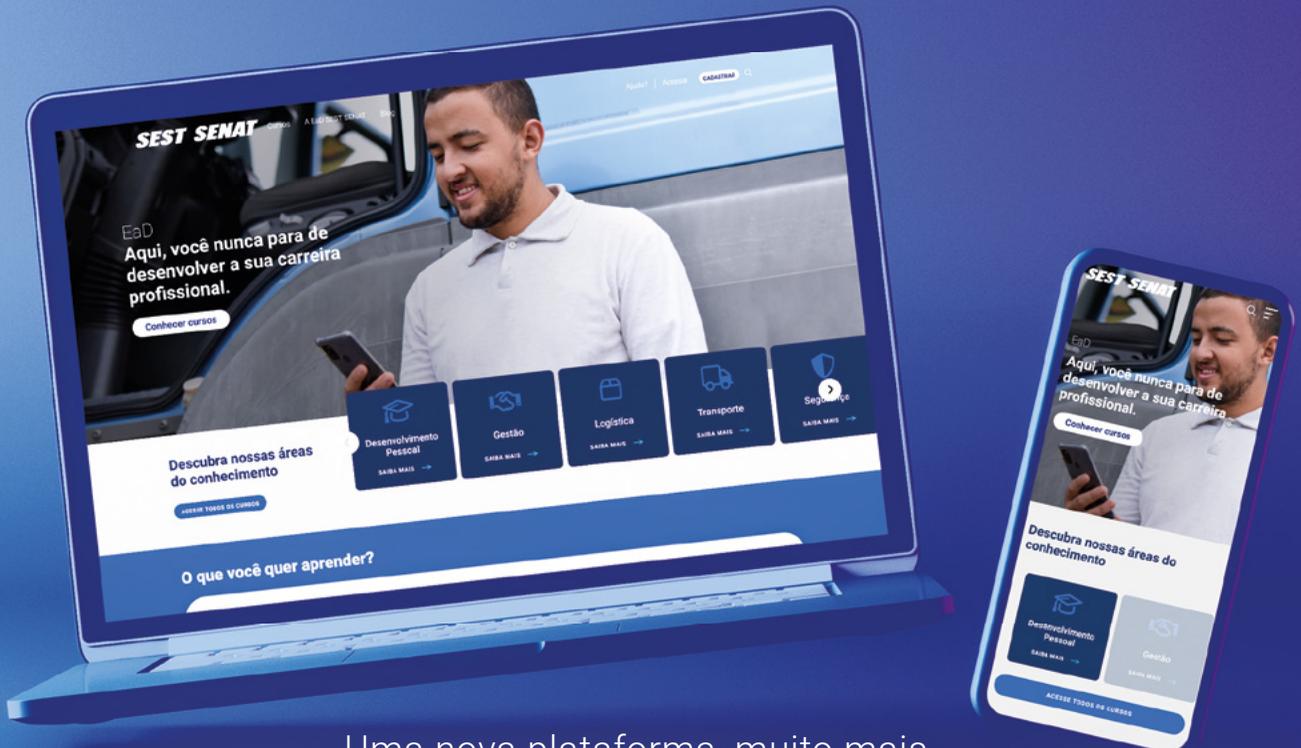
A Marcopolo fechou um acordo com a Zenobē, empresa especializada em frota de veículos elétricos e armazenamento de energia em baterias, para utilizar sua experiência global em eletrificação de frotas e software de carregamento inteligente. A partir daí, o objetivo é desenvolver soluções de eletromobilidade para o transporte público. Sediada no Reino Unido, com operações na Austrália, em Nova Zelândia, na Europa e nos Estados Unidos, a empresa trabalhará com a Marcopolo para oferecer sua *expertise* em carregamento de veículos elétricos e eletrificação de frotas. Isso inclui testar soluções de carregamento inteligente para apoiar o lançamento do Attivi, o novo modelo de ônibus 100% elétrico da Marcopolo no Brasil, na América Latina e na América do Norte. “Desenvolver soluções completas e avançadas para a eletrificação de ônibus faz parte da nossa estratégia ESG. Por isso, temos investido em projetos e parcerias estratégicas com empresas públicas e privadas, nos últimos anos, para contribuir com a redução das emissões de CO₂ no transporte”, comentou João Paulo Ledur, diretor de Estratégia e Transformação Digital da Marcopolo. Por meio da parceria, a Marcopolo pretende oferecer soluções completas de mobilidade urbana sustentável para o setor de eletromobilidade no Brasil, na América Latina e na América do Norte, buscando o que há de melhor em eficiência energética de baterias.



Divulgação / Marcopolo



A EaD SEST SENAT **está de casa nova**



Uma nova plataforma, muito mais praticidade para você estudar online.



navegação
simplificada



busca
inteligente



área exclusiva
para estudantes

Acesse aqui e veja o que mudou



Visão panorâmica da Esplanada

A nova composição de ministérios e entidades estatais traz perspectivas renovadas para os transportadores brasileiros

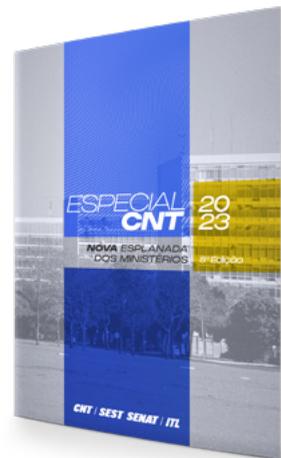
da Redação



Após ter sido empossado o novo presidente da República, uma das consequências da alternância de poder é a renovação dos quadros ministeriais e da composição de entidades estatais. A mudança não é trivial e diz muito sobre os rumos do país nos próximos quatro anos. Passam pelo primeiro escalão, por exemplo, a

apreciação de demandas setoriais e a formulação de políticas públicas.

Por ser tão estratégica para os transportadores, essa configuração foi detalhada pela Diretoria de Relações Institucionais da CNT no documento “Especial CNT 2023 – Nova Esplanada dos Ministérios”. Um resumo desse conteúdo é o que o leitor encontrará nas páginas a seguir.



O time completo

Após receber a faixa presidencial, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deu posse aos seus novos 37 ministros. Com a composição, o presidente acomodou aliados de nove partidos políticos diferentes em seu primeiro escalão governamental.

Em seguida, o presidente assinou a Medida Provisória (MPV) nº 1.154/2023, que estabelece a organização básica da Presidência da República e dos ministérios. Com a publicação, o primeiro escalão ministerial passa a ser composto por 37 pastas, 31 ministérios e seis órgãos com *status* de ministérios.

A MPV apresenta a origem dos órgãos que, agora, compõem a Esplanada. Dos 37 órgãos mencionados, 13 já existiam na gestão anterior; 19 foram criados por desmembramento de pastas existentes; dois foram renomeados; e três foram criados. Confira, a seguir, o desenho geral, organizado em eixos temáticos.

Leia aqui o “Especial CNT 2023 – Nova Esplanada dos Ministérios”:



Perfil dos 37 ministérios

GÊNERO



11 mulheres



26 homens

DIVISÃO PARTIDÁRIA



Sem filiação partidária: 11

ORIGEM PARLAMENTAR

7 ministros são senadores eleitos ou em exercício.

8 ministros são deputados federais eleitos ou em exercício.



Composição dos ministérios

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| Advocacia-Geral da União (AGU) | Ministro(a)  Jorge Messias | Secretário(a)-executivo(a)  Flávio Roman | Casa Civil | Ministro(a)  Rui Costa - PT | Secretário(a)-executivo(a)  Miriam Belchior - PT |
| Controladoria-Geral da União (CGU) |  Vinícius de Carvalho |  Vânia Vieira | Defesa |  José Múcio |  Luiz Henrique Pochyly da Costa |
| Gabinete de Segurança Institucional (GSI) |  Marco Gonçalves Dias |  Ricardo José Nigri | Justiça e Segurança Pública |  Flávio Dino - PSB |  Ricardo Capelli - PSB |
| Relações Exteriores |  Mauro Vieira |  Maria Laura Rocha | Secretaria Especial de Relações Institucionais |  Alexandre Padilha - PT |  Olavo Noleto Alves - PT |
| Secretaria de Comunicação Social |  Paulo Pimenta - PT |  Ricardo Zamora | Secretaria-Geral da Presidência da República |  Márcio Macedo - PT |  Maria Fernanda Coelho |
| Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços |  Geraldo Alckmin - PSB |  Márcio Elias Rosa | Fazenda |  Fernando Haddad - PT |  Gabriel Galípulo |



Composição dos ministérios

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|--|
| Gestão e Inovação em Serviços Públicos | Ministro(a)  Esther Dweck | Secretário(a)-executivo(a)  Cristina Kiomi Mori | Planejamento e Orçamento | Ministro(a)  Simone Tebet - MDB | Secretário(a)-executivo(a)  Gustavo Guimarães |
| Trabalho e Emprego |  Luiz Marinho - PT |  Francisco Macena da Silva | Turismo |  Daniela do Waguinho - União |  Wallace Nunes da Silva |
| Cidades |  Jader Filho - MDB |  Hildo Rocha | Ciência, Tecnologia e Inovação |  Luciana Santos - PCdoB |  Luis Manuel Rebelo Fernandes |
| Comunicações |  Juscelino Filho - União |  Sônia Faustino Mendes | Integração e Desenvolvimento Regional |  Waldez Góes - PDT |  Valder Ribeiro de Moura |
| Minas e Energia |  Alexandre Silveira - PSD |  Indefinido | Transportes |  Renan Filho - MDB |  Indefinido |
| Portos e Aeroportos |  Márcio França - PSB |  Roberto Gusmão | Cultura |  Margareth Menezes |  Márcio Tavares - PT |



Composição dos ministérios

Desenvolvimento Social, Assistência, Família e Combate à Fome



Ministro(a)

Wellington Dias - PT



Secretário(a)-executivo(a)

Osmar Júnior - PCdoB

Educação



Camilo Santana - PT



Izolda Cela - PDT

Igualdade Racial



Anielle Franco - PT



Roberta Eugénio dos Santos

Povos Indígenas



Sonia Guajajara - Psol



Eloy Terena

Saúde



Nísia Trindade



Swedenberg Barbosa

Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar



Paulo Teixeira - PT



Fernanda Machiavelli - PT

Direitos Humanos e Cidadania



Ministro(a)

Silvio Almeida



Secretário(a)-executivo(a)

Rita Cristina de Oliveira

Esporte



Ana Moser



Juliana Agatte

Mulheres



Cida Gonçalves - PT



Maria Helena Guarezi - PT

Previdência Social



Carlos Lupi - PDT



Wolney Queiroz

Agricultura e Pecuária



Carlos Fávaro - PSD



Irajá Lacerda - PSD

Meio Ambiente e Mudança do Clima



Marina Silva - Rede



João Paulo Capobianco - PV

Pesca e Aquicultura



André de Paula - PSD



Expedito Netto - PSD



Quem cuida da infraestrutura?

Uma importante inovação na máquina governamental é o desmembramento do antigo Ministério da Infraestrutura em duas pastas: o Ministério dos Transportes e o Ministério de

Portos e Aeroportos. A primeira ficou responsável, entre outras atribuições, pela elaboração da política nacional de transportes ferroviário e rodoviário. A segunda, como o nome indica,

cobre os modais aéreo e aquaviário em todos os seus aspectos. A seguir, reproduzimos as competências específicas de cada estrutura, conforme o texto da MP nº 1.154/2023.

Compete ao Ministério dos Transportes:

- | | | |
|---|--|---|
| <p>I. a política nacional de transportes ferroviário e rodoviário;</p> <p>II. a política nacional de trânsito;</p> <p>III. participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes ferroviário e rodoviário,</p> | <p>em articulação com o Ministério de Portos e Aeroportos;</p> <p>IV. elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;</p> <p>V. estabelecimento de diretrizes para a representação do país em organismos internacionais e em convenções, acordos e</p> | <p>tratados relativos às suas competências; e</p> <p>VI. desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura ferroviária e rodoviária no âmbito de sua competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte de cargas e de passageiros.</p> |
|---|--|---|



- Entidades vinculadas:**
- » Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT);
 - » Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
 - » Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (INFRA S.A.).



Renan Filho,
ministro dos Transportes

Filiado ao MDB, foi eleito senador por Alagoas nas últimas eleições. De 2015 a 2022, foi governador de Alagoas, estado pelo qual também já foi eleito deputado federal.

Filho do senador Renan Calheiros, Renan Filho iniciou sua vida política como prefeito de Murici (AL), em 2004.

Graduou-se em ciências econômicas pela Universidade de Brasília. Segundo interlocutores, a escolha de Renan Filho para a pasta se deu pelo bom desempenho do seu governo, em Alagoas, junto ao setor de transporte.



Compete ao **Ministério de Portos e Aeroportos:**

- I. a política nacional de transportes aquaviário e aeroviário;
- II. marinha mercante e vias navegáveis;
- III. formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e execução e avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e das instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;
- IV. formulação, coordenação e supervisão das políticas nacionais do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres;
- V. participação no planejamento estratégico, no estabelecimento de diretrizes para sua implementação e na definição das prioridades dos programas de investimentos em transportes aquaviário e aeroviário, em articulação com o Ministério dos Transportes;
- VI. elaboração ou aprovação dos planos de outorgas, na forma prevista em legislação específica;
- VII. estabelecimento de diretrizes para a representação do país em organismos internacionais e em convenções, acordos e tratados relativos às suas competências;
- VIII. desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e das instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres em seu âmbito de competência, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros; e
- IX. aviação civil e infraestruturas aeroportuária e de aeronáutica civil, em articulação, no que couber, com o Ministério da Defesa.



Márcio França,
ministro
de Portos e
Aeroportos

É advogado formado pela Universidade Católica de Santos (UniSantos). Inicialmente, foi oficial de Justiça e, em 1988, se filiou ao Partido Socialista Brasileiro. Atualmente, é o presidente da Fundação João Mangabeira (PSB).

Em sua carreira política, foi vereador e prefeito de São Vicente, além de ter sido deputado federal por dois mandatos. Também atuou como secretário de Esporte, Lazer e Turismo; e, quando foi eleito vice-governador de Geraldo Alckmin, acumulou o cargo de secretário de Desenvolvimento.

Por fim, assumiu o governo de São Paulo em 2018. No Governo de Transição, Márcio fez parte do grupo de trabalho das Cidades.



Transporte urbano de casa nova

Outra novidade na Esplanada é a recriação do Ministério das Cidades, ocupando papel similar ao que pertencia ao Ministério do Desenvolvimento Regional na gestão anterior. A pasta é,

por excelência, o lugar para se promoverem a política de habitação e a infraestrutura de saneamento básico. No entanto, acumula um papel decisivo para o planejamento da mobilidade

urbana, incluindo a questão do trânsito nas cidades e, sobretudo, o desenvolvimento do transporte coletivo de passageiros, incluindo o serviço de ônibus, trem e metrô.

Compete ao Ministério das Cidades:

- I. a política de desenvolvimento urbano e ordenamento do território urbano;
- II. políticas setoriais de habitação, de saneamento ambiental, de mobilidade e trânsito urbano, incluídas as políticas para os pequenos Municípios e a zona rural;
- III. a promoção de ações e programas de urbanização, de habitação e de saneamento básico e ambiental, incluída a zona rural, de transporte urbano, de trânsito e de desenvolvimento urbano;
- IV. a política de financiamento e subsídio à habitação popular, de saneamento e de mobilidade urbana;
- V. planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de desenvolvimento urbano, urbanização, habitação e saneamento básico e ambiental, incluídos a zona rural, a mobilidade e o trânsito urbanos; e
- VI. a participação na formulação das diretrizes gerais para conservação dos sistemas urbanos de água e para adoção de bacias hidrográficas como unidades básicas do planejamento e da gestão do saneamento.



Entidades vinculadas: » Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU); e » Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb).



Jader Filho,
ministro das Cidades

É empresário do setor de comunicação e preside, atualmente, o diretório do MDB no Pará. É filho do senador Jader Barbalho (MDB) e irmão do governador do Pará, Helder Barbalho (MDB).

De família tradicional no estado, seu avô, Laércio Barbalho, foi deputado estadual em várias legislaturas e idealizou o projeto do Diário do Pará, que hoje Jader Filho dirige.

O jornal pertence ao Grupo Rede Brasil Amazônia (RBA), que também possui emissoras de rádio e televisão em seu guarda-chuva. O controle acionário do conglomerado está com a família Barbalho.



Plano de 100 Dias promete revitalizar malha

Em janeiro, o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou uma série de ações consideradas prioritárias para a pasta. Com previsão de investimentos na ordem de R\$ 1,7 bilhão, o Plano de 100 Dias prevê a revitalização, retomada e intensificação de obras rodoviárias e ferroviárias.

Um dos compromissos é realizar obras em 12 das principais rodovias do país: BR-432/RR, BR-364/AC, BR-116/CE, BR-101/SE, BR-116/BA, BR-080/GO, BR-101/AL, BR-381/MG, BR-447/ES, BR-163/PR, BR-470/SC e BR-116/RS. Também estão previstas a

construção e a revitalização de 72 pontes e viadutos. A ideia é entregar 861 quilômetros de rodovias construídas, revitalizadas e sinalizadas até abril de 2023.

As obras contempladas pelo plano estão em consonância com os pleitos da CNT e seguem o diagnóstico realizado pela Pesquisa CNT de Rodovias. Em sua 25ª edição, o estudo avaliou 110.333 quilômetros de rodovias, dos quais 66% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. As contribuições da CNT para o plano foram debatidas em encontro entre o ministro e o

presidente da CNT, Vander Costa, no início do ano.

Na ocasião, Renan Filho defendeu uma maior participação dos trilhos na matriz de transporte brasileira e disse que o foco do governo está em obras estruturantes e estratégicas para o país. “Vamos investir nos grandes corredores de transporte, nas duplicações de rodovias e nas integrações ferroviárias para ampliar competitividade da nossa economia. Estamos fazendo o reordenamento do ciclo de planejamento para os próximos quatro anos”, adiantou.



Um mapa para o desenvolvimento

Diversos pontos do Plano de 100 Dias, divulgado pelo Ministério dos Transportes, estão alinhados ao documento “O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País”. Lançado em agosto de 2022, o material foi entregue aos candidatos à Presidência da República. Na publicação, as propostas-chave contemplam todos os modais e enfrentam questões como: capacidade de investimento; ambiente de negócios; sustentabilidade econômica e ambiental; e segurança jurídica.



Acesse aqui:



Injeção de recursos em infraestrutura

O orçamento para investimentos em infraestrutura de transporte, em 2023, será de R\$ 18,8 bilhões – o maior a constar na LOA (Lei Orçamentária Anual) desde 2015. Esse aumento contou com a participação ativa da CNT.

>> Leia mais sobre o assunto nas páginas 28 a 33.



Início da retomada de investimentos

O orçamento público para investimento em infraestrutura de transporte neste ano é de R\$ 18,7 bilhões; três vezes maior do que a proposta enviada pelo Poder Executivo no ano passado

por Hércules Barros

Arquivo Sistema CNT



O ano de 2023 inicia mais promissor para o transporte. A Lei Orçamentária Anual (LOA) de 2023, sancionada em meados de janeiro, prevê R\$ 18,69 bilhões para investimentos em infraestrutura de transporte em 2023, sendo R\$ 17,37 bilhões de recursos diretos da União e R\$ 1,32 bilhão de recursos das estatais (Companhia Docas e Infraero). Na prática, houve acréscimo de R\$ 12,64 bilhões em relação à versão inicial do projeto (PLOA 2023), enviado pelo Poder Executivo ao Poder Legislativo em agosto do ano passado, quando iniciou a tramitação do orçamento. Essa ampliação considerável na programação orçamentária contou com forte atuação da CNT, que mobilizou parlamentares e a equipe de transição de governo para alertar sobre os impactos decorrentes do baixo investimento ao longo de décadas.

Agora, o grande desafio é a execução desse montante. Há duas preocupações para o setor transportador. A primeira delas diz respeito ao efetivo desembolso do recurso. Como os investimentos são a principal parcela de despesas discricionárias do governo, eles tendem a ser a primeira linha de corte e contingenciamento em

caso de ajustes orçamentários. Outro receio está relacionado à nova estrutura ministerial no atual governo, que reestruturou o então Ministério da Infraestrutura (MInfra) em dois: Ministério dos Transportes e Ministério de Portos e Aeroportos. É necessário dar celeridade a toda a reestruturação de processos e de pessoal para que as obras previstas sejam iniciadas o mais brevemente possível.

“A CNT acompanha de perto a execução dos investimentos públicos em infraestrutura de transporte, dada a importância do orçamento para a viabilização dos projetos, que demandam um alto volume de recursos. Esse é o caso da modalidade rodoviária. O transporte rodoviário responde pelo fluxo de cerca de 65% das mercadorias e de mais de 95% dos passageiros no país. Paradoxalmente, a situação da malha rodoviária hoje é crítica”, observa o presidente da CNT, Vander Costa. Conforme constatado na Pesquisa CNT de Rodovias 2022, dos 110.333 quilômetros avaliados, 66% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. Os dados, por si só, demonstram que a recomposição do investimento público é condição necessária para a melhoria desse cenário.

No final do ano passado, a CNT estimou que a necessidade imediata de recursos para a manutenção de rodovias classificadas como desgastadas era de R\$ 22,67 bilhões e, para a reconstrução e restauração de vias destruídas e nas quais foram identificadas trincas, buracos, ondulações, remendos e aprofundamentos, R\$ 72,26 bilhões. Tendo em vista que cabe ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) a implementação da política de infraestrutura e recursos para a execução de obras no rodoviário, o Congresso Nacional foi cirúrgico. Dos R\$ 17,37 bilhões que o MInfra tem de orçamento em 2023, R\$ 16,29 bilhões são direcionados ao DNIT.

Com isso, o Legislativo quadruplicou o orçamento da autarquia em relação à proposta inicial do Poder Executivo para o orçamento da União em 2023. Reconheceu, assim, o peso e a importância que o modo de transporte rodoviário possui no país. A recomposição de recursos para a manutenção da infraestrutura de transporte atende a um pleito recorrentemente apresentado pela CNT. Também foi feita, em 2022, uma grande mobilização dos então candidatos à Presidência para mostrar que o orçamento estava em um dos níveis históricos mais baixos.



Atuação decisiva

No corpo a corpo com os parlamentares, a Confederação atuou institucionalmente no Congresso em prol da aprovação de emendas ao orçamento, aproveitando para indicar trechos rodoviários prioritários. O orçamento ainda contou com o reforço da Emenda Constitucional 126/2022 (decorrente da aprovação da PEC da Transição), que, na prática, abriu espaço orçamentário para todas as áreas, dentre elas o transporte.

A análise do orçamento, detalhada no estudo técnico "Radar CNT do Transporte – LOA 2023", mostra que a retomada de investimentos é importante para solucionar parte dos gargalos da infraestrutura que prejudicam as operações das empresas transportadoras no dia a dia. Entre os benefícios dessa recomposição de recursos, a CNT destaca: aportes públicos em todas as modalidades de transporte; a possibilidade de manutenção e modernização da infraestrutura nacional, tendo em vista a acelerada depreciação do estoque de capital; e um início para tornar a matriz de transporte mais balanceada e integrada.

No entanto, é preciso que haja a continuidade dessa ampliação de orçamento nos próximos anos. Investimentos em infraestrutura

são efetivados em médio e longo prazos, e são necessárias previsibilidade, continuidade e tempestividade para uma maior eficiência dos recursos aplicados. "A demora em fazer manutenção por um período prolongado leva à necessidade de restauração e reconstrução. A falta de recuperação das rodovias brasileiras está em muito associada ao baixo volume de recursos a que o investimento em infraestrutura do transporte foi submetido. Para reverter a deterioração que se encontra hoje na malha, é preciso manter esse nível de investimento da LOA 2023 pelos próximos dez anos, pelo menos", sugere o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

A CNT sugere que o mapeamento realizado pela entidade sobre essa necessidade de recursos para obras de destaque para o setor transportador seja utilizado como forma de priorização, visando extrair o maior retorno possível do recurso disponibilizado. Os detalhes estão na publicação O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País. Trata-se de uma série de recomendações para a alocação desses recursos, de maneira a contribuir para a melhoria da infraestrutura nacional de transporte.



“ O transporte rodoviário responde pelo fluxo de cerca de 65% das mercadorias e de mais de 95% dos passageiros no país. Paradoxalmente, a situação da malha rodoviária hoje é crítica. ”

Vander Costa,
presidente da CNT

“ Para reverter a deterioração que se encontra hoje na malha, é preciso manter esse nível de investimento da LOA 2023 pelos próximos dez anos, pelo menos ”

Bruno Batista,
diretor executivo
da CNT



Acesse aqui o documento
O Transporte Move o Brasil:



Acesse aqui o
Radar CNT do Transporte
– LOA 2023



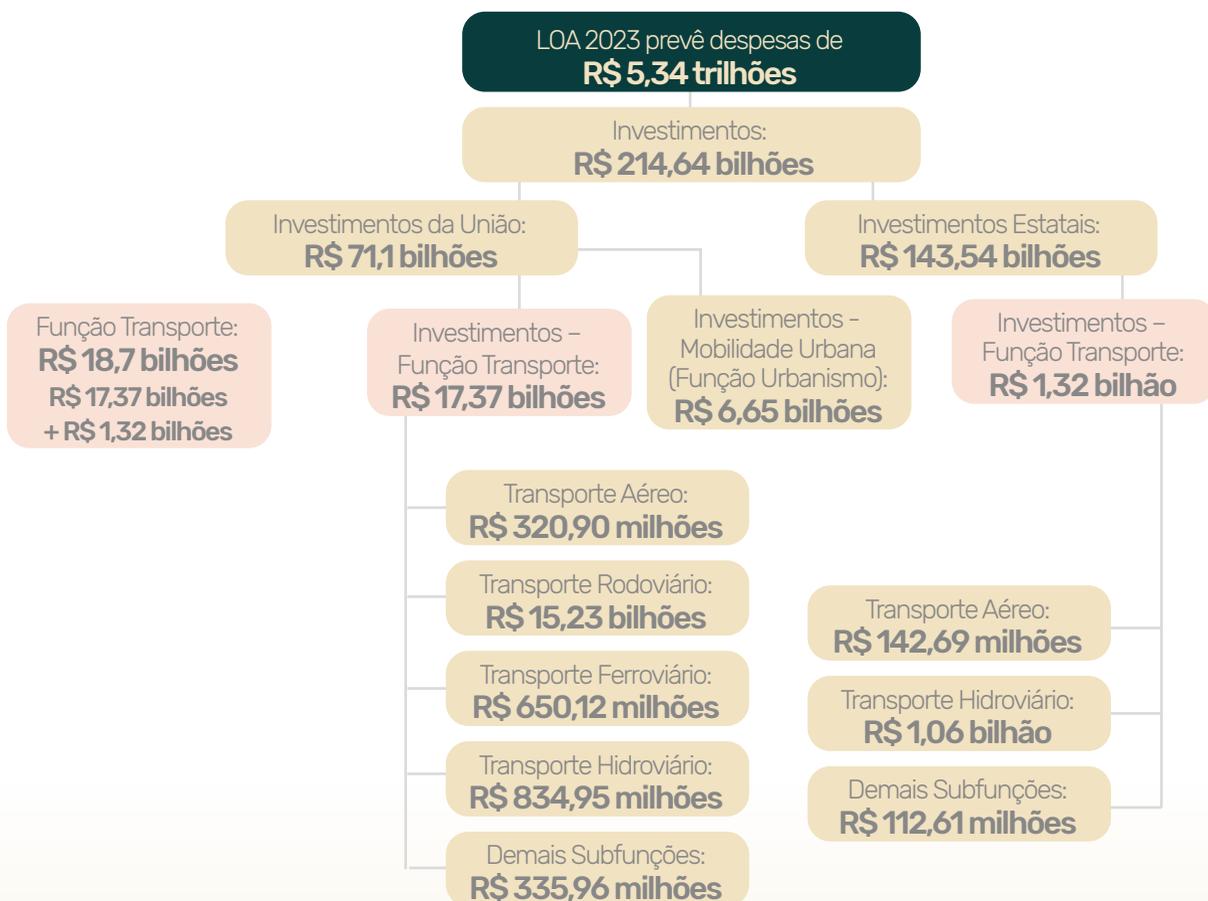
Investimento por modalidade

Com as alterações promovidas pelo Congresso no orçamento de 2023, os investimentos passaram a representar 59,1% dos recursos do orçamento do Ministério da Infraestrutura (MInfra), reestruturado em Ministério dos Transportes e Ministério de Portos e Aeroportos. Houve incremento de programação orçamentária para todos os modos de transporte. Os R\$ 17,37 bilhões para investimen-

tos diretos da União em infraestrutura de transporte estão assim distribuídos: R\$ 15,23 bilhões para o rodoviário; R\$ 834,95 milhões para o hidroviário; R\$ 650,12 milhões para o ferroviário; R\$ 320,90 milhões para o aéreo e R\$ 335,96 milhões para outros investimentos relacionados ao transporte.

As ações ligadas à mobilidade urbana, alocadas no âmbito do Ministério da Integração e do De-

seenvolvimento Regional, também tiveram expansão significativa na disponibilidade de recursos previstos na LOA, passando de R\$ 7,55 milhões para R\$ 6,64 bilhões. As ações orçamentárias estão relacionadas ao apoio à política de desenvolvimento urbano, aos sistemas de transporte público coletivo e ao transporte não motorizado; porém não há indicação de quais obras serão executadas.



Preparando o terreno

Licença prévia para derrocamento do Pedral do Lourenço sinaliza obra reivindicada há tempos por transportadores

por Carlos Teixeira

foto / Agência Pará



O sonho de navegar pelo rio Tocantins até o rio Araguaia por uma hidrovia tem mais de 50 anos. Começou ainda na década de 1970, quando foram iniciadas as obras da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (PA). Naquele tempo, já se vislumbrava a ligação entre o Planalto Central e a região amazônica por via fluvial. Porém, em 1984, quando a obra da usina foi inaugurada, faltavam dois aspectos essenciais: a construção das eclusas, que permitiriam a transposição do degrau de 71 metros entre o nível do rio e o reservatório da usina, e a desobstrução do caminho com a remoção do Pedral do Lourenço.

Agora, o sonho está prestes a se concretizar. Em outubro de 2022, o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis) concedeu licença prévia para as obras necessárias. Trata-se de uma reivindicação histórica (veja o box) da CNT (Confederação Nacional do Transporte).

Em um futuro próximo, são muitas as oportunidades para a ampliação do transporte de grãos e minérios pelo rio Tocantins até os portos de escoamento. Entre outros ganhos, a obra viabilizará a navegação de comboios constituídos por nove barcaças, cada uma com 200 metros de comprimento, coladas umas às outras de três em

três. Desse modo, destravar o gargalo logístico entre os municípios de Marabá e Baião, ambos no Pará.

Para isso ocorrer, são três as etapas previstas. Na primeira, deverão ser executadas obras de dragagem do rio ao longo de 52 km entre os municípios de Marabá e Itupiranga. Na segunda, deverá ocorrer o derrocamento propriamente dito, que é a explosão das rochas que compõem o leito do rio em cerca de 35 km da região, entre a Ilha do Bogéa e a localidade de Santa Terezinha, no Lago de Tucuruí. Por último, as águas deverão ser dragadas em um trecho de 125 km entre os municípios de Tucuruí e Baião.

Sistema Hidroviário do Tocantins-Araguaia é pleito da CNT

O Brasil tem 63 mil quilômetros de rios com potencial para navegação, porém utiliza apenas 19,5 mil quilômetros (30,9%), ou seja, dois terços não são aproveitados. Para termos uma dimensão da defasagem brasileira, o uso de rios corres-

ponde a 20% da extensão em uso na China e à metade da dos Estados Unidos. As informações são do Plano CNT de Transporte e Logística de 2018. Já no estudo O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País, que foi entregue aos

candidatos à Presidência em 2022, a CNT aponta a necessidade de investimentos para solucionar os gargalos existentes em infraestrutura aquaviária. Entre as propostas do estudo, está o Sistema Hidroviário do Tocantins-Araguaia.

O que é o Pedral do Lourenço?

São formações rochosas localizadas no município de Itupiranga, entre Marabá e Tucuruí. Possuem 43 km de extensão e impedem a navegabilidade do rio, principalmente no período de seca.



foto/Agência Pará



Perspectiva de desenvolvimento

O advento da hidrovía Tocantins-Araguaia permitirá uma conexão alternativa entre a região Centro-Oeste e o Porto de Santos (SP), que hoje é feita exclusivamente por terra. “Cargas poderão ser levadas diretamente para portos acima do paralelo 16, reduzindo o custo do transporte e levando ganhos e competitividade para o agronegócio, que será o principal usuário da rota”, aponta o presidente da Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária), Raimundo Holanda.

“As eclusas necessárias para transpor o barramento de Tucuruí já foram construídas há vários anos. O restante, que é o derrocamento do Pedral do Lourenço, dragagem, balizamento, sinalização e tudo o que se pode esperar de uma hidrovía, vem sendo levado em ‘banho-maria’ há mais de duas décadas, e nada é feito”, lamenta o presidente da Fenavega. “Pelos características naturais, o país deveria priorizar a integração dos modais, transportando cargas de menor volume e em pequenas distâncias pelo modal rodoviário e cargas de volume maior e em grandes distâncias pelos modais aquaviário ou ferroviário”, complementa.

Quando ocorreu a autorização do Ibama, o assunto vinha sendo acompanhado pelo antigo MInfra (Ministério da Infraestrutura). Agora, a iniciativa estará sob a alçada do Ministério de Portos e Aeroportos. De acordo com técnicos da antiga pasta, a área a ser desobstruída para a viabilização da hidrovía Tocantins-Araguaia, no Pará, tem largura de cem metros.

O MInfra pregava que a concretização da hidrovía permitiria o escoamento da produção de grãos e minérios por meio de embarcações de maior porte. “Outros efeitos positivos são a diversificação da matriz de transporte, formando um corredor multimodal, e a redução do transporte rodoviário de cargas, com ganhos ambientais significativos para o país. Por meio dela, será possível implantar terminais de cargas e instalar empresas de transporte na região que margeia o rio Tocantins”, apontou o órgão.

Os ganhos diretos a médio e longo prazos seriam o aumento da tonelagem transportada, o menor tempo de percurso e menos custos operacionais com combustíveis e tripulação. Com as melhorias de condição de navegabilidade, as empresas poderão considerar

empurradores mais eficientes, de menor consumo, mais manobráveis e com potências mais adequadas ou menos superestimadas. “No entanto, é preciso haver um plano de manutenção, pois nenhuma empresa investirá em algo que pode voltar à estaca zero se a hidrovía assorear por descuido ou burocracia das autoridades competentes”, alerta o professor Rodrigo More, do Instituto do Mar da Unifesp (Universidade Federal de São Paulo).

“A navegabilidade tem de servir a um propósito e ser útil, pois envolve, também, o tamanho e a motorização dos comboios e das embarcações, o que afeta a manobrabilidade em determinadas condições de navegabilidade. Isso envolve, ainda, as regras da hidrovía, que, se limitarem calado em razão da profundidade em determinados trechos, acabam por limitar toda a hidrovía, ou trechos relevantes para uma ou outra empresa de interesse”, detalha. Por fim, More lembra que, no planejamento logístico, as empresas consideram outros fatores, como o regime de águas (cheias e vazantes) e correntes, que podem, no limite, tornar as obras de derrocamento e dragagem inúteis por alguns períodos.

O tema das hidrovias foi abordado na publicação “Caderno Hidroviário CNT Volume 1: Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil”. [Acesse aqui:](#)



Longo caminho para sair do papel

Desde a década de 1990, já foram emitidas três licenças para o derrocamento do Pedral do Lourenço. Um dos motivos para a obra não seguir é o fato de a licença prévia apenas informar que o empreendimento é viável, porém, para que ela possa ter início, é preciso atender a mais de 30 condicionantes. Há a necessidade da elaboração de programas de gestão de efluentes, de controle da qualidade do ar, de monitoramento da qualidade da água e dos sedimentos, bem como o monitoramento das diversas espécies da fauna e flora, como os quelônios, cetáceos, plânctons, morcegos e aves, entre outras ações.

A proposta já passou por audiências públicas, análises e vistas técnicas, que consideraram as questões ambientais referentes à fauna aquática potencialmente impactadas pelas intervenções no trecho do Pedral do Lourenço e a questão socioeconômica, que leva em conta a ocupação de comunidades e pequenos agrupamentos familiares. “De acordo com o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), responsável pela fiscalização da obra, as próximas etapas são atender às condicionantes da licença prévia, incluindo a elaboração do PGA (Plano de Gestão Ambien-

tal); aprovar o projeto básico; e a elaborar o projeto executivo referente às intervenções. Conforme o contrato, a empresa responsável tem o prazo de seis meses para elaborar o PGA e oito meses para elaborar o projeto executivo”, informou o MInfra.

Em nota, o Dnit explicou que, com as obras de derrocamento no Pedral do Lourenço e com a dragagem, deve-se ter uma disponibilidade para navegação superior a 90% do tempo no trecho entre Marabá e Baião e afirmou que a duração da obra de derrocamento é estimada em 33 meses.

Sobre o EIA/Rima (Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental), a autarquia cita que eles foram elaborados entre 2016 e 2018 e enviados ao Ibama em 23 de outubro de 2018. “De acordo com levantamento feito pelo Dnit nas colônias de pescadores nos seis municípios da área de influência direta do empreendimento (Marabá, Itupiranga, Nova Ipixuna, Breu Branco, Tucuruí e Baião), há aproximadamente 12 mil pescadores na região”, esclarece.

A explosão do Pedral deve ocorrer em breve. Já as obras de dragagem seguem sem definição. Em 2015, o TCU (Tribunal de Contas da União) apontou uma

série de falhas no processo de licitação que impediram o avanço das obras. “Com relação a eclusas e barragens, a CMA (Comissão de Meio Ambiente) do Senado Federal aprovou, em 2022, um projeto que proíbe a construção de barragens, comportas ou eclusas no rio Araguaia, que faz divisa entre os estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins e Pará. Um projeto da senadora Kátia Abreu (PP-TO) teve parecer favorável, com uma emenda, e segue agora para análise da Câmara dos Deputados”, resume o professor Rodrigo More.

O especialista ressalta que não se deve pensar no Sistema Hidroviário Tocantins-Araguaia como algo monolítico, mas sim como um sistema capaz de abarcar diferentes regras e condições. “Isso ocorre com rodovias, por exemplo, em que há limites de faixas de rolamento, diferenças de velocidades permitidas, de peso e tipos de cargas, ou mesmo trechos de proibição de tráfego de caminhões. Nada disso é novidade para o transportador, mas, sim, apenas limita as opções logísticas e impõe, naturalmente, cálculos de custos e benefícios. A vantagem das hidrovias fica evidente onde há baixa competição com o modal rodoviário”, conclui.



Baixo investimento é um problema

O estudo da CNT Aspectos Gerais da Navegação Interior no Brasil, de 2019, já mostrava uma falta de investimentos no modal hidroviário. De 2001 a 2018, o valor máximo aplicado nos rios brasileiros ocorreu em 2009: R\$ 831,79 milhões. Desde então, os aportes diminuíram quase 80%, chegando a R\$ 173,70 milhões em 2018. Já o Plano CNT de Transporte e Logística de 2018 apontava que o investimento mínimo necessário para a navegação interior no Brasil corresponde a R\$ 166,4 bilhões em 367 projetos. Mesmo assim, no período de 2010 a 2018, o volume de cargas transportadas pelo modal hidroviário

criou cresceu 34,8%, passando de 75,3 milhões de toneladas para cerca de 101,5 milhões por ano.

O principal resultado dessa falta de investimentos é a perda de credibilidade no transporte aquaviário, acredita Raimundo Holanda, presidente da Fena-vega. “Veja, por exemplo, o caso da hidrovia Tietê-Paraná: há vários anos, após sucessivas crises hídricas, a hidrovia vem sofrendo com a paralisação da navegação comercial, devido à redução de calado. O país perde competitividade nos produtos destinados à exportação; e o consumidor, no mercado interno, paga mais pelo que consome. Ou seja, todos perdem”, reclama.

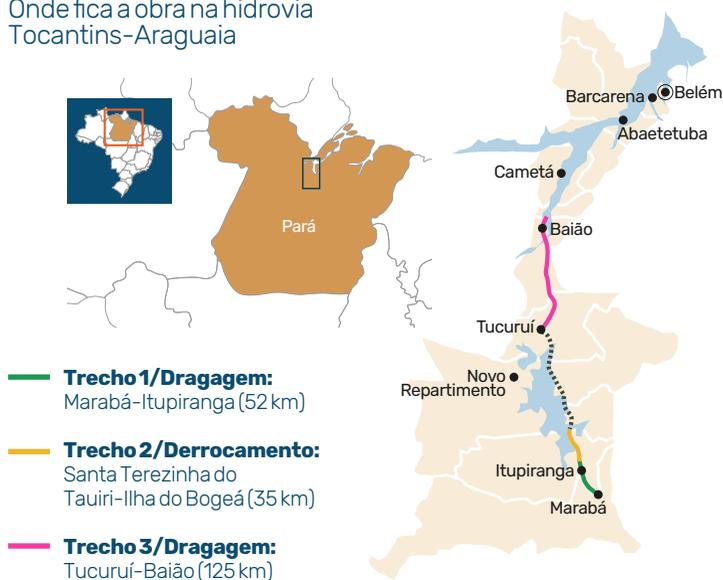
Holanda defende que empresas que investem em terminais portuários privados poderiam investir em hidrovias também. “Porém, são necessárias garantias de continuidade e, principalmente, que o usuário não fique sozinho na hora de pagar a conta. O governo precisa fazer a sua parte e contribuir com a parcela que lhe cabe. Além disso, em relação a outras obras essenciais, é preciso haver critérios na destinação dos investimentos, de sorte que, primeiramente, sejam destinados os recursos nos locais onde já existe navegação, levada adiante unicamente pela teimosia e pelo arrojo dos armadores. Em segundo plano, deve-se investir onde existe demanda”, pontua.

A hidrovia vista no mapa

A bacia Tocantins-Araguaia está localizada na região Centro-Norte brasileira. Ela se estende pelos seguintes estados do Brasil: Tocantins; Goiás; Mato Grosso; Pará; Maranhão e Distrito Federal, sendo composta pelos seus principais afluentes: o rio Tocantins e o rio Araguaia. ■

Pedral do Lourenço

Onde fica a obra na hidrovia Tocantins-Araguaia



Em grande escala

Trem de 120 vagões já é realidade no país. Equipamento é usado em ferrovia entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP), com ganhos operacionais para a concessionária responsável

por Carlos Teixeira

fotos / Divulgação / Rumo



Um titã de 2,2 km de comprimento e 120 vagões serpenteia seu corpo feito de cobre e aço enquanto suporta uma carga de 11,5 mil toneladas. Com capacidade para transportar o equivalente a 260 caminhões, os supertrens estrearam no Brasil, em 2021. O projeto é da operadora logística Rumo e vem atuando entre Rondonópolis (MT) e o Porto de Santos (SP), considerado o principal corredor ferroviário do agronegócio brasileiro.

O uso desses veículos fazia parte do compromisso assumido pela empresa quando da renovação antecipada do contrato de concessão da Malha Paulista. A intenção era adotá-los em 2024, mas a operação foi antecipada em nome da produtividade. Com a ajuda desses gigantes, a Rumo chega a embarcar 135,7 mil toneladas em um único dia.

Em 2021, a empresa realizou 1.585 viagens com o modelo de 120 vagões (existem 25 exemplares em operação). Para se ter uma ideia, trens de 80 vagões precisariam de 792 viagens a mais para transportar o mesmo volume movimentado pelos seus

irmãos mais extensos. Essa economia tem a vantagem adicional de reduzir a interferência dos trens nos perímetros urbanos dos municípios que atravessa.

“Para chegarmos ao modelo ideal, realizamos inúmeros testes que apontaram para uma solução capaz de beneficiar toda a cadeia logística, considerando desde a otimização do giro do terminal nas operações de carga e descarga até a redução no *transit time* das operações ferroviárias e a oferta de fretes mais competitivos”, conta o gerente executivo de Engenharia e Estratégia Operacional da Rumo, Thiago Alvarenga.

“Em março, vamos completar dois anos de operação; e os resultados até aqui são bem positivos. Atualmente, a Rumo embarca, em média, oito trens por dia, em direção ao Porto de Santos (SP), dos quais 5,5 saem do principal terminal de grãos da América Latina, em Rondonópolis, volume que representa mais de 113 mil toneladas por dia. Cada trem passou a levar 50% mais cargas, ou seja, passando de, aproximadamente, 7,6 mil tonela-

das de grãos para 11,5 mil toneladas de grãos”, complementa.

Alvarenga explica que, ao reduzir a quantidade de trens necessária para fazer circular a mesma carga, a malha ferroviária fica menos densa, diminuindo a quantidade de cruzamentos. “Para rodarmos o volume de 2022 com trens de 80 vagões, que aumentam em 33% a ocupação da malha, o incremento no tempo de trânsito seria de 24%, o que corresponde a 21% de aumento no ciclo total. Isso nos traz 1,5 dia a mais no ciclo de Rondonópolis a Santos. E, para transportar esse mesmo volume com o ciclo maior, devido ao número de trens na malha, seria necessário investir, aproximadamente, R\$ 1,5 bilhão em locomotivas e vagões”, esclarece.

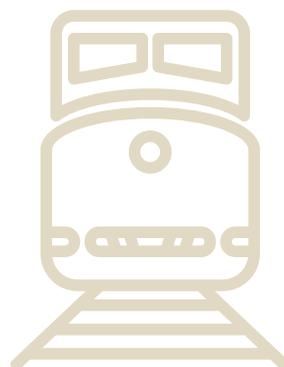
Por fim, os supertrens apresentam vantagens do ponto de vista ambiental. “A cada 10 mil toneladas transportadas pela ferrovia, no comparativo com as rodovias, é possível evitar a emissão de, aproximadamente, 1.500 toneladas de CO₂, uma compensação equivalente ao plantio de mais de 10 mil árvores na Mata Atlântica”, compara o gerente.



A locomotiva é a mesma

Para a implementação do trem de 120 vagões, a Rumo não mudou o modelo da locomotiva e continuou utilizando as AC44, empregadas nos trens de 80 vagões – a tração é perfeitamente compati-

vel. Já a velocidade é estabelecida conforme as características e condições da via para cada trecho. Na Malha Norte, por exemplo, temos a velocidade máxima de 80 km/h. Na Malha Paulista, é de 60 km/h.



Diferenças entre as operações

O quadro comparativo a seguir ajuda a entender o ganho operacional da Rumo ao adotar o trem de 120 vagões. Confira:



| TREM COM 80 VAGÕES GRANELEIROS | TREM COM 120 VAGÕES GRANELEIROS |
|--|---|
| Transporta cerca de 7.600 toneladas úteis | Transporta cerca de 11.500 toneladas úteis - ganho aproximado de 50% de capacidade |
| Comprimento do trem: 1,5 quilômetro | Comprimento do trem: 2,2 quilômetros |
| Peso total: 10,3 mil toneladas brutas | Peso total: 15,5 mil toneladas brutas |
| Equivalente à capacidade média de 173 caminhões | Equivalente à capacidade média de 261 caminhões |



Potencial para crescer

Em teoria, a malha ferroviária brasileira tem as características necessárias para receber trens maiores e mais pesados, avalia Vicente Abate, presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária). “O número de trens gigantes pode crescer, mas depende de alguns fatores, tais como a capacidade estrutural das vias, além de ser preciso ter um melhor aproveitamento da potência energética das locomotivas. Outro fator preponderante é o fato de existirem tecnologias que melhoraram o desempenho desses modelos, que ajudam a operação quanto ao quesito eficiência”, afirma.

O país dispõe de tecnologia de ponta tanto na operação quanto na manutenção ferroviária, pondera Carlos Artur Leal, coordenador da graduação em engenharia ferroviária e metroviária do Campus Santos Dumont do Instituto Federal Sudeste, em Minas Gerais. “Hoje, no Brasil, já existem projetos e operações com composições de mais de 270 vagões. Além disso, com o desenvolvimento de tecnologias na área de comunicação e de sistemas autônomos, é possível ampliar cada vez mais o tamanho das composições”, acrescenta.

O professor explica que o aumento no número de vagões

exige estudos sobre a capacidade de carga de via permanente; a capacidade de trens que a via comporta em termos operacionais; as condições de operação em terminais; e as características de material rodante. “O aumento no número de vagões acarreta o aumento da quantidade de locomotivas por composição, devido à força de atrito disponível no contato roda-trilho. Porém, as locomotivas disponíveis comercialmente possuem diversas tecnologias que propiciaram um aumento da efetividade e da segurança do transporte ferroviário”, ensina.



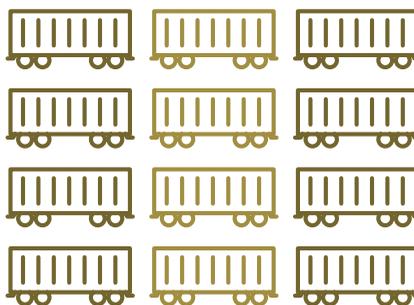


O maior no Brasil

O trem que transporta minério de ferro de Carajás, no Pará, até o porto da Ponta da Madeira, em São Luís (MA), é o maior trem de carga do Brasil. Com 330 vagões, puxados por quatro locomotivas, com quase 3.500 metros de extensão, pode carregar 40 mil toneladas em cada viagem, em um percurso de 892 quilômetros, demorando quatro minutos para passar por inteiro.

Próxima fronteira

A Rumo estuda a viabilização de composições de 135 vagões carregados de forma regular, até 2025. Pontualmente, a operadora já realiza operações de 160, 200 e até 240 vagões vazios. O trem de 240 vagões vazios chega a 4,5 km, sendo um dos maiores do mundo.



VOCE SABIA?

Em 2001, o BHP Billiton, que trafega na ferrovia Mount Newman (uma linha ferroviária particular na Austrália usada para transportar minério de ferro), quebrou o recorde mundial por ser o trem mais pesado e mais longo do mundo. Ao todo, são puxados 682 vagões, carregados com 82.000 toneladas de minério, resultando em uma “serpente” de 7.300 metros de comprimento.



Perigo iminente

Queda de barreiras, erosões na pista, buracos grandes e problemas em pontes multiplicam-se a cada dia nas rodovias brasileiras, conforme constatou a publicação da CNT Transporte Rodoviário – Os Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras

por Hércules Barros

fotos / Arquivo Sistema CNT



Prevenir é melhor do que remediar, mas essa máxima não tem sido aplicada à malha rodoviária brasileira. Pelo contrário, é o que revelam o estudo inédito “Os Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras” e o informe técnico “Radar CNT do Transporte – Pontos Críticos 2022”, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), lançados em janeiro. Essas publicações mostram que, em 2022, foram registrados 2.610 pontos críticos na infraestrutura rodoviária do país, número 50% maior do que

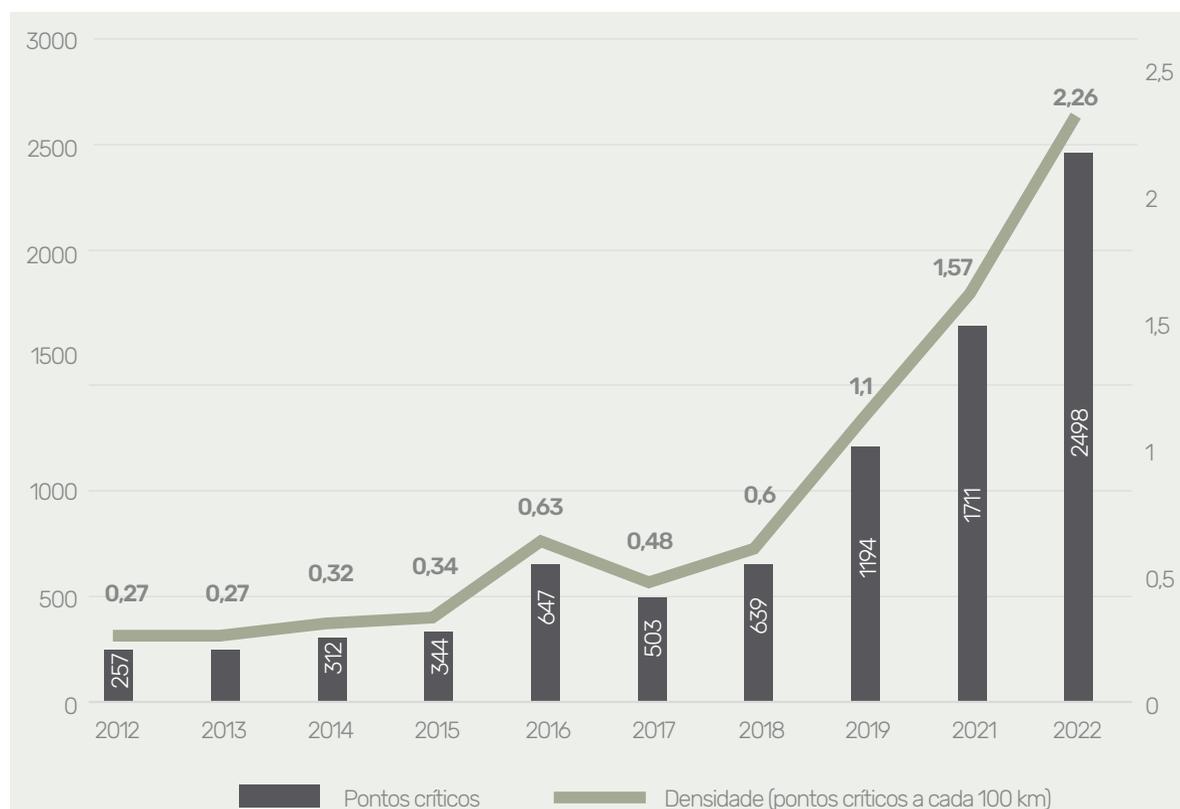
o identificado em 2021 (1.739 casos). Já entre 2012 e o ano passado, o número de ocorrências cresceu nove vezes. São situações que interferem na fluidez dos veículos e oferecem grandes riscos à segurança dos usuários, aumentando a possibilidade de acidentes de forma significativa.

Além dos impactos socioeconômicos e ambientais importantes, essas circunstâncias geram custos adicionais ao transporte rodoviário. “A infraestrutura deficiente torna o transporte de cargas mais caro e prejudica a cadeia produtiva brasi-

leira. Isso acaba gerando também um elevado custo para o governo, como no caso de acidentes, por conta de gastos nos sistemas de saúde e previdência”, destaca o presidente da CNT, Vander Costa.

O objetivo do estudo é analisar os principais pontos críticos das rodovias brasileiras, identificados na Pesquisa CNT de Rodovias – quedas de barreira, erosões na pista, buracos grandes, pontes caídas e pontes estreitas –, abordando suas características, causas, soluções e investimentos necessários para saná-los.

Série histórica do quantitativo e da densidade de pontos críticos registrados na Pesquisa CNT de Rodovias (2012 a 2022)



Nota: Para fins de comparação com a série histórica, não são apresentados os quantitativos de pontos críticos do tipo “Ponte Estreita” e “Outros”. Considerando essas ocorrências, o total de pontos críticos em 2021 e 2022 é de, respectivamente, 1.739 e 2.610.

Fonte: Elaboração CNT, com dados das edições da Pesquisa CNT de Rodovias.



O trabalho aborda, pela primeira vez em documento único, situações como a ocorrência e a recorrência desses problemas. Aponta também a gravidade de não se alertarem previamente os condutores de veículos. No ano passado, apenas 6,0% dos pontos críticos registrados apresentavam sinalização adequada, o que os torna ainda mais graves.

Manutenção deficiente

A frequência de pontos críticos também tem crescido ao longo dos

anos. Em 2012, o usuário encontrava, em média, um ponto crítico a cada 372,4 quilômetros percorridos; em 2022, passou a se deparar com uma ocorrência a cada 44 quilômetros. “A elevada quantidade de pontos críticos expõe a deficiência dos níveis de gestão e de manutenção e mostra que o limite de durabilidade das nossas rodovias está sendo atingido. São rodovias antigas, que não foram modernizadas e que se deterioraram de forma acelerada, gerando esses pontos críticos”, afirma o

diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

Além de abordarem as características e as causas dos pontos críticos na malha rodoviária, os estudos lançados pela CNT sugerem ações de prevenção, descrevem as etapas para a sua solução e apresentam os investimentos necessários para saná-los. Nesse âmbito, cabe destacar o rápido crescimento do valor estimado para a resolução das situações identificadas como pontos críticos, que passou de R\$ 1,81 bilhão, em 2021, para R\$ 5,24 bilhões, em 2022.

Tipos de pontos críticos



Queda de barreira



Buraco grande



Erosão na pista



Ponte caída



Ponte estreita

Onde estão os pontos críticos

Verificou-se que a maior densidade dos pontos críticos levantados de 2012 a 2022 está em rodovias sob gestão pública e jurisdição estadual. Ao longo do período de análise, constatou-se que as quedas de barreiras se concentraram na região Sudeste; as erosões na pista e as pontes caídas, na região Norte; e os buracos grandes, na região Nordeste.

Acesse o relatório e o resumo da publicação *Transporte Rodoviário – Os Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras*:



Acesse o *Radar do Transporte – Pontos Críticos 2022 com a atualização dos principais dados de pontos críticos para 2022*:



Acesse o *Painel CNT dos Pontos Críticos nas Rodovias Brasileiras*:



Para manter a temperatura certa

Projeto defendido por alunos da Especialização em Gestão de Negócios propõe soluções e adequações para o transporte de fármacos no país

por Carlos Teixeira

Arquivo Sistema CNT



O setor farmacêutico é de grande importância para a economia brasileira. Em 2021, o segmento chegou a movimentar cerca de R\$ 88,28 bilhões, segundo a consultoria especializada IQ-VIA, porém o sucesso do negócio depende uma logística especial. Com características excepcionais, o transporte de medicamentos obedece a uma regulamentação extensa e rigorosa, que envolve desde o controle da temperatura durante as rotas até a tecnologia das embalagens utilizadas, passando pela qualificação dos colaboradores envolvidos. Além disso, o fato de mais de 60% dos materiais circularem pelo modal rodoviário implica alguns desafios.

Com o objetivo de propor melhorias na eficiência da cadeia logística de fármacos, em concordância com as melhores práticas de qualidade e legislação, alunos da turma 51 da Especialização em Gestão de Negócios, ocorrida em

São Paulo, apresentaram o projeto aplicativo “Modelo de Eficiência para o Processo Logístico de Transporte de Fármacos no Brasil”. Coordenada pelo ITL (Instituto de Transporte e Logística) e promovida pelo SEST SENAT, a formação tem o conteúdo ministrado pela FDC (Fundação Dom Cabral).

O estudo em questão tem como escopo sugerir soluções que possibilitem avanços na eficiência do transporte intermodal na cadeia de abastecimento de fármacos no Brasil. A ideia do projeto partiu da necessidade de o mercado se adequar às novas regulamentações da Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), que administram as boas práticas de movimentação e transporte do fármaco – e que sofreram modificação em decorrência da pandemia da covid-19.

“Durante a crise sanitária, o setor se encontrou com novas regulações e atualizações. Esse novo processo forçou uma revisão dos procedimentos quanto à produtividade e à

eficiência, com análises de soluções tecnológicas e convencionais para promover a maximização de rotas, da prestação de serviços como um todo, para que fosse possível entregar produtos fármacos com segurança, agilidade e, principalmente, com qualidade para os usuários”, explica a gerente de Contas Globais da FedEx, Marcela Koshikumo, coautora do trabalho. Também assinam o projeto Carlos Santos, Daniel Trindade, George Takahashi, Elisa Pereira e Marcus Reis.

A gerente enfatiza que, levando em consideração a complexidade do transporte de fármacos, o projeto buscou novas opções de ferramentas de tecnologia e estrutura de negócio das empresas logísticas de transporte rodoviário e aéreo, norteando suas ações com a visão de futuro da indústria como um todo. “A proposta é expandir e intensificar as atividades do atual modelo de negócio com a implantação de soluções que viabilizem o maior controle na qualidade”, resume.



Disparidades regionais

Segundo um estudo de 2016 da FGV (Fundação Getúlio Vargas), em parceria com a NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), um dos problemas para o avanço da qualidade do transporte de fármacos é a carência de infraestrutura adequada no país. O estudo aponta gargalos, principalmente, nas regiões Norte e Nordeste. Como resultado, o transporte se torna mais moroso, aumentando a exposição a temperaturas elevadas, o que pode comprometer o princípio ativo dos medicamentos.



Corrida contra o tempo



De acordo com a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), compete ao transportador e ao operador logístico monitorar as condições de transporte relacionadas à temperatura e à umidade de medicamentos, conforme disposto no inciso II do art. 64 da RDC (Resolução da Diretoria Colegiada) 430.

Posteriormente, o texto foi alterado pela RDC 653, de 2022, que ampliou o prazo para a implementação das medidas. De todo modo, os parâmetros estabelecidos são desafiadores, já que produtos que, com frequência, precisam ser mantidos entre 15°C e 30°C podem enfrentar viagens extensas, que são su-

periores a oito horas. A norma visa a boas práticas para movimentações (inclusive, para fins de armazenagem) e tem pontos que causam preocupação tanto para a indústria farmacêutica quanto para os transportadores.

O desafio é garantir que o princípio ativo mantenha as características de fábrica até chegar ao consumidor final. Em regra, o monitoramento da temperatura é customizado rota a rota para cada tipo de medicamento. No inverno, é de um jeito. No verão, é de outro. Times de engenharia de qualidade estão à frente, estudando novas possibilidades para o mercado, de forma que sejam viáveis financeira e operacionalmente.



A estabilidade dos medicamentos

A OMS (Organização Mundial da Saúde) definiu, em 1994, a estabilidade farmacêutica como a capacidade de o medicamento manter as suas propriedades químicas, físicas, microbiológicas e biofarmacêuticas dentro dos limites especificados durante todo o seu prazo de validade. A perda da estabilidade de um medicamento pode levar à perda do efeito terapêutico. A estabilidade dos produtos farmacêuticos depende de fatores ambientais, como: temperatura; umidade; incidência de luz; processo de fabricação; tipo e propriedades dos materiais de embalagens etc.



Propostas para o segmento

Reproduzimos, a seguir, algumas das recomendações do projeto aplicativo “Modelo de Eficiência para o Processo Logístico de Transporte de Fármacos no Brasil”:

- » elaboração de políticas públicas para fomentar o aumento da acessibilidade de medicamentos pela população brasileira com qualidade;
- » profissionalização e qualificação de pessoas, que foram extremamente importantes e devem ser uma constante para garantir eficiência na cadeia de fármacos no Brasil, por se tratar de um mercado especializado, complexo e dinâmico;
- » desenvolvimento de novas embalagens, que é fundamental para garantir a qualidade na cadeia de fármacos, com foco em sustentabilidade, redução de lixo e reciclagem;
- » aprofundamento de estudos sobre a viabilidade no uso de meios de transporte alternativos, como Vtols e drones, que se mostraram como soluções a serem consideradas, em especial para o transporte e a distribuição de última milha.



O projeto aplicativo “Modelo de Eficiência para o Processo Logístico de Transporte de Fármacos no Brasil” pode ser acessado aqui:



Conheça outros projetos realizados por alunos do ITL no Repositório Digital do Transporte:



Rede Alumni do Transporte reunirá egressos

Compartilhar experiências e aprimorar ainda mais o setor de transporte: esses são os objetivos da Rede Alumni do Transporte. O projeto visa reunir os egressos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT. O encontro alimentará o *networking* e o *benchmarking*, além de incentivar a atualização (*upskilling*) e a reciclagem (*reskilling*) de capacidades para o mercado, abrangendo todos os modais de transporte.

“Estamos conectados no mesmo objetivo; e a criação de uma rede de relacionamentos tem o poder de alavancar o profissional e a empresa em que ele trabalha. Todos ganham. Para isso, precisamos ter a visão e a missão de estarmos juntos de forma que possamos sempre evoluir. Essa é a função da Rede Alumni do Transporte”, ressalta o diretor executivo do ITL, João Victor Mendes. A Rede Alumni do Transporte contará, ainda, com debates, apresentação de projetos aplicativos praticados nas empresas e um panorama de tendências e inovações tecnológicas.

Reconhecimento

Outra novidade do ITL – e que será realizada dentro da Rede Alumni do Transporte – é o Prêmio Inova Transporte. A iniciativa tem como foco central reconhecer os melhores projetos aplicativos desenvolvidos nos cursos de especialização e nas certificações internacionais que estão sendo utilizados nas empresas do setor.

Podem participar projetos aplicativos finalizados e apresentados em banca examinadora até dezembro de 2022. Ao todo, cinco deles serão premiados e receberão um troféu de reconhecimento pelo trabalho concretizado. Os jurados ainda terão a missão de escolher um destaque, que receberá um prêmio especial: o grupo vencedor ganhará a inscrição no Study Trip, no módulo internacional, que será realizado pela Fundação Dom Cabral entre 2023 e 2024.

PRÊMIO
inova
TRANSPORTE

**Rede Alumni
do Transporte**

Veja aqui
como participar:



Mão de obra feminina ganha protagonismo

O SEST SENAT realiza vários projetos cujo foco é capacitar mulheres como motoristas profissionais. Parceria com a Suzano é um dos destaques

por Aline Roriz

fotos / Arquivo Sistema CNT



O tripé ESG (boas práticas ambientais, sociais e de governança) promete deslançar no Brasil, em 2023. Em parte, isso ocorre devido à pressão feita por consumidores para que as empresas sejam mais conscientes. Uma das preocupações dessa agenda se relaciona com equidade, diversidade e inclusão feminina no mercado de trabalho. Atento a isso, o SEST SENAT vem investindo cada vez mais em turmas voltadas para o público feminino. Apenas em 2022, foram qualificadas 306.938 mulheres em cursos a distância e presenciais.

“O transporte não é um setor eminentemente feminino. Pelo contrário, temos apenas 17% de mulheres no setor transportador. Então, desenvolver mulheres para

o setor é o nosso grande objetivo. Hoje, há uma carência de mão de obra no setor de transporte. Precisamos investir nas mulheres para preenchermos essas vagas”, defende Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT.

Um dos projetos que se iniciou no ano passado – e terá continuidade em 2023 – é a parceria com a Suzano, empresa brasileira de papel e celulose, que está capacitando mulheres para trabalhar como motoristas de caminhão de cargas indivisíveis, especialmente, para o transporte de madeira, no município de Imperatriz (MA). A Escola de Motoristas Profissionais para Mulheres já formou 19 condutoras na categoria D, em três turmas.

Em janeiro, começaram as aulas da quarta turma, com mais 13 alunas. O curso tem duração de

dois meses, com aulas teóricas e práticas. A iniciativa busca capacitar mulheres para trabalhar nas operações de transporte de madeira e malha viária da Suzano, da Unidas (locadora de veículos) e de outras transportadoras parceiras. A Suzano já contratou três alunas egressas do projeto. A meta da empresa é que a mão de obra feminina corresponda a 30% da operação.

Para Lany Elen Rodrigues Mota Araújo, umas das formandas da primeira turma, a conclusão da capacitação é mais um passo rumo ao desenvolvimento profissional. “É um sonho que está se realizando. O meu objetivo sempre foi crescer e me desenvolver, e esse curso me ajudou bastante. Hoje, faço parte da operação logística da empresa e me sinto muito feliz e radiante com essa conquista”, comemora.

Matrículas abertas no MA



Se você é mulher e mora na região de Imperatriz (MA), procure a unidade do SEST SENAT na cidade, para garantir uma vaga nas próximas turmas do curso de Motorista de Caminhão de Cargas Indivisíveis.

Telefone: (99) 3526-9580.
Whatsapp: (61) 2017-0073
Endereço: Rodovia BR-010, KM 258, Santa Rita, Imperatriz (MA).

VOCE SABIA?

Além de capacitar os profissionais para atenderem às demandas das empresas do setor de transporte, o SEST SENAT também faz a sua parte: 56% dos cargos de liderança da instituição são ocupados por mulheres.



No volante de um caminhão betoneira

Ainda existem, na sociedade, este-
reótipos do que deva ser a função
de “mulheres” ou de “homens”.
Com a qualificação adequada, o
SEST SENAT consegue ajudar as
empresas do setor a mostrarem
para todos que a mulher deve
estar no lugar em que ela deseja.
“A equidade de gênero precisa
estar em pauta durante o tempo
inteiro. Nós não teremos vez se
não tivermos voz. É conversando
e debatendo que a gente acaba
desconstruindo e reconstruindo
pensamentos. É preciso trazer esse
assunto à luz, senão todo mundo
ficará na ignorância”, destaca
Nicole Goulart.

Um dos lugares que a mulher
pode ocupar, por exemplo, é a
cabine de um caminhão betonei-
ra, veículo que faz a preparação e a
mistura de concreto para entregá-
-lo em obras de construção civil.
Em parceria com a Votorantim
Cimentos, empresa de materiais
de construção e soluções sustentá-
veis, o SEST SENAT realizou, em
dezembro de 2022, a formação de
profissionais para operar esse tipo
de veículo.

Como parte do Programa
Evoluir Mulheres, foi ministrado
um curso gratuito para cinco
mulheres da cidade de São Paulo
e da Região Metropolitana, que
teve carga horária de 86 horas
nos formatos presencial e online,
divididas em três etapas. Na pri-
meira, foram realizadas palestras
online sobre oportunidades de
trabalho para mulheres no setor
de transporte. A segunda foi for-
mada por aulas online voltadas
à empregabilidade e à inserção
de mulheres. Na última fase,
as profissionais realizaram 56
horas-aula presenciais teóricas
e práticas. Nesse último mo-
mento, as motoristas utilizaram
simuladores de caminhão e os

veículos da frota de caminhões da
Votorantim Cimentos, em aulas
presenciais realizadas no SEST
SENAT de Vila Jaguara, em São
Paulo (SP).

Uma das alunas foi Tatiana
Milanez, de 42 anos, moradora de
Guarulhos (SP), que finalizou o
curso satisfeita com a formação e
com boas expectativas para o tra-
balho. “Foi uma excelente oportu-
nidade para mulheres que querem
ser operadoras de betoneira. Foi
muito gratificante. Estou muito
feliz por ter passado por isso. E
deixo o meu recado para as mulhe-
res que querem trabalhar na área:
Não desistam! Procurem o SEST
SENAT, pois vocês terão qualifi-
cação!”, afirmou a motorista.



E teve mais ... Qualifica Mulher para o Transporte

Em 2022, o SEST SENAT, em parceria com o extinto Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, realizou o Programa Qualifica Mulher para o Transporte, que tinha como objetivo aumentar a inserção das mulheres no mundo do trabalho, em especial, no setor de transporte. A iniciativa promovia, ainda, a autonomia econômica de mulheres que estão em situação de vulnerabilidade social, por meio da oferta de educação profissional e empreendedorismo. O programa incluía palestras online, cursos a distância sobre empregabilidade e cursos práticos do projeto Escola de Motoristas Profissionais.



Capacitação Especializada para a Segurança na Operação do Transporte de Cargas

Foi uma oportunidade exclusiva para mulheres com CNH na categoria C, D ou E e que queriam se tornar motoristas do transporte de cargas. Ministrado pela Fabet (Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte), o curso formou profissionais altamente capacitadas e deu a elas a confiança necessária para concretizar o sonho de cruzar as rodovias de norte a sul do país. A matrícula e o curso foram custeados pelo SEST SENAT e, durante todo o ano de 2022, foram formadas cinco turmas. A capacitação ocorreu na unidade da Fabet localizada em Mairinque (SP) e teve a carga horária de 112 horas em período integral, durante 12 dias consecutivos. Dividido em oito módulos, ele contou com uma etapa de atividades práticas supervisionadas, com a aplicação de conceitos de segurança e direção econômica.



Ve & Voz

O SEST SENAT é parceiro do Movimento Vez & Voz – Mulheres no TRC, uma iniciativa do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região). Incentivar e valorizar as mulheres que

trabalham no setor de transporte rodoviário de cargas, atrair novos talentos e fomentar o crescimento profissional feminino no setor são os objetivos do Vez & Voz. A parceria consiste na divulgação do movimento para

dar mais amplitude à importância da participação feminina nas atividades econômicas, incentivando, assim, a equidade de gênero no mundo corporativo.



Uma minoria crescente

Dados recentes da Senatran (Secretaria Nacional do Trânsito) mostram que, aos poucos, aumenta o número de mulheres habilitadas a dirigir veículos grandes. Porém, a proporção ainda é bastante reduzida: em 2022, apenas 3,4% dos condutores habilitados para dirigir caminhões, ônibus e carretas são mulheres. No mesmo período, o segmento de TRC (transporte rodoviário de cargas) registrou um fato importante: a quanti-

dade de mulheres contratadas aumentou 61%. Na avaliação de Ana Carolina Jarrouge, presidente executiva do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região), esse salto é decorrente da adoção de práticas ESG. “Toda equipe de RH está atenta para a diversidade nos processos seletivos. Tais oportunidades se tornam cruciais para a sustentabilidade dos negócios”, ressalta.



Ana Carolina Jarrouge, presidente executiva do Setcesp e idealizadora do Vez & Voz

Atenção, empresários(as)!

Ficou interessado(a) em aumentar a equidade de gênero na sua empresa? Todas as 160 unidades do SEST SENAT estão preparadas para montar uma turma especialmente para atender a sua necessidade. Clique no botão ao lado, encontre a unidade mais próxima e entre em contato.



Um encontro marcado entre duas gerações

por Lucas Vidal Cardoso

O brasileiro é conhecido pela criatividade e pelo empreendedorismo. Essas características estão muito ligadas ao desenvolvimento da cultura empreendedora nas famílias brasileiras. Estima-se que 70% das empresas são familiares, tornando os negócios familiares parte do nosso dia a dia.

Em paralelo, percebemos que o mundo tem mudado; e diversos autores têm escrito sobre o mundo Vuca (volátil, incerto, complexo e ambíguo), que exige das empresas e dos seus profissionais uma capacidade de adaptação. Nas empresas familiares, esse cenário é ainda mais desafiador, pois, além de preparar o negócio, é preciso preparar as pessoas de diferentes gerações da família.

Devido a essa grande complexidade, apesar do alto número de negócios familiares, apenas 30% chegam à segunda geração; 12%, à terceira geração; e apenas 3%, à quarta. Por isso, se a perpetuação do negócio for um objetivo, o plano de sucessão é fundamental.

A Interlink Cargo foi fundada pelo meu pai há 30 anos. Apesar de a empresa fazer parte da história da família, entendemos a importância desse processo para a continuidade

do negócio. E esse processo durou vários anos, com conversas que abordamos sobre os diferentes papéis nos âmbitos familiar, corporativo e societário.

O *workshop* Family Business, promovido pelo SEST SENAT com conteúdo da HSM, solidificou esse processo, aprofundando os temas com diversos *cases*. Um dos principais aprendizados foi com o professor John Davis, do MIT Sloan School of Management. Ele ensina que devemos “passar a liderança quando a próxima geração está pronta para liderar, e não quando a geração mais sênior está pronta para sair”. Com isso, concluímos que há um *timing* a ser respeitado e que as duas gerações têm de estar juntas e alinhadas.

Após três anos da minha entrada na empresa, percebo o quanto fomos assertivos no *timing*, pois esse é um processo que requer o engajamento das duas gerações, com troca de informações e aprendizados. O apoio e o alinhamento com o meu pai nos ajudaram muito e se refletiram em toda a cultura organizacional. Atualmente, com as lideranças da companhia, estamos preparando a criação de um conselho e temos conseguido crescer em um ritmo anual de dois dígitos.



Lucas Vidal Cardoso
Diretor comercial
na Interlink Cargo.
É engenheiro
de produção
pela UFRGS
(Universidade
Federal do Rio
Grande do Sul) e pela
École Centrale de
Marseille.



Aposta em uma caminhada “orgânica”

por Renan Chieppe

Se existe um assunto cheio de nuances no mundo corporativo, é o que diz respeito à sucessão. E digo isso com base em números. Segundo o IBGE e o Sebrae, até o ano passado, empresas familiares, como é o caso do Grupo Águia Branca, representavam 90% do mercado nacional, porém a falta de investimentos em plano sucessório e em governança corporativa está entre os principais entraves para a longevidade dessas mesmas empresas. Sucessão não é um evento solto, e, sim, um processo que exige planejamento de longo prazo, disciplina e profissionalismo.

Que oportunidades temos? Que desafios vamos encontrar? De que forma devemos nos preparar para eles? A solução para esses questionamentos vai passar por estratégias voltadas a pessoas. Uma empresa precisa desenvolver competências em seu time, para fazer frente ao contexto da sua atividade, com vistas a enfrentar desafios operacionais, comerciais e de gestão. E quem fará essa empreitada ter êxito? As pessoas!

Portanto, para fazer a diferença em um mercado cada vez mais dinâmico e competitivo, é fundamental termos pessoas competentes nos nossos times e, sobretudo, manter o olhar focado no desenvolvimento dos nossos próprios sucessores.

A estratégia central da nossa empresa é aproveitar a equipe para ocupar posições-chave no futuro. Outra característica do nosso plano de sucessão é focar em meritocracia. Independentemente de o profissional ser ou não da família, todos têm a mesma oportunidade. A partir dessa visão, desenvolvemos, em cada gestor, a mentalidade de que ele tem de preparar o seu sucessor para ascender. Criamos a cultura de formação de desenvolvimento lá na base.

Posso dizer que esse é um pilar do nosso plano. E existe outro, voltado à família, que também é imprescindível na visão da sucessão. Aqui temos uma situação diferenciada, pois essas pessoas têm de ser tratadas com as mesmas oportunidades profissionais, porém precisam ser vistas como sucessoras do capital. O que isso significa? Significa que para elas uma parte do desenvolvimento é para a gestão; e existe outro que é específico para o papel de quem vai controlar o capital no futuro e se sentar nos cargos da alta governança.

Apostamos nessa caminhada, que defino como orgânica, e acredito que é uma boa maneira para garantir aquilo que toda empresa sonha: a sua perenidade.



*Renan Chieppe
Vice-presidente
do Grupo Águia
Branca (Divisão
de Passageiros)
e presidente da
Fetransportes
(Federação das
Empresas de
Transportes no
Estado do Espírito
Santo).*



Fórum de Mobilidade ANPTrilhos debaterá o futuro do setor metroferroviário

A segunda edição do Fórum de Mobilidade ANPTrilhos será realizada no dia 24 de maio e reunirá entes governamentais, formadores de opinião e convidados para falar sobre as principais necessidades e os desafios da mobilidade urbana sobre trilhos brasileira. Organizado pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, o evento será em Brasília (DF), com

transmissão ao vivo pela internet. O Fórum contará com quatro painéis setoriais. São eles: o desenvolvimento do transporte metroferroviário urbano; a retomada dos trens regionais de passageiros; a autoridade metropolitana de transporte como agente de desenvolvimento da mobilidade estruturante; e o avanço dos projetos e da atração de investimentos. “O Fórum de Mobilidade ANPTrilhos será uma grande oportunidade de o setor apresentar e debater suas propostas para o desenvolvimento da mobilidade urbana sobre trilhos com o novo governo”, explica Roberta Marchesi, diretora executiva da ANPTrilhos.

As inscrições para acompanhar a transmissão devem ser realizadas no site do evento:



ANP
TRILHOS

Abla aprova novo Código de Ética setorial

Na reta final de 2022, a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla) realizou sua Assembleia Geral para a validação das contas referentes ao exercício passado. Na ocasião, foi aprovado o novo Código de Conduta Ética e de Integridade para o Setor de Aluguel de Carros. Conforme o presidente da entidade, Marco Aurélio Nazaré, o documento aprovado busca alinhar os princípios éticos às melhores

práticas de controle empresarial, contábil, financeiro e operacional do segmento de locação de veículos. “Trata-se de fortalecer a associação e os seus associados por meio de valores focados no crescimento do Sistema Nacional de Locação de Veículos”, afirmou o presidente. Com a aprovação, a assinatura do Termo de Recebimento e Concordância com o Programa de Integridade da Abla passa a ser obrigatória para todas as locadoras associadas, assim como para terceiros que, mesmo não sendo integrantes da entidade, mantenham relacionamento com a associação.



Novo Conselho de Administração assume a direção da Abtra

Eleito em assembleia geral das associadas, o novo Conselho de Administração da Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados) para o triênio 2023-2025 conta com nove empresas representadas pelos seus empresários e executivos (titulares e suplentes, nessa ordem): Bandeirantes-Deicmar – Washington Flores e Erico Sodré Quirino Ferreira; Ecoporto Santos – Luiz Araújo e Robson Luiz Bissani; Fibria – Patrícia Lascosque

e Eldiclei Araújo; Marimex – Antonio Carlos Fonseca Cristiano e José Edgard Laborde Gomes; Multilog Brasil – Djalma Vilela e Alexandre Heitmann; Rocha Terminais – Rivadávia Simão e Juliano Dell’Agnolo; Santos Brasil – Antonio Carlos Sepúlveda e Roberto Teller; Suata – Rodrigo Casado e Cristiane Dalmati; e Transbrasa – Bayard Umbuzeiro Filho e Bayard Umbuzeiro Neto. Por decisão dos conselheiros eleitos, o empresário Bayard Umbuzeiro Filho e o CEO Antonio Carlos Sepúlveda foram reconduzidos, respectivamente, à Presidência e à Vice-Presidência. Eles também decidiram pela renovação de Angelino Caputo como diretor executivo da entidade nos próximos três anos.



Campanha Motorista de Futuro busca atrair jovens

Com os objetivos de incentivar e atrair jovens para a profissão de motorista, o Sistema Fetransul, idealizador da Campanha Motorista de Futuro, vem colocando em prática ações em parceria com o SEST SENAT e empresas do transporte rodoviário de cargas. O assunto foi tema do Projeto Aplicativo dos alunos do curso de pós-graduação em Gestão de Negócios da Fundação Dom Cabral, coordenado pelo ITL. Um dos pilares de destaque da campanha é a realização de visitas guiadas com alunos de escolas públicas, a fim de aproximá-los da profissão de motorista. Em parceria com a unidade do SEST SENAT de

Porto Alegre, os jovens participam de uma miniaula, em que aprendem sobre as atividades do motorista e, posteriormente, têm uma experiência com o simulador de direção e visitam caminhões de verdade. A campanha prevê outras ações, como o lançamento de um aplicativo que faz a conexão entre empresas e motoristas interessados pela profissão. O Sistema Fetransul está à disposição para receber parceiros e disseminar a campanha para todas as regiões do país, com o objetivo de melhorar a oferta de mão de obra no transporte rodoviário de cargas. “Nosso projeto está pronto e adaptado para que outras entidades e empresas possam colocá-lo em prática. Dessa forma, trabalhamos pelo mesmo propósito, que é o desenvolvimento do nosso setor”, conclui o presidente da federação, Afrânio Kieling.



2023: para melhorar o trânsito da esperança

por Paulo Delgado

É desastre certo cortar o galho em que você está assentado. No Brasil, nenhuma política pública de interesse social direto e de massa pode dificultar o direito de ir e vir. A fragilidade de planejamento, a escassez e as distorções na aplicação de recursos públicos são entraves na melhoria do trânsito pelo país. Mudar tal realidade é possível. E o que é útil e essencial é uma virtude oportuna.

A Política Nacional de Transporte, em todos os modais, deve entrar em regime de urgência, no novo governo, porque planejamento, orçamento e administração de curto e longo prazos são essenciais em um país continental e múltiplo como o nosso – um país pressionado por desafios populacionais e estratégicos do mundo tecnológico e por usuários exigentes, que sabem seus direitos.

Focado em três ministérios protagonistas – Transporte, Portos e Aeroportos e Cidades –, o setor transportador é o principal aliado do governo para enfrentar os desafios atuais e definir o foco do investimento. É grande a expectativa para a melhoria, em qualidade e eficiência, da legislação dos transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário, bem como da parceria público-privada. Com coerência e

objetivos claros, é possível simplificar a complexidade das leis para o Brasil corrigir um equívoco histórico, que fez o transporte individual, por inadequação de prioridades, projetar uma dimensão de cidadania maior do que a do transporte coletivo.

Assim, a participação do Sistema CNT nos processos decisórios, além de ser constitucionalmente prevista e necessária, é responsabilidade de quem acompanha, de forma organizada e ativa, o dia a dia do transporte nacional. O mais atualizado e completo diagnóstico sobre a malha rodoviária brasileira – a Pesquisa CNT de Rodovias 2023 – é um verdadeiro documento de Estado. Ela ajuda a melhorar a qualidade das estradas, proteger os mais de 90% dos brasileiros que viajam por rodovias e assegurar a movimentação de 65% do transporte de cargas do país.

A má circulação nas cidades e rodovias faz um direito se tornar um grave problema social. Tendo que operar em regime de precariedade, o transporte de pessoas ou mercadorias torna-se vítima da insegurança e da violência.

Com o Congresso Nacional renovado e um novo governo, aumentam-se as expectativas de melhorar caminhos e o trânsito da esperança para todos os brasileiros.



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



Troca de experiências, networking e benchmarking.

*CASOS DE SUCESSO, TENDÊNCIAS
E INOVAÇÕES TECNOLÓGICAS
PARA O SETOR DE TRANSPORTE.*

VEM AÍ O

Rede Alumni do Transporte

EM BRASÍLIA
29 de março de 2023

Inscreva-se já!
CLIQUE E ACESSE



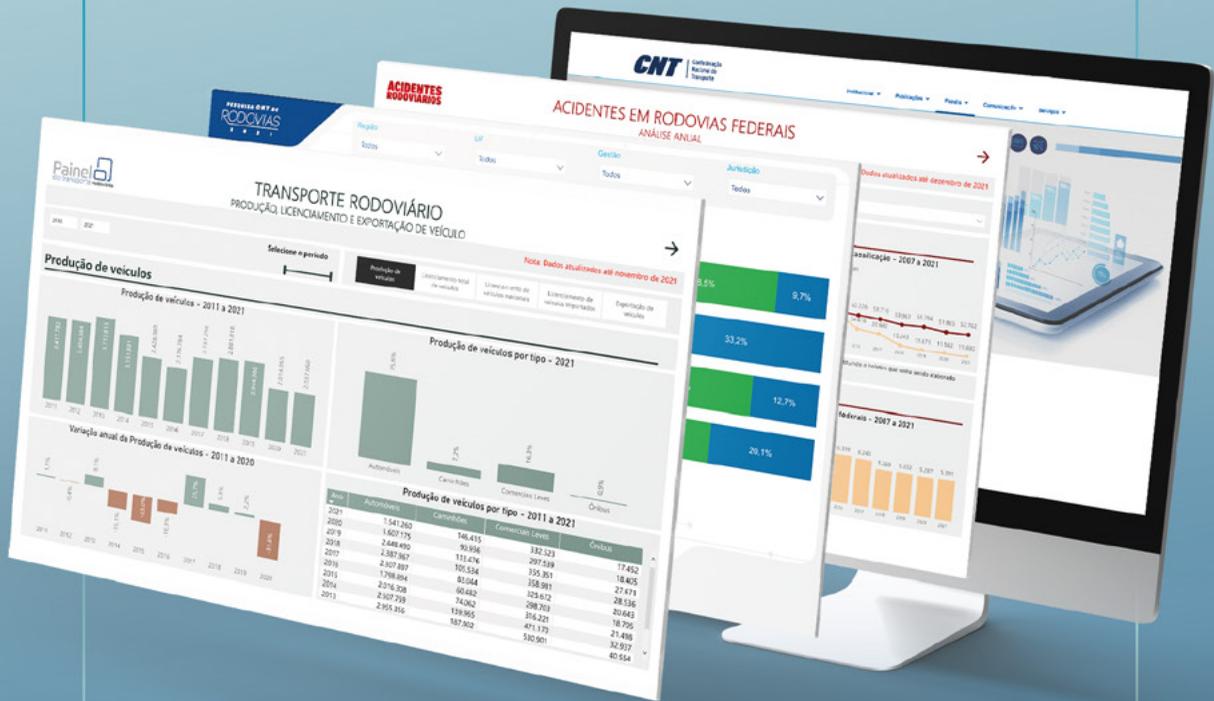
itl.org.br

ITL | Instituto de
Transporte
e Logística

DESENVOLVENDO PESSOAS E
ORGANIZAÇÕES DO TRANSPORTE

PAINÉIS CNT DO TRANSPORTE.

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



Clique e acesse
os Painéis de Consultas Dinâmicas da CNT

