

REVISTA

# CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição  
Informativa  
da CNT

Ano XXVIII  
janeiro 2022

310



## O ano antifrágil

Apesar do cenário de  
incertezas, o setor  
de transporte projeta  
uma temporada de  
grandes entregas

### Entrevista

*Presidente da CNT,  
Vander Costa, vê espaço  
para o país crescer*

### SEST SENAT

*Mudanças visam  
sustentabilidade econômica  
dos atendimentos*

### Missão internacional

*Em Dubai, empresários  
conhecem tecnologias  
de ponta*



**A sua empresa pode  
ser uma agente de  
mudança na campanha  
#PilotosPelaVida.**

O SEST SENAT, em parceria com instituições de todo o país, iniciou um movimento para conscientizar motociclistas e motoristas sobre os principais riscos do trânsito.

Para reverter o número crescente de acidentes que ocorrem todos os dias, colocando milhares de vidas em risco, precisamos de empresas conscientes e engajadas.

**Clique aqui**, acesse material da campanha e divulgue na sua empresa.

Contamos com você para que esse movimento ganhe força e ajude a salvar vidas.

**#PilotosPelaVida**

Realização: **SEST SENAT** raízen

Parceiros:  **TRANSJORDANO**  
Segurança em Movimento

 ifood

 **OBSERVATÓRIO**  
NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA

 **ANTT**  
AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

MINISTÉRIO DA  
INFRAESTRUTURA

MINISTÉRIO DA  
CIDADANIA

 **PÁTRIA AMADA**  
**BRASIL**  
GOVERNO FEDERAL

REVISTA  
**CNT**  
TRANSPORTE ATUAL

**Conselho Editorial**

Bruno Batista  
João Victor Mendes  
Myriam Caetano  
Nicole Goulart  
Valter Souza

**Edição**

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

**Projeto Gráfico**

Gueldon Brito

**Diagramação**

Gueldon Brito

**Revisão**

Filipe Linhares

**Fale com a Redação**

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

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

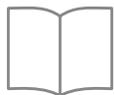
**Atualização de endereço:**

revista@cnt.org.br

Publicação da CNT (Confederação Nacional de 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](http://www.cnt.org.br)



/// Capa



## Planos traçados

pág. 17

O setor de transporte chega fortalecido a 2022, com projeções positivas, apesar da instabilidade decorrente dos cenários político e econômico. A reportagem conversou com representantes de diversos segmentos do transporte para traçar as perspectivas para este ano.

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](mailto:revista@cnt.org.br)





## /// Entrevista **Vander Costa**

O presidente do Sistema CNT projeta um 2022 de muito trabalho e oportunidades de crescimento para o país, afastando a visão corrente do mercado financeiro, que teme um quadro de descontrole fiscal.

pág. 07



### /// Rodoviário

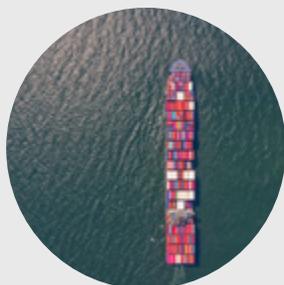
Na crise, empresas enxergam oportunidades de alavancar o negócio

pág. 25

### /// Aéreo

Serviços cada vez mais digitais para atender os passageiros

pág. 30



### /// Aquaviário

Navios movidos a gás contribuem para a descarbonização do setor

pág. 33

### /// Ferroviário

Crescem os casos de furto de cabos de energia nos metrô

pág. 36



### /// SEST SENAT

Instituição inicia a coparticipação de dependentes para serviços complexos

pág. 39

### /// Institucional

Sistema CNT realiza missão internacional aos Emirados Árabes Unidos

pág. 44

### /// ITL

Instituto lança o Fórum ITL de Inovação do Transporte

pág. 49

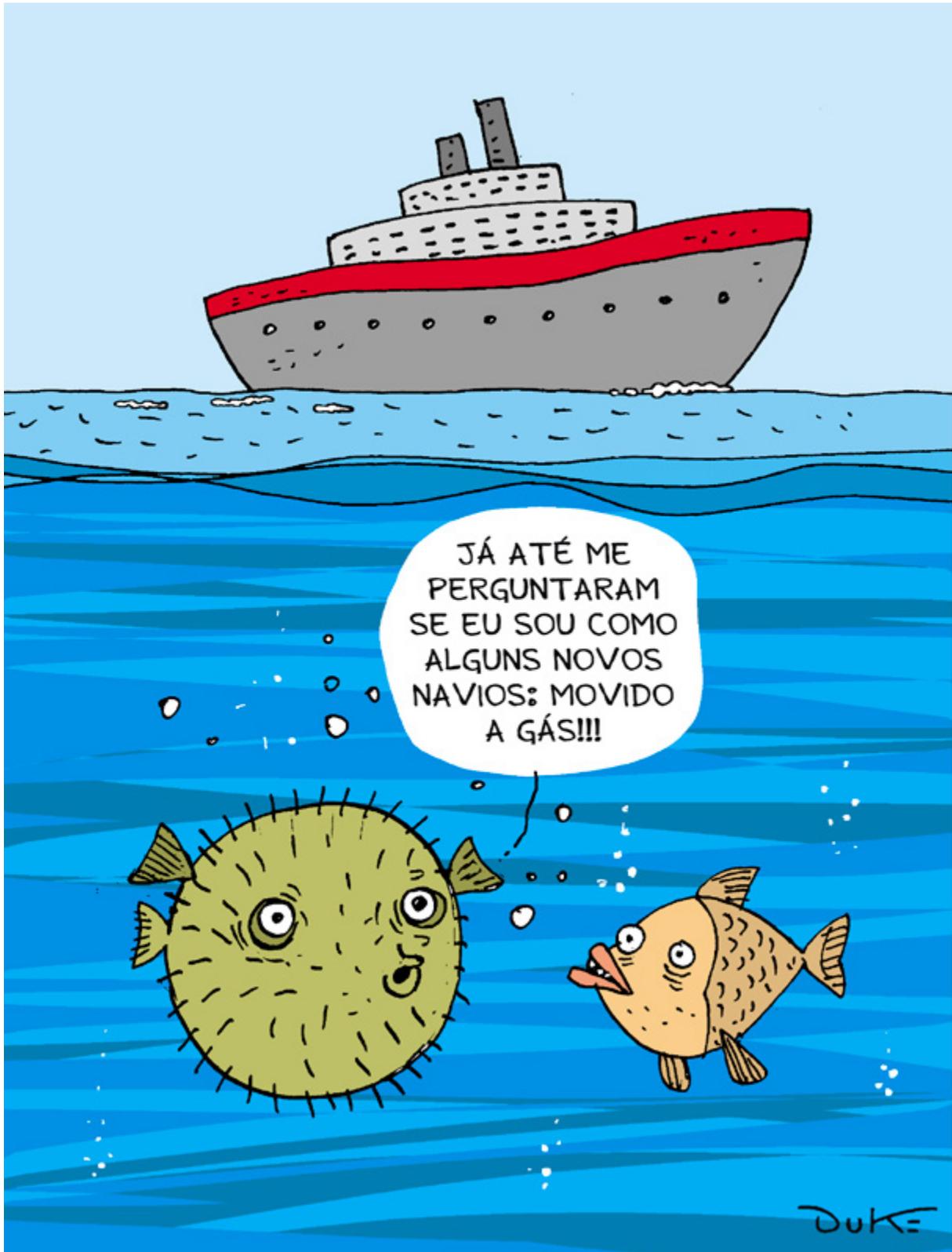
/// Cartum  
pág. 05

/// Editorial  
pág. 06

/// Tema do Mês  
pág. 53

/// Opinião  
pág. 55





# Nossos votos para o transporte em 2022

**C**omeçou o ano de 2022, e ainda estamos convivendo com a pandemia da covid-19. Um fato positivo é que, agora, diversos especialistas afirmam que há a possibilidade de estarmos no fim dessa crise. Enquanto torcemos e esperamos a superação desse mal, precisamos continuar apostando na vacinação de todos, sem nos descuidarmos das medidas sanitárias.

O ano de 2022 é de eleições no Brasil, em que teremos a oportunidade de renovarmos o mandato ou alternarmos os mandantes do Executivo a níveis federal e estadual, assim como todos os deputados estaduais e federais, além de um terço do Senado Federal. Serão eleições muito importantes; e é indispensável uma intensa reflexão para, quando chegar outubro, estarmos prontos a votar e eleger os melhores representantes.

Nós, da CNT, vamos continuar a ser imparciais com relação à escolha dos candidatos, respeitando a posição de todos, por mais divergentes que sejam, mas não fugiremos do dever de participar dos debates e apresentar aos candidatos propostas que contemplem os anseios e as reivindicações dos nossos representados.

A tendência é que a imprensa concentre os debates nos candidatos do Executivo, mas temos a convicção de que tão importante quanto (ou até mais importante) que as eleições para o Executivo são as eleições para o Parlamento. Falo

isso em razão dos fatos que ocorreram no Congresso Nacional, no ano passado, quando foram derrubados diversos vetos, além de que, com as emendas do relator, boa parte do orçamento discricionário ficou na mão do Legislativo.

Como primeiro passo, no começo do ano, vamos ouvir as bases, conhecer as propostas de todos os nossos setores, auxiliar na formação de projetos, sempre de forma independente e neutra com relação a candidatos, mas colocando toda a nossa energia no que for melhor para o transporte no Brasil.

A pandemia em alta coloca em xeque toda a programação das empresas, o que dificulta a volta do crescimento sustentado. A resiliência do empresário é constantemente colocada à prova; e o setor de passageiros, que começava a enxergar uma esperança, volta a ter dificuldades com o advento da variante ômicron, que lhe retirou passageiros e até tripulantes. Mais uma vez, a resiliência está fazendo com que a crise seja superada.

Nesta revista, a primeira de 2022, trazemos as expectativas de representantes de cada modal de forma ampla, para o leitor saber o que os transportadores esperam para o ano que começou, e continuaremos acompanhando para verificarmos se as expectativas vão ser confirmadas.

Acreditamos que duas coisas irão se concretizar neste ano: o avanço da digitalização nos processos e a

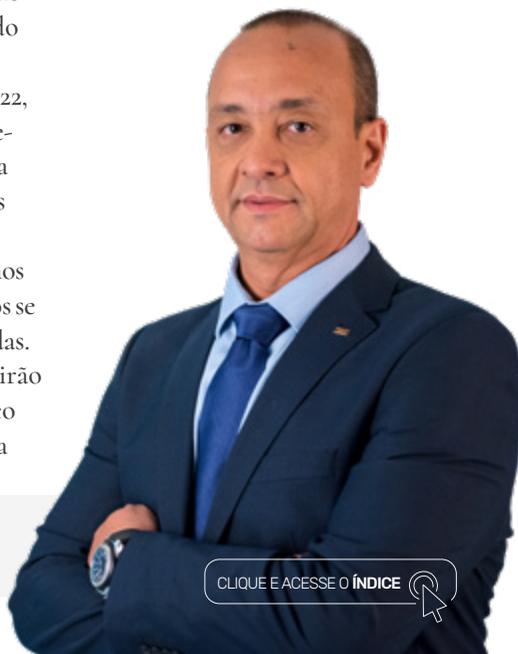
preocupação com a preservação do meio ambiente. E nós, do Sistema CNT, estaremos atentos aos dois temas. Estamos preparando palestras, seminários e visitas técnicas para podermos auxiliar as empresas, trazendo o conhecimento do que há de mais atual no mundo.

Fizemos a primeira missão técnica a Dubai; e alguns detalhes serão mostrados nesta edição. Para este ano, temos programadas missões na Alemanha e em Israel. Em breve, publicaremos os calendários e abriremos as inscrições.

Em fevereiro, o ITL realizará o Fórum ITL de Inovação do Transporte com o objetivo de mostrar que as tecnologias disponíveis podem nos ajudar a termos mais segurança no transporte e a melhorarmos os serviços ofertados aos nossos clientes.

Desejamos saúde e prosperidade a todos.

**Vander Costa**  
Presidente da CNT



**CNT | SE**

# Em nome do transporte

por Gustavo T. Falleiros

*Vander Costa*  
*Presidente do*  
*Sistema CNT*

*Arquivo Sistema CNT*



**A** imunização em massa dos brasileiros contra a covid-19 é a boa-nova que vem equilibrar as inquietações típicas de um ano eleitoral. Com isso em vista, o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, projeta um 2022 de muito trabalho e oportunidades de crescimento para o país, afastando a visão corrente do mercado financeiro, que teme um quadro de descontrole fiscal.

Costa frisa que a principal bandeira da Confederação continua sendo representar o empresário do transporte em alto nível, com canais de diálogo abertos com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Ele

pondera que, embora o ambiente político não permita vislumbrar grandes reformas, como a administrativa, há muito a ser feito em nome da criação de um ambiente favorável aos negócios.

Nesta entrevista à revista **CNT Transporte Atual**, o presidente comenta, ainda, temas de grande interesse do transportador, como o uso de tecnologias para combater o roubo de cargas, alternativas energéticas ao combustível fóssil e a importância da multimodalidade para dinamizar o cenário logístico nacional. Confira, a seguir, os principais trechos da conversa.

**Revista CNT | O ano se inicia com a maior parte da população brasileira elegível vacinada contra a covid-19. Qual é o significado da imunização em massa para a atividade econômica e, em especial, para o setor de transporte?**

**Vander Costa** | A vacina não tem o objetivo de evitar a contaminação. O objetivo principal dela é evitar mortes; e o secundário, evitar os casos graves. A meu ver, se chegarmos a um quadro de casos sem internação, a vacina terá cumprido o seu papel. O Brasil está bem avançado, em que pese o atraso inicial. Gosto de olhar para a frente. O governo precisa continuar avançando e comprar mais doses para o reforço, se for o caso de uma quarta dose. E é preciso encerrar o questionamento sobre a vacinação de crianças, sendo que milhões já foram vacinadas mundo afora. A solução para a economia é a vacina. Hoje, já que o comércio está de portas abertas, ocorrem jogos de futebol com público e as pessoas transitam de ônibus, é porque grande parte da população está vacinada. E, diferentemente de outros lugares do mundo, o brasileiro gosta de se vacinar. As pessoas vão para

a fila dos postos de saúde, e isso é ótimo. É melhor do que termos filas nos hospitais. A melhor notícia para o Brasil em 2022 é: com a população vacinada, a atividade voltará. Para o setor de transporte, é muito importante que o turismo retorne. As pessoas se hospedam em hotéis, mas se deslocam de avião, ônibus, táxi. Neste verão, o deslocamento das pessoas promete aquecer o Brasil. Então, vacina e respeito às medidas sanitárias, mantendo o uso de máscaras em ambientes fechados, são a solução. Estou bastante otimista.

**Revista CNT | O mercado financeiro, por outro lado, tem feito previsões desanimadoras. De onde o Brasil pode tirar forças para crescer este ano? Do setor de serviços?**

**Vander Costa** | A volta do setor de serviços é fundamental, assim como a volta às escolas. Você pode argumentar que escola não gera PIB, mas gera, sim, ao movimentar as pessoas, que estão consumindo, comprando roupas, comprando lanches. Voltam os empregos dos auxiliares de limpeza, dos professores e até dos vendedores ambulantes que ficam na porta dos colégios. Outra coisa que

tem de acontecer é a volta à atividade dos servidores públicos. Prédios públicos não podem estar vazios. É certo que o *home office* veio para ficar, mas o atendimento presencial ainda é importante. Tudo isso movimenta a economia. Quem sai de casa para trabalhar precisa de vestuário, por exemplo; vai a um restaurante na hora do almoço. Outro ponto importante para essa retomada são as obras de infraestrutura. Sabemos que muitas já estão contratadas para 2023, mas elas precisam ser iniciadas já. O que pode ser feito para trazer algum crescimento em 2022? Por exemplo, as ferrovias que estão sendo cedidas por autorização; a própria Via Dutra, que já foi licitada; e a infraestrutura de 5G. Acho que o Brasil tem condições de crescer mais do que o mercado financeiro vem projetando. Quanto ao risco de calote, esse é um temor infundado. Apesar de se ter furado o teto de gastos, a dívida pública não é crescente; e a arrecadação vem aumentando muito. Nossa visão é que o Brasil cresce em 2022.

**Revista CNT | Este é um ano de eleições, o que torna mais difícil o encaminhamento de projetos que**



*“O brasileiro gosta de se vacinar. As pessoas vão para a fila dos postos de saúde, e isso é ótimo. A melhor notícia para o Brasil em 2022 é esta: com a população vacinada, a atividade voltará.”*

**exigem consenso. O que o país perderá se postergar reformas importantes, como a administrativa?**

**Vander Costa** | Historicamente, em ano de eleições, não há reformas. As reformas necessárias nem sempre são populares. Espero que o ano seja de muito debate, que os candidatos exponham seus planos de governo e ajudem a amadurecer as reformas necessárias. São necessárias as reformas tributária e administrativa. A mais necessária de todas seria a reforma política, apesar de não ser muito provável que aconteça. Então, é o caso de se debater bastante, para que as reformas possam ser feitas no primeiro ano de governo do próximo mandato, que é quando

se tem mais força no Congresso. Por outro lado, a técnica de ter dois turnos, para ocorrerem dois debates, não tem sido seguida pelos parlamentares, de modo que, se houver vontade do grupo majoritário no Congresso, podemos, sim, ter reformas ainda este ano.

**Revista CNT | Com relação à reforma tributária, que avança em fatias, como a CNT avalia o que foi apresentado até o presente momento?**

**Vander Costa** | Até agora, nenhuma das propostas de reforma cumpre o princípio que elegeu o presidente Bolsonaro, que é o de não aumentar a carga tributária. Pelo contrário, prevê-se um aumento brutal. Estamos falando de um aumento da carga tributária na ordem de 200%. É certo que se vai desonerar um pouco a indústria, que é o grande pagador de tributos hoje. Em compensação, vai onerar muito o setor de serviços e a agricultura, que hoje é o carro-chefe do Brasil. Se onerar a agricultura, você tira a competitividade e a capacidade de suprir a exportação. Você encarece os alimentos e gera inflação. Com relação aos serviços, o transporte é diretamente afetado. Então, a CNT não vê com bons olhos o que foi apresentado até agora. Quanto ao prazo para a transição entre

sistemas, pensamos que essa é uma discussão inócua. Basta colocar, nas disposições transitórias, que os créditos adquiridos no sistema anterior poderão ser compensados no novo sistema. Quem tinha créditos de ICMS passa a ter créditos de IVA (Imposto sobre Valor Agregado). Há um outro problema: a Receita Federal afirma que não haverá aumento global da carga tributária, mas, até agora, não abriu seus cálculos para entendermos os valores. A Receita tende a interpretar inovações legislativas e decisões judiciais de forma expansiva, ou seja, aumentando a arrecadação. Portanto, queremos ver os números.

**Revista CNT | A corrida eleitoral também pode adiar a agenda de privatizações?**

**Vander Costa** | As privatizações vão ficar dentro daquilo que já estava programado. Estamos vendo uma série de autorizações para ferrovias. Há projetos do aquaviário e do rodoviário que vão avançar, pois têm apoio da população. Quanto à privatização dos Correios, há resistência de alguns parlamentares, mas vamos continuar trabalhando para convencê-los de que é o melhor a ser feito para o Brasil e, inclusive, para os empregados da

empresa. A iniciativa privada tem mais condições de injetar recursos nos Correios, em que pese o fato de a empresa ter dado lucro no ano passado. O grande negócio dos Correios é a entrega de encomendas, mas ele vem perdendo rapidamente sua fatia de mercado. Se esperarmos demais para privatizar, a empresa terá perdido o seu grande atrativo, pois não tem velocidade para competir com a iniciativa privada. Hoje, a desestatização ainda pode se reverter em alguns bilhões de reais para a sociedade brasileira. Essa é a proposta do ministro da Economia, Paulo Guedes, que fala em destinar o valor arrematado para bônus ou 13º salário para os beneficiários do programa Auxílio Brasil. O recurso na mão dos mais pobres faz a economia girar, movimentando comércio, serviços e transporte. A distribuição de renda é boa para todo mundo. Esse é o caminho.

**Revista CNT | O senhor poderia comentar os planos e as principais iniciativas traçadas pela CNT para este ano?**

**Vander Costa** | O principal plano do Sistema CNT – CNT, SEST SENAT e ITL – é atender à vontade dos nossos representados, ou seja, os empresários do setor de transporte. Recentemente, a

CNT e o ITL apresentaram o novo planejamento estratégico, que já está sendo colocado em prática. A busca é por concretizar aquilo que o empresário espera de nós. Para tanto, o acompanhamento dos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário é constante. Além disso, trabalhamos para criar um ambiente em que as empresas tenham sustentabilidade econômica. Do ponto de vista da sustentabilidade ambiental, a gente quer o apoio do Governo Federal para colocar o Programa Despoluir como obrigatório para veículos de transporte de cargas e passageiros. Inclusive, estamos finalizando um projeto que permitirá negociar créditos de carbono. Incentivos à renovação de frota também precisam estar na pauta. Temos, ainda, um projeto grande em governança, com diversos eventos previstos para os próximos meses. Começamos o ano reunindo empresários em uma missão em Dubai (Emirados Árabes), na qual conhecemos a avançada experiência deles em logística. Esses são alguns exemplos de iniciativas que estão no horizonte do Sistema.

**Revista CNT | O SEST SENAT acaba de estreiar o mecanismo de coparticipação, em que os depen-**

*“O país tem condições de crescer mais do que o mercado vem projetando. O temor de um calote é infundado. Apesar de se ter furado o teto de gastos, a dívida pública não é crescente; e a arrecadação vem aumentando muito”*

**mentos dos trabalhadores do transporte pagam para poder usufruir determinados serviços. Qual é o objetivo dessa mudança?**

**Vander Costa** | Com esse movimento, buscamos dar sustentabilidade financeira ao SEST SENAT. De outra forma, a gratuidade integral ficaria limitada a algumas unidades, cuja arrecadação permitisse essa liberalidade. Abrir mão dos recursos obtidos com a coparticipação significaria limitar nossa capacidade de crescimento, sendo que já temos novas unidades operacionais contratadas para este ano. O Brasil

*“Historicamente, em ano de eleições, não há reformas. Espero que o ano seja de muito debate, que os candidatos exponham seus planos de governo e ajudem a amadurecer as reformas necessárias”*

crece; e temos novas fronteiras, que precisam dessas unidades (veja detalhes sobre a coparticipação nas páginas 46 a 51).

**Revista CNT** | A mais recente Pesquisa CNT de Rodovias, divulgada em dezembro, constatou aquilo que já se imaginava: o baixo investimento afetou a qualidade das rodovias sob gestão pública. Há forma de sensibilizar o governo sobre a importância da infraestrutura?

**Vander Costa** | Já o sensibilizamos. Ainda em dezembro, o Ministério da Infraestrutura utilizou a

pesquisa para conseguir aumentar o orçamento da pasta em R\$ 1,5 bilhão. A pesquisa cumpre, assim, o seu propósito. O levantamento que realizamos é muito robusto e gera uma quantidade enorme de dados que podem ser utilizados, também, pelos governos estaduais, com gastos não muito elevados. Por exemplo, fazer a manutenção da sinalização vertical e horizontal não é caro, mas aumenta a segurança das rodovias. O objetivo não é criticar o Poder Executivo, mas, sim, mostrar a atual situação. O país tem um patrimônio muito grande em malha rodoviária; e é necessário que haja conservação daquilo que foi feito no passado. Se for necessário, que se faça um pedágio para a manutenção, sem outorga, para não onerar o transporte. Quem utiliza a rodovia sabe que vale a pena pagar um pouco. Assim, cobre-se o custo de manutenção, remunera-se o investimento do concessionário, e o governo fica livre desse gasto e ainda ganha em tributos. Pedágio gera ISS para o município; e PIS/ Cofins, para o Governo Federal. Ao contratar mão de obra, gera-se emprego também. E o material usado, como brita e asfalto, gera ICMS. Diante da incapacidade de o governo arcar com custos de manutenção, é preferível criar pedágio.

**Revista CNT** | Outro tema que preocupa os transportadores brasileiros é a segurança da operação. O que pode ser feito para combater o roubo de cargas e melhorar o cenário?

**Vander Costa** | Com relação a roubo de cargas, há dois aspectos. Aos empresários cabe implementar ações preventivas, o que é feito com telemetria, novos equipamentos e estudos de caso. Depois, a polícia age com ações repressivas. O ITL vai realizar, em fevereiro, um evento muito relevante sobre conectividade nas rodovias. No Brasil, já há tecnologia para acabar com os chamados pontos cegos (sem internet) das rodovias. Hoje, você consegue colocar rede wi-fi desvinculada da telefonia pública a um custo baixíssimo. Sabemos que os roubos estão concentrados em alguns trechos – na Grande São Paulo, na Grande Rio de Janeiro e na região próxima a Belo Horizonte (MG) –, que coincidem com os pontos cegos. Se a rodovia for concessionada, pode-se autorizar a instalação da rede e o custo é repassado para o pedágio, por um valor irrisório. Com a rede wi-fi, o transportador pode dispensar alguns dos atuais sistemas em redundância instalados nos caminhões. No evento do ITL, além de empresários, estarão presentes representantes do MInfra

e das empresas que oferecem esse serviço (detalhes sobre o evento nas páginas 58 a 61).

**Revista CNT** | O senhor é um defensor da multimodalidade e de que cada modal tem uma vocação na matriz brasileira. O país avançou nesse quesito?

**Vander Costa** | Avançou em regulamentação, na possibilidade de crescer. Em 2021, as concessões ferroviárias foram renovadas, foram autorizadas construções de novas ferrovias e a BR do Mar foi aprovada. Isso tudo vai virar obra daqui a um ou dois anos. Então, o grande avanço foi no debate. Chegou-se à conclusão de que precisamos de uma multimodalidade mais efetiva. Teremos de esperar um pouco ainda para que essa intenção se torne realidade. É o prazo de se construir uma ferrovia, de se trazer um navio porta-contêineres para fazer cabotagem no Brasil. Ainda existem atores que discordam, que acham que se retira volume do TRC, mas estudos mostram o contrário: haverá tantos contêineres que o modal rodoviário terá de crescer para acompanhar e fazer o transporte do navio até o destinatário. Esse raciocínio vale para as ferrovias. Até os dormentes dos trilhos são transportados por caminhão! Além disso, não é

economicamente viável usar trem e navio para percursos de até 300 km. Se virar realidade, a multimodalidade aquecerá a economia de tal modo que todos sairão ganhando.

**Revista CNT** | Vemos que, em 2021, muitos transportadores deram um passo no sentido de diversificar a frota, adotando veículos elétricos ou movidos a gás e a biodiesel. Em termos energéticos, o futuro do transporte é híbrido?

**Vander Costa** | A transição tem de ser híbrida. Penso que o abandono definitivo do combustível fóssil vai demorar décadas. Não há sentido em abastecer carros elétricos a partir de usinas que queimam óleo diesel e carvão. Então, a matriz elétrica precisa se desenvolver muito ainda. No Brasil, inclusive, atravessamos dificuldades hídricas que impactaram a geração de energia e a conta de luz. No longo prazo, talvez, o uso de hidrogênio se viabilize como solução mais ecológica. Hoje, o gás metano é uma boa alternativa, porque ele tem duplo ganho: sua queima emite menos poluentes; e sua produção implica tratar o lixo das cidades. Vale lembrar que um caminhão a diesel produzido hoje polui dez vezes menos do que um fabricado dez anos atrás. Então, tirar o veículo poluidor de circulação

“A busca é por concretizar aquilo que o empresário espera de nós. Para tanto, o acompanhamento dos Três Poderes é constante. Além disso, trabalhamos para criar um ambiente de sustentabilidade econômica”

é muito relevante para se reduzir a emissão de poluentes. A discussão precisa ser sensata e envolver toda a cadeia produtiva. Em primeiro lugar, precisamos de um parque de energia limpa para, a partir disso, fazer a transição.

**Revista CNT** | Que mensagem o senhor gostaria de deixar para os transportadores em 2022?

**Vander Costa** | Vacinem-se e acreditem no Brasil! Nosso futuro é melhor com a vacina. ■

Conheça os mapas estratégicos da CNT e do ITL para o período de 2022-2026.

**CNT** **ITL**



## RTE Rodonaves conquista prêmio Maiores e Melhores em Distribuição de Autopeças

A RTE Rodonaves ganhou, pela décima vez, o Prêmio Maiores e Melhores em Distribuição de Autopeças, na categoria Transportadora, e mantém o primeiro lugar pelo oitavo ano consecutivo. A premiação é realizada pelo After.Lab – empresa de pesquisa de inteligência de mercado especializada em estudos de *after-market* automotivo – e é realizada em duas etapas, com a avaliação de 500 varejistas de autopeças em todo o Brasil. Na primeira fase, na qual se avalia o portfólio de produtos de empresas que atuam no segmento, 12 candidatos são pré-classificados. Em seguida, verifica-se a representação nacional de cada nome. O objetivo é destacar as companhias comprometidas com o desenvolvimento do setor nos seus mais variados aspectos, buscando a excelência empresarial e o fortalecimento da classe. Finalmente, os vencedores são escolhidos a partir da média das notas atribuídas pelos varejistas entrevistados. A RTE Rodonaves venceu com 11,29%; enquanto o segundo colocado ficou com 5,43%; e o terceiro, com 4,60%.

Divulgação/Rodonaves



## Metrô de Salvador e Lauro de Freitas é certificado como ambiente seguro contra a covid-19

O Sistema Metroviário de Salvador e Lauro de Freitas, operacionalizado e mantido pela concessionária CCR Metrô Bahia, conquistou o selo Safeguard após rigoroso processo de auditoria realizado pelo grupo internacional Bureau Veritas. É a primeira vez em que um sistema do segmento de transporte de passageiros no Brasil é reconhecido com essa certificação, que garante o cumprimento e a adoção das normas de qualidade, saúde e segurança necessárias para o enfrentamento da covid-19. Desde o início da pandemia, a CCR Metrô Bahia adotou estratégias de combate à disseminação do novo coronavírus, como o reforço da limpeza manual nos trens e em áreas comuns. Com treinamento e capacitação de todos os colaboradores que atuam junto aos clientes, a concessionária passou a higienizar diariamente os trens com o processo de nebulização de névoa seca. O produto, aprovado pela Anvisa, foi desenvolvido especificamente para eliminar fungos, bactérias, germes e vírus, incluindo o novo coronavírus. Sua eficácia é atestada pelo Instituto de Biologia da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp).



## BMW apresenta carro que muda de cor instantaneamente

Divulgação/BMW



Durante a feira de tecnologia CES 2022, em Las Vegas, nos Estados Unidos, a BMW apresentou um SUV que muda de cor sozinho. Isso mesmo: o modelo iX Flow utiliza a tecnologia E Ink, que conta com milhares de microcápsulas com diâmetro mínimo, com pigmentos brancos e pretos. Por meio de estímulos elétricos, acionados por um botão, o usuário muda a cor do carro de forma instantânea. Inicialmente, a personalização da cor estará disponível em branco, cinza e preto. A tecnologia E Ink é a mesma usada em equipamentos como o Kindle (dispositivo digital de leitura), por exemplo. Ainda não há previsão do início das vendas do novo modelo.

## Empresas de transporte ajudam vítimas de enchentes no sul da Bahia

A região sul da Bahia sofreu com inundações e enchentes nos meses de dezembro de 2021 e janeiro de 2022. Empresas de transporte se solidarizaram e, para ajudarem os moradores de cidades como Ilhéus, Porto Seguro, Comandatuba, Itabuna e Vitória da Conquista, fizeram o transporte de doações. O Programa Avião Solidário, da Latam, em coordenação com o Programa Pátria Voluntária, do Governo Federal,

Divulgação/Braspress



transportou grupos de veterinários, cestas básicas, água potável, materiais de higiene pessoal, itens de proteção sanitária, artigos de primeira necessidade, além de ração e vacinas para os animais resgatados. Para realizar essa missão, a Latam também uniu forças com a Cruz Vermelha Brasileira e outras organizações da sociedade civil. Já a Braspress transportou cerca de 74 toneladas de alimentos, água mineral, produtos de higiene e limpeza e roupas coletados em diversas regiões do Brasil. As doações partiram de Brasília (DF), Fortaleza (CE), Feira de Santana (BA), Blumenau (SC), São Paulo (SP), Campinas (SP), São José do Rio Preto (SP), Araraquara (SP), Rio de Janeiro (RJ), Nova Friburgo e Macaé (RJ).



## Estaleiro Jurong Aracruz está habilitado para construir navio para a Marinha

A empresa Estaleiro Jurong Aracruz recebeu autorização da Antaq para iniciar a operação integral de atividades que compreendam a movimentação e a armazenagem de carga geral (módulos, equipamentos, peças e partes para montagem de embarcações e plataformas). O estaleiro está localizado em Aracruz (ES). A autorização da agência era necessária para que o porto pudesse construir o navio de apoio antártico para a Marinha brasileira – projeto que deve criar até 6.000 empregos. O navio terá capacidade de operar em campos de gelo com espessura de até 1,2 metro. A construção do navio, que será conduzida pela Emgepron (Empresa Gerencial de Projetos Navais), permitirá a substituição do navio de apoio oceanográfico Ary Rongel. A iniciativa potencializará a pesquisa científica brasileira.

Divulgação/Jurong



## MInfra aprova nova poligonal que duplica área do Porto de Santos

O Ministério da Infraestrutura alterou os limites jurisdicionais do Porto Organizado de Santos. Trata-se de uma nova fronteira de expansão do Porto na parte continental de Santos, em direção ao fundo do canal de navegação, composta principalmente pela Ilha de Bagres e pelo Largo do Canéu. A definição da nova poligonal, assim denominado o perímetro administrativo que compreende acessos, instalações, terminais arrendados e áreas de expansão do porto público, atualiza o traçado em vigor desde 2020, quase duplicando a área seca sob administração da SPA (Santos Port Authority), de 8 km<sup>2</sup> para 15,5 km<sup>2</sup>. A expansão incorpora as áreas *greenfield* para desenvolvimento de novos empreendimentos e agrega valor à desestatização da SPA.

Divulgação/Porto Organizado Santos



## VLI investe na formação de pilotos de drones

A VLI, empresa de logística que opera em terminais, rodovias e portos, começa a colher os frutos do projeto pioneiro “Escola de Pilotos”, voltado para operadores de drones. O equipamento vem sendo utilizado com sucesso no monitoramento da operação no Terminal Portuário de São Luís (MA). Inicialmente, a empresa capacitou dois funcionários, que, agora, são instrutores dos demais colaboradores interessados. A formação tem duas etapas. A primeira é teórica e envolve o estudo da legislação pertinente, a familiarização com o sistema e os comandos das pequenas aeronaves, entre outros assuntos. Depois, ocorrem as aulas práticas, em que os drones levantam voo e “trabalham” em condições reais.



Dois apps que vão facilitar sua vida e sua operação.

» LANÇAMENTO



**Abastecimento Interno**

Otimize o processo de coleta e o controle do abastecimento interno da sua frota.



**Checklist da Manutenção**

Verifique e notifique avarias nos veículos e realize abertura automática de OS corretiva.

[praxio.com.br](http://praxio.com.br)

SP (11) 5018-2525 | MG (31) 2533-5050 | RS (51) 3066-0011 | RJ (21) 3525-2929

**praxio**



# Planos traçados

*O setor de transporte chega fortalecido a 2022, com projeções positivas, apesar da instabilidade decorrente dos cenários político e econômico*

por Gustavo T. Falleiros (com participação de Carlos Teixeira)



Arquivo Sistema CNT



**D**izem que resiliência é a capacidade de suportar estresse e, ao fim do processo, retornar ao *status* original, sem deformação ou danos estruturais. “Antifragilidade” seria outra coisa: o poder de se fortalecer em meio à incerteza. Sem a pretensão de se aprofundar nas ideias do pensador libanês Nassim Nicholas Taleb, autor do *best seller* “Antifragil: coisas que se beneficiam com o caos”, podemos enxergar um paralelo com o setor de transporte,

que, em meio a sua mais severa crise, causada pela pandemia da covid-19, experimentou tecnologias, lançou produtos e, no segmento de cargas, teve aumento de receitas.

Essa “casca grossa”, conquistada nos momentos de adversidade, ajuda a entender a postura otimista da maioria dos entrevistados nesta reportagem. Eles traçam planos cujo sucesso está mais atrelado aos recursos intrínsecos de cada segmento do que às circunstâncias político-econômicas do país. Eles

também sabem que, para avançar, contarão com o arcabouço institucional proporcionado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte). Como enfatiza o presidente Vander Costa, o principal plano da entidade para 2022 “é atender à vontade dos nossos representados, ou seja, os empresários do setor de transporte” (veja a entrevista nas páginas de 8 a 13).

Ouvimos representantes dos modais rodoviário, metroferroviário, aéreo e aquaviário, bem como

## Crescimento contratado

A fim de obtermos um panorama das questões que interessam ao segmento ferroviário de cargas, consultamos Fernando Paes, diretor executivo da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) e vice-presidente da CNT para o transporte ferroviário de cargas e de passageiros. Ele projeta um período de consolidação de projetos e ressalta que, no tempo presente, o que mais aflige o setor são questões que fogem ao controle dos atores, como a escassez de insumos. Veja, a seguir, os pontos de destaque da conversa:

### Renovações antecipadas

“Pensando em 2022, o grande programa do setor continua sendo a agenda das renovações antecipadas. Já devemos ter a construção de uma parte significativa da Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), além dos investimentos da Rumo para aumentar a capacidade da Malha Paulista. Afirmo isso sob o ponto de vista dos impactos da

logística e da indústria de transporte de um modo geral.”

### Novo perfil da MRS

“Há uma expectativa muito grande de termos a renovação da MRS assinada, que irá trazer R\$ 10 bilhões de investimentos nos primeiros anos e um aumento de 50% no transporte de cargas. É preciso destacar que a MRS, que sempre transportou minério, vem aumentando o transporte de carga geral. Este ano, ainda temos como avançar nas renovações da FCA e da Malha Sul e, ainda, temos outros projetos que devem aparecer, como a Ferrovia Teresa Cristina, com o aumento do transporte de carvão.”

### Agenda de autorizações

“Como grande novidade, o que temos para o ano é a agenda de autorizações; o Pro Trilhos. A grande expectativa do mercado é saber como a agenda será consolidada. Dificilmente, deveremos ter

obras este ano, devido a projetos e licenciamentos, mas teremos como saber se o projeto é realmente robusto. É uma mudança de cultura da exploração de ferrovias no Brasil, passando a construção para a iniciativa privada. É claro que o projeto precisa de ajustes, mas ele já possui fundamento jurídico e demanda suficiente para sair do papel. Temos que ver o que irá avançar este ano.”

### Preço do aço

“Temos estudos que dizem que devemos gerar 600 mil empregos com as novas obras, como a Fico, a Fiol e a Malha Paulista. De fato, teremos muitas coisas concretas na economia. Nossa preocupação é a alta e a escassez de insumos, como o aço, que teve um aumento de 30%. O aumento irá pressionar as concessionárias e pode gerar uma discussão no reequilíbrio dos contratos. Mesmo sendo um ano eleitoral, nossa preocupação é muito mais econômica do que política.”



coletamos percepções que abrangem tanto a movimentação de cargas quanto a de passageiros. Como o leitor verá, não são pequenos os desafios que os próximos meses re-

servam ao setor. Os pontos de preocupação variam de incertezas no ambiente regulatório até possíveis retrocessos legislativos, passando por escassez de insumos. Todavia,

no que depender das lideranças, os obstáculos serão enfrentados com visão estratégica e com a convicção de que sempre existem oportunidades para o crescimento.

## Não faltam projetos

“Esperamos estar saindo de um período difícil”, aponta Joubert Flores, presidente da ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos) e presidente da Seção do Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros da CNT. Ao olhar pelo retrovisor, Flores recorda o auge da pandemia da covid-19, quando os sistemas estavam transportando apenas 20% dos passageiros normalmente previstos. “Agora, estamos nos aproximando de 70%. Sabemos que, daqui para a frente, esse crescimento virá lentamente”, reconhece.

Contudo, a fala é de esperança, já que o segmento, em nenhum momento, parou de investir. Isso criou uma situação de robustez, que agora se reflete em um portfólio diversificado de projetos em andamento – muitos deles estão com previsão de lançamento para este ano. Nesse sentido, São Paulo é o estado que está mais adiantado. Por exemplo, o governo estadual acaba de entregar a Linha 4-Amarela do metrô, cuja Estação Vila Sônia, na zona oeste da capital, foi inaugurada em 17 de dezembro de 2021.

“É lógico que São Paulo é um estado diferenciado, com mais recursos, mas a perspectiva é de várias novidades. Está prevista a modernização das linhas 1, 2 e 3,

além da expansão das linhas 2 e 15. Também haverá a continuidade da implantação da linha 17-Ouro e da PPP (parceria público-privada), que é a linha 6. E tem um projeto em curso da linha 19”, elenca.

Há grande chance de termos, no primeiro semestre, o edital para o trem intercidades entre Campinas (SP) e São Paulo, com parada prevista em Jundiaí (SP) e projeção de atender 59 mil passageiros por dia, até 2050. Existe, ainda, um PMI (procedimento de manifestação de interesse) para fazer a ligação entre o Aeroporto Internacional de Viracopos e a cidade de Campinas (SP). O PMI é uma convocação para que empresas e consórcios façam propostas e apresentem os estudos técnicos preparatórios que, no futuro, ajudarão a definir a modelagem da concessão.

Na Bahia, gera expectativa o projeto chamado de “VLT do Subúrbio”, monotrilho em construção entre Salvador e Simões Filho com 23,26 quilômetros de extensão. “Em Brasília, se está trabalhando também na concessão da linha do metrô, que vai incluir a expansão da rede e da frota, e, também, o VLT, na via W3, que é um projeto antigo e está sendo discutido com setores de patrimônio histórico, para poder se adequar às características da cidade”, acrescenta

Flores. “E não vamos nos esquecer de que terminou, em dezembro, a audiência pública para o metrô de Belo Horizonte, a fim de que se façam uma expansão e a criação de uma nova linha – tudo junto com uma concessão”, arremata.

Cada uma dessas iniciativas caminha a seu ritmo, mas elas demonstram que o setor está ativo e “fervilhando” de ideias. Joubert Flores pondera, ainda, que os incrementos não são apenas quantitativos, mas também qualitativos, com a utilização de tecnologia de ponta. “Veja: as operações de metroferrovia tendem a ser de última geração, como as linhas 15 e 4 do metrô de São Paulo, que são *driveless* (sem condutor). Esse conceito estará presente nas linhas que estão sendo construídas hoje. A linha de Salvador será assim”, revela.

“A gente acaba de visitar a ExpoDubai (leia mais na página 21); e lá se fala muito em tecnologias atreladas às cidades inteligentes. “A gente precisa entender que uma cidade inteligente não tem só bons modais, sejam rodoviários, sejam ferroviários. Ela deve ter esses modais trabalhando de uma maneira integrada física e tarifariamente”. Essa é uma indicação que a gente precisa perseguir”, diz, apontando uma tendência que não tardará em chegar ao Brasil.



## Um ano atípico e decisivo

“Estamos em um ano atípico, um ano eleitoral, com uma previsão de crescimento econômico de praticamente zero, mas o transporte rodoviário de cargas, de uma maneira geral, vem se superando. Até pela alta competitividade, não é um segmento que dependa muito de governo para crescer – ele se reinventa praticamente todos os dias”, diagnostica Flávio Benatti, vice-presidente da CNT para o transporte rodoviário de cargas.

Benatti fala com o conhecimento de causa de quem viu transportadoras de cargas fracionadas darem uma guinada radical durante a pandemia, apostando suas fichas no *e-commerce*. “Sim, essas empresas tiveram um crescimento surpreendente, além das expectativas.” Para usar um termo da moda, elas “pivotaram” o negócio (leia mais na página 28), apoiadas em dados e com a agilidade operacional necessária. Em resumo, mostraram-se “antifrágeis”.

Porém, uma vitória do passado não garante lances acertados no futuro. Para Benatti, “o setor rodoviário tem de ficar muito atento às mudanças que vão ocorrer nos próximos anos”, se quiser continuar surfando a boa onda. “Entendo que, já a partir de 2022, essas mudanças deverão dar sinais de realidade. Acho que o empresário tem que olhar para essas oportunidades com muita

atenção – e não somente para o cenário econômico imediato”, continua.

Por “mudanças”, o vice-presidente se refere a um ambiente favorável à multimodalidade, que vem se configurando bem lentamente, mas que pode “explodir” de repente. “O novo marco ferroviário e a BR do Mar poderão mudar a característica da nossa matriz e colocar o transporte rodoviário no perfil que lhe é devido, que é o transporte em médias distâncias à última milha”, explica, referindo-se, respectivamente, à lei n.º 14.273/2021, que busca facilitar investimentos privados na construção de ferrovias, e à lei n.º 14.301/2022, que flexibiliza o afretamento de embarcações estrangeiras para serem usadas no transporte de cargas na cabotagem brasileira, entre outros pontos.

“Daí para a frente, as empresas poderão se tornar grandes operadoras de transporte, independentemente do modal que vão utilizar. O importante é terem consciência de que essa infraestrutura está começando a se tornar realidade e poderá ser uma grande oportunidade para

o transportador se colocar como um operador logístico”, prevê.

### Preocupações no horizonte

Para Benatti, o destaque negativo do ano de 2022 será a disputa eleitoral e, mais precisamente, o tipo de promessa de campanha que poderá ser feito. Ele teme retrocessos com relação à legislação trabalhista, “que é recente, está em vigor, mas, volta e meia, vemos ameaças a ela”. Em seu entender, a Justiça do Trabalho ainda tem certa relutância em aplicar as novas previsões legais; e o ambiente acabou conturbado, com a existência de muitos questionamentos por meio de ações diretas de inconstitucionalidade.

“Temos de dar um sério recado a todos os brasileiros a respeito da responsabilidade de se eleger um Congresso comprometido com o país (com as causas do país), e não com partidos, ideologias e interesses pessoais. Aí está a chave do problema. Acho que não é nem tanto o presidente da República, mas, sim, a preocupação de se eleger um bom Congresso, que mantenha as leis boas para o país e contribua para a segurança jurídica”, preconiza.



## Quatro perguntas para Eduardo Sanovicz

Vice-presidente da CNT para o transporte aéreo de cargas e de passageiros e presidente da Abear (Associação Brasileira de Empresas Aéreas)



**1. A recuperação do setor ocorre mais lentamente do que se imaginava devido às novas cepas do vírus. Como deve se comportar a demanda doméstica por voos?**

A Abear não tem trabalhado com projeções sobre o comportamento da demanda em 2022, pois a pandemia trouxe uma situação inédita e atípica, que foge da governabilidade das empresas aéreas e da associação. A nossa projeção diz respeito à malha aérea doméstica, que deverá retornar ao cenário pré-crise até abril deste ano. Já no mercado internacional, a previsão é de retomada integral em 2023, principalmente por causa das fronteiras que permanecem fechadas aos brasileiros. É importante ressaltar que esses dois cenários levam em conta o não agravamento da pandemia e o enfrentamento dos custos estruturais da aviação comercial.

**2. Quanto ao querosene de aviação, a Abear vislumbra um período de maior estabilidade dos preços?**

Historicamente, o querosene de aviação é o item de maior ineficiência econômica para as empresas aéreas. A Abear não vislumbra um período de mais estabilidade para o preço do querosene de

aviação (QAV), já que esse tipo de combustível é cotado em dólar, cujo valor, em relação ao real, tem registrado sucessivos recordes. O Brasil é o único país do mundo que cobra um imposto regional sobre o QAV, o ICMS, o que o torna um dos mais altos do mundo. Além disso, a fórmula de precificação considera taxas como se esse combustível fosse totalmente importado, sendo que mais de 80% são processado no país. Em 2021, segundo dados da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), o QAV acumulou alta de 76,1%. Essa variação supera a do diesel (+56%), a da gasolina (+42,4%) e a do gás de cozinha (+36%), combustíveis que têm sido apontados como alguns dos principais colaboradores para a escalada da inflação brasileira.

**3. Ao longo do ano, quais questões regulatórias merecem atenção?**

Apesar de o ano de 2022 ser mais curto, do ponto de vista da atuação institucional, por causa dos conhecidos impactos que o processo eleitoral causa na agenda política, dois importantes temas regulatórios e tributários serão discutidos este ano. O primeiro é a MP n.º 1.089/2021, que pretende simplificar, desburocratizar e

modernizar o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA). Fruto de um trabalho primoroso da Anac e do Ministério da Infraestrutura, a proposta foi muito bem recebida pelo setor. A segunda é a MP n.º 1.094/2021, que reequilibra a alíquota do imposto de renda incidente sobre as operações de *leasing* de aeronaves. Esse foi um assunto discutido ao longo de dois anos com os ministérios do Turismo, da Infraestrutura e da Economia, que entenderam a necessidade de deixar a tributação nacional do setor mais próxima do que é praticado internacionalmente.

**4. O que de melhor pode ocorrer para o setor este ano?**

O retorno da malha aérea doméstica aos patamares pré-pandemia já será uma ótima notícia, pois comprovará a resiliência durante a pior crise da história do setor. Isso tem sido possível graças ao planejamento e à organização das empresas aéreas, em parceria com a Abear, e à interlocução da associação com o poder público na busca por soluções. Também vale destacar a união da cadeia do turismo, já que as companhias aéreas são o principal catalisador dessa atividade fundamental para a geração de empregos e renda.



## Questão de sobrevivência

Pesadamente afetado pela pandemia da covid-19, o segmento de transporte urbano de passageiros se prepara para novas batalhas. “É preciso afirmar que este é o pior dos momentos. De março de 2020 até agora, o endividamento do setor está em R\$ 22,4 bilhões, em todo o país. O descasamento entre receita e oferta está em torno de 17,7%. Portanto, o cenário não é promissor; e o início do ano é sempre complicado, porque acontecem as negociações salariais. As datas-bases das categorias de motoristas e cobradores vão de janeiro até maio. Provavelmente, teremos de fazer algum reajuste salarial, já que a inflação está acima de 10%”, contextualiza Otávio Cunha, presidente executivo da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos).

Cunha explica que os prefeitos estão relutantes em reajustar as tarifas, o que é um complicador neste momento. “Eles aguardam a ajuda do governo federal, que foi solicitada recentemente pela Frente Nacional de Prefeitos e que se consubstanciaria com finan-

ciamento, por meio do Governo Federal, da gratuidade dos idosos. Muitos falam que gratuidade não é custo, mas, sim, representa perda de receita, que, de alguma maneira, é repassada àqueles que pagam a passagem”, sublinha.

Ainda assim, nem tudo está perdido. “Precisamos de apoio para avançar a proposta apresentada pelo senador Antonio Anastasia (PSD/MG) em setembro passado. Trata-se de um novo marco legal para o transporte público, em que se busca dar, definitivamente, sustentabilidade econômica a esse serviço”, defende o presidente da NTU. “Esse projeto fornece caminhos para se melhorar a qualidade do transporte e prevê uma nova política tarifária, em que a tarifa pública passa a ser uma tarifa política, por decisão do Executivo local. Assim, teremos uma tarifa que caiba no

bolso do usuário e uma tarifa de remuneração, que seria a justa remuneração às concessionárias pelo serviço executado”, antecipa.

Abrangente, o novo marco teria o condão de reinventar a prestação do serviço de transporte público, com benefícios para concessionárias e usuários. “O projeto aponta para dar mais segurança jurídica aos contratos. Ele estabelece um novo modelo de concessão, que é a concessão patrocinada, que já existe na lei das PPPs e é utilizada, com sucesso, nas concessões de rodovias e, também, na área metroferroviária”, acrescenta. E conclui: “Esse projeto prevê que os atuais contratos sejam revistos e adaptados à nova lei. Creio que este seja, talvez, o grande apelo: ele daria uma resposta definitiva para a sustentabilidade do transporte público de passageiros”.



## De vento em popa

A infraestrutura portuária brasileira vem avançando em ritmo consistente e mostrou resiliência frente à crise sanitária. Por isso, André Zanin, diretor executivo da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima), dosa as projeções positivas para 2022 com o receio de que haja retrocessos.

“O ano de 2022 é um ano de eleições. Eleições que vão causar uma estagnação talvez maior do que em outras ocasiões, porque, de um lado, a gente tem um compromisso de entregar obras e projetos em uma velocidade frenética; e, de outro, há uma posição que não colabora para que as coisas aconteçam em um formato mais rápido”, identifica. “E a gente sabe que qualquer entrega de infraestrutura significa avanço

imediate e exponencial na oferta de transporte”, raciocina.

Zanin destaca que, apesar da piora em infraestrutura rodoviária (captada pela Pesquisa CNT de Rodovias 2021), “pontos importantes (da infraestrutura), aqueles próximos a portos e a corredores logísticos que ajudam a infraestrutura portuária, foram entregues, melhorados ou mantidos”. E acrescenta: “Na nossa expectativa para 2022, essas entregas deverão surtir um efeito bem favorável”.

Quanto ao choque da cadeia logística, que repercutiu em todo o mundo, o diretor vê condições para a sua superação em 2022. “Houve, sim, esse impacto negativo, que ‘desbalanceou’ totalmente a logística brasileira em relação a itens de maior valor agregado. Contudo, em 2021, diversos portos

no Brasil já anunciaram recorde de movimentação de cargas – Rio Grande, Paranaguá, Belém, Itaquí, Santos e outros”, ressalva.

Se não houver imprevistos muito severos, há previsões muito positivas. “Em 2022, a expectativa da Fenamar para o nosso segmento é que os portos continuarão funcionando a todo vapor, com as escalas de navios se mantendo e, inclusive, batendo recordes. Havendo mais escalas de navios, dá para afirmarmos que, certamente, teremos índices favoráveis de movimentação de cargas”, revela.

Para a configuração desse quadro, pesa um fator que tende a ser desvantajoso para outros segmentos. “É importante sinalizar que o câmbio está favorável. A desvalorização do real, para nós, é favorável, porque a maioria dos serviços é atrelada à moeda americana. Também para os exportadores é bom. Com a taxa do dólar lá em cima, o mercado fica mais propício. Então, para a Fenamar, 2022 é um ano bacana”, resume. ■





# ROTA da NUTRIÇÃO

**CNT | SEST SENAT | ITL**

## Promovendo alimentação saudável nas rodovias brasileiras.

O cuidado com a saúde do trabalhador do transporte vai além do espaço físico das nossas unidades.

O Rota da Nutrição é uma iniciativa do SEST SENAT para atuar junto a restaurantes de todo o Brasil, oferecendo refeições balanceadas e nutritivas aos trabalhadores em viagem.



Clique, acesse e saiba mais sobre o projeto e conheça os restaurantes participantes da rota.  
[www.sestsenat.org.br/rotadanutricao](http://www.sestsenat.org.br/rotadanutricao)

# Na crise, a oportunidade

---

*É preciso saber a hora de mudar a estratégia e, até mesmo, a natureza do negócio. Nesta reportagem, analisamos o case de uma empresa catarinense que soube “pivotar”*

por Aline Roriz



**D**erivado do inglês *to pivot*, que significa mudar ou girar, o termo “pivotar” é muito conhecido entre empresários e indica mudança no rumo do negócio. Durante uma crise, trocar o foco do negócio pode ser a solução para a sobrevivência de uma empresa. Isso inclui desde aproveitar oportunidades até lançar produtos novos e inovar na prestação do serviço.

Esse foi o caminho encontrado pelo Grupo Forquilha, sediado em Criciúma (SC), responsável pelo transporte coletivo de passageiros na região. Santa Catarina foi o estado com a quarentena mais rígida do país para o transporte público – foram 114 dias sem circulação de ônibus. No estado catarinense, não há subsídio do governo para a empresa sobre o valor da tarifa de ônibus. Sendo assim, a empresa sobrevive apenas das passagens vendidas. E foi nesse período em que eles perceberam a necessidade de oferecer mais do que um serviço público – eles ofertariam mobilidade.

“O que nós fizemos foi entender a nova realidade e nos adequar ao mercado, buscando opções de receita além do transporte público. Entendemos que o Grupo Forqui-

linha não podia mais ser uma empresa apenas de transporte, e, sim, precisava ser a melhor solução de mobilidade da região”, conta Greice Keli Sehnem, gerente administrativa da empresa.

Assim, o grupo criou um produto com o objetivo de atender às mais diversas demandas de transporte. O Tr@nsporta foi desenvolvido com base em três pilares: mobilidade, tecnologia e segurança. Atualmente, o produto está sendo utilizado no transporte escolar de Criciúma (SC), mas pode ser contratado por qualquer empresa que tenha necessidade desse tipo de serviço, com mais cuidado e humanização.

### Monitoramento de alunos

A empresa venceu uma licitação da Prefeitura de Criciúma (SC); e a cidade tornou-se a primeira no país a oferecer serviço de transporte com monitoramento individualizado, por meio de aplicativo, para alunos da rede municipal de ensino, da Apae (Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais) e da Ama (Associação de Amigos do Autista). No município, o serviço foi batizado pela prefeitura de GPScola e começou a operar em junho de 2021. Atualmente, mais de 1.600 estu-

dantes de diferentes idades usam o transporte escolar gratuito todos os dias, incluindo cerca de 400 pessoas com dificuldades motoras ou alguma outra deficiência. Por meio do aplicativo — disponibilizado aos pais, responsáveis, motoristas e monitores do transporte —, cada estudante é monitorado desde a saída até a chegada à sua casa.

O serviço possui 15 ônibus, oito vans e 30 automóveis. Todos os motoristas passaram por um processo seletivo, em que foram levados em conta aspectos que se revertem na maior segurança do público transportado. Por meio do aplicativo, é feito o agendamento do transporte na casa do estudante até a porta da escola. O trajeto é inte-

“Além da inovação e da mudança de atuação, estamos falando de humanização e de uma gratificação enorme em poder ajudar o próximo. Vemos que os alunos das escolas especiais estão ganhando muito com isso. A gente vê que a inclusão acontece, de fato, quando eles têm as necessidades atendidas.”

*Greice Keli Sehnem,  
gerente administrativa  
do Grupo Forquilha*



gralmente monitorado pelo sistema de GPS e do QR Code do aluno.

Para o funcionamento do GPS-cola, a empresa tem a tecnologia Mobzgo como parceira. A empresa tem uma Central de Controle Operacional 24 horas, com todas as informações sobre rotas, percursos, tempo de deslocamento, quantidade de passageiros embarcados, já transportados, ausências e quilometragem percorrida diariamente.

Todas essas informações também ficam disponíveis para a prefeitura.

Os pais e responsáveis podem acompanhar a aproximação dos veículos para fins de embarque. Ao adentrar no veículo, cada aluno será identificado graças a um QR Code criptografado que, por sua vez, permitirá o acompanhamento do percurso até o desembarque. A partir disso, por meio do monitoramento central, é possível

identificar desembarques fora dos locais definidos, lentidão acima dos parâmetros aceitáveis e até mesmo a geração de alertas.

Os pais podem, ainda, avisar diretamente, no aplicativo, caso o filho não vá à escola, evitando atraso no transporte dos outros alunos. Além da tecnologia do aplicativo, todos os ônibus e as vans possuem câmeras de monitoramento e monitores escolares que acompanham as viagens.



## Fonte de renda alternativa

O Grupo Forquilha usa aplicativos de transporte como exemplo de inovação e solução em mobilidade, com custo de investimento reduzido. Assim, para prestar o serviço de transporte escolar municipal, a empresa usa os ônibus que já tinha na frota e subcontratou as vans e os carros. “Fizemos parcerias. Todos os motoristas passaram por verificações com o nosso RH, fizeram treinamentos e foram considerados aptos

para realizar o transporte”, explica Greice.

“Além de profissionais contratados, a empresa do serviço também está disponibilizando às famílias dos alunos que façam as rotas de transporte com o uso de automóveis. Os pais ou familiares interessados em transportar os alunos podem se inscrever e passar pela seleção e pelo treinamento. Esse serviço é remunerado, gerando renda para as famílias dos alunos atendidos”, detalha Greice.



## O novo normal, finalmente

A pandemia da covid-19 está sendo a grande responsável por modificar a realidade na qual os negócios estão inseridos e por fazer com que todos os profissionais se adaptem a uma nova maneira de desenvolver suas atividades.

O novo normal interferiu nos mais diversos segmentos, porém, é inegável o quanto transformou os setores de transporte de cargas e de logística, dois dos mais afetados pela crise. No primeiro ano de pandemia no Brasil, em 2020, houve uma queda de 8% nos fretes realizados nos primeiros seis meses. Contudo, o número de cargas transportadas só nas rodovias aumentou 62% em comparação com o ano anterior.

Entretanto, além do novo coronavírus, ocorreram outros fatores de instabilidade, tais como a escassez de contêineres,

elevando o frete marítimo a valores jamais vistos, e o aumento do preço do diesel, que, em 2021, subiu 44,6% nos postos de combustíveis do país, segundo estimativa da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).

“Para reagir à crise, o primeiro passo é não ignorar o problema”, ensina Luiz Gustavo Nery, diretor comercial do Grupo Rodonery Transportes. “É preciso entender qual é o verdadeiro cenário e o quanto ele pode afetar o seu negócio. Ter o controle dos custos para reduzi-los ao máximo possível, analisar os recursos alocados de maneira eficiente, renegociar os preços e os prazos com os fornecedores e expandir o portfólio são algumas das atividades que podem organizar a empresa e contribuir, positivamente, nestes momentos de vulnerabilidade”, complementa.

“Uma loja que diz ‘vendo café’ vai ficar para trás da outra que diz ‘Já sei que você gosta de café, mas eu o vendo mais barato e o entrego todo mês, sem você pedir’. É preciso pensar de que forma eu vou facilitar a vida do cliente. Se o *delivery* será feito por meio de drone, não importa, mas, sim, de que forma a sua entrega vai fazer diferença na vida das pessoas.”

Claudio Santos,  
professor de MBA  
e CEO da HS&E



## Dicas do especialista

O professor Claudio Santos sugere um roteiro de autoanálise para saber se está na hora de “pivotar” o negócio:

- Qual é o seu propósito?
- A quem você quer servir?
- Quais são os seus clientes?
- Quais são as necessidades dos seus clientes?



## A hora exata do giro

Turbinado pela inovação tecnológica, o novo normal é, também, um ambiente hiper-competitivo. “O advento da covid-19 foi ruim por um lado, mas muitas empresas estão ganhando dinheiro. Nesta nova era, mudam as forças produtivas, de modo que estamos vivendo uma aceleração nas formas de trabalho. A mudança é fundamental e emergencial, caso contrário, você vai desaparecer”, alerta Claudio Santos, professor de

MBA e CEO da HS&E, empresa de soluções tecnológicas.

Claudio explica que, no setor de transporte, independentemente do modal, você está em um negócio destinado a facilitar a vida das pessoas, seja movimentando cargas, seja levando passageiros. Por isso, é preciso refletir onde o cliente precisa de serviço e de que forma o empresário pode se diferenciar.

“As crises sempre poderão estar à espreita do negócio,

principalmente para aqueles que não estiverem atentos às constantes transformações, mas ter a sabedoria para administrá-las é o fator crucial para a reinvenção. Acredito que estamos no início de um futuro promissor e inovador do transporte de cargas, que será mais tecnológico; e devemos estar prontos para fazermos jus a essa posição com criatividade, inovação e adaptabilidade”, finaliza Luiz Gustavo Nery, diretor do Grupo Rodonery Transportes. ■



# Cada vez mais digital

*Latam acaba com o check-in presencial, facilitando o processo de embarque e apontando que o caminho do setor é a digitalização*

por Carlos Teixeira





Quanto mais rápido, prático e fácil, é melhor. Em um mundo onde todo tempo conta, é preciso melhorar, aperfeiçoar e acelerar operações. Somada a isso está a necessidade de evolução dos processos para evitar o contato físico entre as pessoas e trazer segurança sanitária ainda em um momento de pandemia.

É nesse cenário em que a tecnologia se encaixa perfeitamente; e as companhias aéreas, mesmo ainda sofrendo impactos negativos da crise, têm investido para garantir mais comodidade aos clientes. Exemplo disso é a Latam Linhas Aéreas, que anunciou o fim do *check-in* presencial em suas operações, reduzindo a burocracia e facilitando os processos. O novo processo foi testado durante a pandemia e, com os resultados positivos, passou a integrar os serviços da companhia.

“O *check-in* automático faz parte desse processo e busca atender a uma demanda de operação mais simples. A ideia é que o passageiro chegue ao aeroporto cada vez

mais pronto para voar, sem filas e burocracias, para aproveitar a sua viagem da melhor forma possível”, explica o diretor de Customer Care da Latam, Rafael Abib Walker.

Na prática, o serviço funciona assim: ao comprar a passagem pelo site ou pelo aplicativo da companhia, o passageiro já recebe a confirmação do *check-in* de maneira automática. Inicialmente, o cartão de embarque vai conter as informações relativas ao voo, ao assento e à bagagem despachada, quando houver. Depois, na data da viagem, outras informações serão agregadas, como o portão e o grupo de embarque. Será possível ainda receber notificações das alterações por meio do WhatsApp, SMS ou email, a critério do cliente. De toda forma, vale destacar que as opções de *check-in* presencial e online ainda estarão disponíveis aos clientes que optarem por essas modalidades.

“O *check-in* automático é uma das primeiras novidades da transformação digital da Latam. Hoje, 70% dos passageiros de voos domésticos no Brasil já embarcam sem realizarem

o *check-in* presencial ou online. A adesão vem crescendo mês a mês e, como consequência direta disso, a Latam viu cair até mesmo o volume de uso dos terminais de autoatendimento, de 20% para 10%, o que representa uma economia de 20 minutos na espera e no atendimento, facilitando o processo de viagem do cliente”, resalta Walker.

As evoluções tecnológicas que facilitam a experiência do passageiro, economizando tempo e tornando mais ágeis todos os processos, são uma tendência irreversível em setores como a aviação, na avaliação do diretor de Segurança e Operações de Voo da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Ruy Amparo. “Houve o incremento no uso de meios já existentes, como os aplicativos para *check-in* e a documentação digital do passageiro sendo aceita em larga escala, até a implantação de processos novos, como o acesso digital de empregados de terra e tripulantes às áreas restritas dos aeroportos.

Amparo ainda cita que o mercado brasileiro está alinhado com





outros países em relação à automação dos processos e à experiência do passageiro. “Assim como nos processos bancários, a aviação brasileira trabalha com muitos avanços que encontramos em outros países. A tendência, a médio prazo, é de uma automação cada vez maior.

Hoje, em conjunto com os aeroportos e o governo, está em implantação o reconhecimento facial para embarque, ainda restrito a alguns aeroportos, mas que vai facilitar o processo de segurança e documentação pré-embarque, aumentando o distanciamento social”, explica Amparo.

O diretor da Abear lembra, no entanto, que a implantação de processos automáticos depende de vários fatores, como a disponibilidade de rede local de internet em alta velocidade, além do perfil de passageiros em cada tipo de voo. “A pandemia, inegavelmente, afetou a capacidade de investimento das empresas pela redução de fluxo de caixa. Então, os processos de automação que requerem altos investimentos foram, em alguns casos,

reprogramados. Por outro lado, em outras frentes (onde a economia de custos ou o aumento da segurança sanitária se mostravam mais rápidos), houve justamente uma aceleração dessas transformações, como a automação dos processos de *check-in*.”

A Gol Linhas Aéreas, primeira companhia a vender bilhetes pela internet no Brasil, também segue investindo em produtos e serviços que melhorem a experiência e otimizem o tempo. Para isso, a empresa se juntou à Inbenta, empresa global especializada em ferramentas para o atendimento e autoatendimento nos canais digitais, e aprimorou a ferramenta de atendimento no WhatsApp. Ainda inédita no mercado, a solução, que, na sua primeira versão, permitia a consulta de informações e o contato humano, agora possibilita ao usuário realizar todo o processo de *check-in* pelo aplicativo, além de gerenciar reservas, consultar horários e *status* de voos, informações sobre bagagens, assistências especiais, selecionar assentos, entre outros serviços.

“A Inbenta e a GOL reuniram esforços para ampliar os recursos da GAL, assistente virtual da companhia, no WhatsApp”, comenta Ángel Trujillo, *country manager* da Inbenta Brasil. Com a nova versão, é possível reduzir o contato físico, possibilitando ao usuário evitar totens ou o atendimento em balcão, sem a necessidade de baixar um aplicativo específico com o autoatendimento via comunicador. Segundo Trujillo, ainda existem dificuldades de transformar a aplicação em algo simples para o consumidor; e tornar a experiência do usuário agradável foi um grande trabalho.

“Cerca de 35% das pessoas que precisavam fazer o *check-in* conseguiram concluí-lo por meio dessa solução. Com a pandemia, estamos incentivando nossos clientes a utilizarem os canais digitais para compra de passagens, escolha de serviços, alterações, *check-in* e aquisição de serviço de bordo”, diz Elisa Midore, gerente de Relacionamento com o Cliente da GOL. ■



# Novo gás para o setor

---

*Aumento da frota de navios movidos  
a GNL é passo importante para o processo  
de descarbonização do transporte marítimo*

por Carlos Teixeira



**E**m setembro de 2020, o porta-contêineres Jacques Saade, com seus 400 metros de comprimento e 61 metros de largura, da armadora francesa CMA CGM Group, debutou como o maior navio movido a GNL (gás natural liquefeito) do mundo. Com capacidade para 23 mil TEUs (contêiner de 20 pés de comprimento por oito pés de largura e de altura), a embarcação fez a rota França-Pacífico, emitindo 20% a menos de dióxido de carbono, 85% a menos de nitrogênio e, praticamente, zerando as emissões de dióxido de enxofre

(redução de 99%), em comparação com navios equivalentes.

O Jacques Saade é o primeiro de uma série de outros nove irmãos, que estão em construção e que se juntarão à frota da empresa. Ele pertence à nova geração de embarcações ambientalmente corretas, cujo exemplar mais famoso é o cargueiro Siem Confucius, que começou a operar em junho de 2020, com a missão de transportar 4.800 veículos da montadora Volkswagen da Europa até as Américas do Norte e Central. Apto a reduzir as emissões de dióxido de carbono em

até 25%; de óxido de nitrogênio em até 30%; e de óxido de enxofre em até 100%, o Siem Confucius também utiliza GNL em sua propulsão.

Trata-se de uma tecnologia que veio para ficar, dado o rigor das atuais regras da IMO (Organização Marítima Internacional), que, desde janeiro de 2020, determinam que a emissão de dióxido de enxofre por navios seja reduzida de 3,5% para 0,5%. O limite é obrigatório para os navios que operam fora das áreas de controle de emissões designadas (Mar do Norte e Báltico), onde o limite já é de 0,10%. As resoluções

## Sinais de expansão

“Muitos navios com capacidades similares às máximas observadas para seus perfis já estão sendo projetados com a propulsão baseada em GNL”, revela o mestre em Engenharia de Transportes Carlos Alves. “Isso vale para os VLCCs (maior classe de navios-tanque) e, também, para a segunda geração de navios Chinamax, que são os maiores navios utilizados na movimentação de graneis sólidos. Essas embarcações já estão preparadas para a realização da transição para a propulsão por GNL ou, até mesmo, outros combustíveis alternativos”, esclarece.

Alves ainda destaca que, para rotas como Brasil-China,

EUA-China, Europa-China e EUA-Europa, por exemplo, a tendência é que se utilizem navios cada vez maiores, dada a redução nos custos de transporte marítimo por tonelada. “Nesses casos, a adoção da propulsão por GNL ampliará a redução dos custos da operação, já impactadas pelo ganho de escala.”

Um estudo da IMO de 2016, sobre a viabilidade do uso do GNL pelo transporte marítimo, revela que a tecnologia vem sendo testada pelo setor aquaviário há mais de 50 anos. Mais especificamente, o primeiro navio mercante que usou o combustível foi o norueguês Glutra, construído em 2000, lembra a porta-voz da instituição,

Natasha Brown. De acordo com ela, desde 2001, mais de 40 navios movidos a GNL foram construídos; e outros 40 estão em construção ou conversão.

Brown frisa que, nos próximos anos, a infraestrutura portuária terá de ser adaptada. “Alguns portos já estão equipados para bunker de GNL. Caberia a portos individuais, autoridades marítimas, governos nacionais e partes interessadas de abastecimento de combustível escolher em qual infraestrutura eles deveriam investir – o que dependerá de uma série de considerações, incluindo as necessidades de combustível dos navios que fazem escala nos portos”, diz a porta-voz.



pretendem diminuir as emissões de enxofre em 77% – uma redução de, aproximadamente, 8,5 milhões de toneladas de dióxido de enxofre por ano.

Além do evidente ganho ambiental, há vantagens econômicas. Atentos a esse aspecto, muitos armadores estão acelerando a renovação de seus equipamentos. “De acordo com dados de 2020 fornecidos pela SEA-LNG (coalizão multissetorial que acompanha a evolução do GNL no transporte marítimo), o número de navios com propulsão a gás, entre 2010 e 2020, teve crescimentos anuais entre 10% e 20%. No início de 2020, registrou-se uma frota de 175 navios em operação; e outros 200

foram encomendados”, repara o economista Tiago Buss, especialista em Planejamento de Transportes.

### Tanque cheio

No médio prazo, a questão do abastecimento das embarcações não deve ser um problema. “Com a ampliação do mercado portuário, a tendência é que haja uma agilidade grande na adaptação de portos e terminais para a disponibilização desses serviços. Dado o crescimento da frota de navios de GNL nos últimos anos, espera-se que os projetos de implantação das estruturas necessárias sejam acelerados”, pondera Buss.

Especialista em Meio Ambiente e Transportes do LabTrans

(Laboratório de Transportes e Logística), ligado à UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina), José Pedro Francisconi Junior reforça que o Brasil tem longa experiência no uso de gás, no abastecimento de veículos automotores, indústrias e residências, o que facilita o desenvolvimento da estrutura de abastecimento em áreas portuárias. “Em diferentes graus de implementação, temos projetos que preveem o uso de GNL no Porto do Açu (RJ) e nos portos do Rio Grande (RS), de Itapoá e São Francisco do Sul (SC), Paranaguá (PR), Santos (SP), Suape (PE) e Pecém (CE), além de estudos dentro da bacia amazônica”, enumera.

## Escala de eficiência energética

Em junho de 2021, a IMO adotou medidas que exigirão que todos os navios calculem seu EEXI (Índice de Eficiência Energética de Navios Existentes), seguindo os meios técnicos para melhorar sua eficiência energética e estabelecer seu indicador anual de intensidade de carbono operacional. A intensidade de carbono liga as emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa) à quantidade de carga transportada na distância percorrida. Os navios receberão uma classificação de acordo com sua eficiência energética (sendo que “A” é a melhor categoria). Por exemplo, um navio classificado como “D” por três anos consecutivos será obrigado a apresentar um plano de ação corretiva até alcançar o padrão mínimo (categoria “C”).

## Energia eólica

A Vale realizou, em julho de 2021, no Porto de Tubarão, em Vitória (ES), uma operação com o primeiro navio mineraleiro de grande porte do mundo equipado com sistema de velas rotativas (*rotor sails*). O navio Sea Zhoushan é um Guaibamax, de propriedade da Vale, e tem capacidade de 325 mil toneladas. As velas rotativas são rotores cilíndricos, com quatro metros de diâmetro e 24 metros de altura - equivalente a um prédio de sete andares. Durante a operação, os rotores giram em diferentes velocidades, dependendo de condições ambientais e operacionais do navio, para criar uma diferença de pressão de forma a propeler o navio para a frente, em um fenômeno conhecido como efeito Magnus. São cinco velas instaladas que permitem um ganho de eficiência de até 8% e uma redução de até 3,4 mil toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente por navio, por ano. O tempo entre projeto detalhado até a fabricação e instalação do equipamento foi de um ano. ■

# Cobiçado cobre

---

*Durante a pandemia, dispararam os casos de furto de cabos de energia nos metrô do Rio de Janeiro e de Porto Alegre. Solução envolve apoio das forças de segurança pública*

por Carlos Teixeira

Arquivo Sistema CNT



O furto de cabos de cobre do sistema de sinalização dos metrô registrou um aumento de 142% em 2021. Foram 861 ocorrências, que exigiram uma reposição de 41,7 km do material. Quanto ao sistema da rede aérea, ocorreram 69 ações criminosas, com perda estimada de 6,3 km de cabos. Os números foram confirmados pela SuperVia, operadora de transporte ferroviário da cidade do Rio de Janeiro (RJ).

A concessionária estima ter gastado R\$ 1,65 milhão em reposição de cabos. Além desse prejuízo, há as perdas acumuladas em razão da interrupção do serviço. De janeiro a novembro de 2021, foram contabilizadas 1.502 viagens canceladas ou interrompidas devido ao furto de cabos ou materiais de fixação de trilhos. Como resultado desses episódios, 3,6 milhões de lugares deixaram de ser ofertados.

A malha ferroviária nacional tem muitos trechos não murados, o que a deixa mais vulnerável. “No caso do Rio de Janeiro, são vários os problemas no entorno da via férrea, como moradias irregulares nas margens, existência de comunidades conflagradas, trânsito de pedestres e veículos sobre as linhas, entre outros problemas”, enumera o diretor de Operações da SuperVia,

Marcelo Feitoza. “São questões que demandam soluções por parte do poder público, porque envolvem políticas públicas”, reforça.

Por lei, a segurança do sistema é uma das atribuições do GPFer (Grupamento de Policiamento Ferroviário). “Nós contribuímos com o fornecimento de informações e imagens, que auxiliam o trabalho da polícia nas investigações. A concessionária precisou fazer uma parceria com a Polícia Militar, para aumentar a quantidade de policiais disponíveis, já que o efetivo do GPFer não é suficiente, e com a Polícia Civil, para o repasse de informações e concentração dos registros de ocorrência na DRF (Delegacia de Roubos e Furtos)”, esclarece Feitoza.

Em pouco tempo, os convênios deram resultados, com um aumento expressivo do número de criminosos detidos. “Hoje, contamos, em média, com 65 policiais militares por dia, no sistema. Paralelamente a essas ações de segurança e inteligência, nas áreas mais sensíveis ou onde os furtos são mais frequentes, a concessionária reinstalou os cabos de forma subterrânea, mas essa é uma medida mitigadora à ausência de segurança pública, que custa caro e requer muito trabalho dos nossos técnicos”, ressalva o diretor.

Não há como avançar sem o compromisso do poder público, en-

fatiza Joubert Flores, presidente da ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos). “Existe toda uma cadeia ilegal, pois um cabo de cobre que foi furtado será, posteriormente, vendido. Muitas vezes, o crime é praticado por usuários de drogas. Então, é uma questão de segurança pública”, pondera.

Flores lembra que o rompimento de cabos de energia é um transtorno e pode até interromper o serviço. Porém, quando o cabo é de sinalização, o atraso é inevitável, já que o protocolo é aumentar o intervalo entre os trens. “O atraso acaba sendo a única forma de manter a segurança dos usuários. Já pensamos em enterrar os cabos ou cimentar, mas isso acaba inviabilizando a manutenção”, acrescenta o presidente da ANPTrilhos.

### Reforço garantido

Em nota enviada à reportagem, a Secretaria de Estado de Transportes do Rio de Janeiro informou que as Polícias Militar e Civil intensificaram as ações estratégicas de combate à atuação de grupos criminosos na malha ferroviária fluminense, a partir de setembro de 2021. A secretaria afirma que o efetivo do GPFer está reforçado para atuar nas estações e na malha ferroviária, apoiado pelos batalhões



dos bairros e das cidades cortadas pela via férrea, “que conta, ainda, com o suporte do Recom (Batalhão de Rondas Especiais e Controle de Multidões) e do GAM (Grupoamento Aeromóvel).

Segundo a secretaria, o reforço inclui a repressão ao comércio irregular de produtos contrabandeados e pirateados nas estações, em apoio a órgãos municipais de ordenamento urbano e vistorias

em ferros-velhos. De acordo com a nota, de setembro até o fim de 2021, 87 pessoas foram presas em flagrante por furto na SuperVia; e, em outubro do ano passado, o aumento do percentual de prisões em flagrante desse crime foi de 100% em relação a outubro de 2020.

“Além disso, desde o início de setembro, foram apreendidos 2,38 km de cabos de sinalização; 178 metros de cabos de aterramento; 52

metros de cabos de rede aérea e mais de 200 componentes metálicos da malha ferroviária”, complementa o informe. A nota cita ainda que, em uma fase da operação Caminho do Cobre, da Polícia Civil, cerca de meia tonelada de material foi apreendida e mais de 20 pessoas foram presas. “Em outras duas fases, os agentes recuperaram mais de duas toneladas de materiais utilizados para a fixação de trilhos”, finaliza o texto.

## Medidas de contenção

Não é só a capital fluminense que convive com esse tipo de crime. Em 2021, nas linhas da Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre), foram registrados 125 casos de furtos de cabos ou equipamentos de sinalização, totalizando 5.184 metros de cabos que precisaram ser substituídos e um prejuízo estimado em R\$ 1,16 milhão, considerando-se material e mão de obra. Também foram subtraídos 4.240 metros de cabos de energia, com prejuízo estimado de R\$ 640 mil.

As ocorrências resultaram em pelo menos 89 viagens perdidas e 73 minutos de atraso. Considerando os ajustes necessários e a redução de velocidade, cerca de

90 mil passageiros chegaram a ser afetados por dia, especialmente no mês de agosto de 2021, quando esse tipo de delito atingiu o seu ápice.

“Há dificuldade na adoção de medidas que protejam os cabos. A grande extensão da via torna difícil o controle, bem como os locais por onde ela passa. Em alguns trechos, a via corta regiões que favorecem a invasão. A proteção tem de ser realizada de forma a permitir manutenções futuras e não interferir na circulação das equipes de manutenção de outros sistemas. A questão social também é fator de grande influência. O valor do cobre se tornou um atrativo, principalmente, para os

consumidores de drogas”, analisa Carlos André da Silva, gerente de Operações da Trensurb.

Silva defende a adoção de medidas de contenção, como a instalação de barreiras e reforço na vigilância dos locais mais sensíveis. “É preciso haver a realização de fóruns de discussão entre as operadoras para análise e troca de informações sobre as medidas adotadas e a formação, por meio da ANPT trilhos, de um grupo voltado exclusivamente a esse tema. O estreitamento do relacionamento com os órgãos de segurança tem sido extremamente positivo. Houve redução expressiva do número de ocorrências”, argumenta. ■

# Serviço de qualidade ao seu alcance

---

*Em janeiro de 2022, entrou em vigor a coparticipação de dependentes no custeio de alguns serviços do SEST SENAT*

por Aline Roriz

*fotos/Arquivo Sistema CNT*



**D**urante mais de cinco anos, os trabalhadores de empresas do transporte contribuintes do SEST SENAT e os seus dependentes legais tiveram acesso totalmente gratuito aos serviços prestados pelas unidades operacionais da instituição nas áreas de saúde, qualidade de vida e desenvolvimento profissional. Entretanto, com o advento da pandemia da covid-19, o setor de transporte foi um dos mais atingidos pela crise econômica; e o SEST SENAT sofreu uma brusca queda de arrecadação. Para que a instituição consiga continuar realizando um trabalho eficiente e eficaz, fornecendo suporte para atuação das empresas do segmento, algumas mudanças na sua estrutura se tornaram necessárias a partir deste ano.

Desde o dia 1º de janeiro, os dependentes de trabalhadores do

transporte passaram a pagar para acessarem serviços de média e alta complexidades e alguns cursos que são ofertados pelas unidades operacionais em todo o país. É importante lembrar que o benefício da gratuidade será mantido para grande parte dos serviços aos dependentes — em média, 75% dos atendimentos na área de saúde prestados a dependentes do transporte permanecerão gratuitos — tomando como base dados de 2020. Para os trabalhadores do transporte contribuintes não haverá qualquer alteração.

Para definir os serviços a serem cobrados, foi considerado o grau de complexidade deles a partir de estudos técnicos. Para as especialidades de saúde, foram considerados aspectos como: dificuldade técnica para execução, valor dos materiais utilizados, tipo de tratamento e tipo de consulta. Para os cursos a complexidade levou em conta o tema e a competência do instrutor, a carga horária e o uso da estrutura física e técnica, além da empregabilidade.

“Mudança tem a ver com evolução. O mundo está evoluindo. E o SEST SENAT também. As nossas ações estão embasadas em estudos sólidos e têm um único objetivo: permitir que o SEST SENAT

possa continuar crescendo e ofertando serviços essenciais e de qualidade que contribuem para

o desenvolvimento do transporte brasileiro”, destaca a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

A medida se faz necessária para que o SEST SENAT continue a realizar investimentos na manutenção e no aprimoramento de atendimentos de saúde, atividades de esporte e lazer e cursos profissionalizantes; na oferta de mais tecnologia; na ampliação da rede de unidades; na disponibilização de estruturas físicas sempre modernas; e na facilitação do acesso digital aos serviços.

### Qualidade como destaque

O SEST SENAT não abre mão de fazer o melhor pelos seus clientes. E o resultado disso é a permanência deles mesmo com as mudanças deste ano. “Eu e meus dois filhos somos pacientes da área de odontologia já tem um tempo, e o que mais me chamou atenção para iniciar o tratamento no SEST SENAT foi a qualidade e a atenção dos profissionais com a gente. Mesmo com a informação de que vamos passar a pagar uma taxa por alguns serviços, vale muito a pena continuarmos lá porque, além de o valor ser muito baixo, eu sei que serei bem atendida”, conta Cíntia Sales Sousa dos Santos, de 36 anos, que mora em Ilhéus (BA). O marido de Cíntia é empregado de uma empresa de transporte de cargas. Ela e os filhos usufruem dos serviços do SEST SENAT como dependentes.



## Regras de transição

O SEST SENAT estabeleceu uma regra de transição para que os dependentes dos trabalhadores do transporte possam, em 2022, dar continuidade ou, até mesmo, concluir o tratamento que foi iniciado em 2021, de forma gratuita. Assim, a gratuidade será garantida por um período, em cada especialidade. Veja os detalhes:

### Tratamentos de saúde em andamento



**Odontologia:** O dependente terá até o dia 31 de março de 2022 para concluir o plano de tratamento que foi previsto até o dia 31 de dezembro de 2021.

Para os serviços de ortodontia (aparelho), prótese e implante, o dependente contará com a gratuidade em até seis meses, ou seja, até o dia 30 de junho de 2022. No caso da ortodontia, esse prazo de gratuidade valerá somente para a manutenção do aparelho.

**Fisioterapia e Nutrição:** O dependente contará com a gratuidade para concluir o plano de trabalho até o dia 31 de março de 2022, até o limite de dez consultas por especialidade.

**Psicologia:** O dependente terá direito a 12 sessões gratuitas por ano. O dependente será cobrado somente a partir da 13ª sessão realizada no ano.

### Atividades na Escola de Esportes



Para dependentes matriculados até 31 de dezembro de 2021, a gratuidade das atividades da Escola

de Esportes será garantida até o dia 31 de junho de 2022.

### Matriculados em um curso



Se o registro da matrícula do dependente tiver sido realizado até 31 de dezembro de 2021, ele poderá concluir o curso com garantia de gratuidade.

O dependente perderá o benefício se solicitar o trancamento ou o cancelamento ou se abandonar o curso em 2022.

Saiba mais detalhes aqui:





## Benefícios do SEST SENAT

Desde 2018, o SEST SENAT vem expandindo e modernizando a sua rede. Hoje, são 159 unidades operacionais em todo o país, com 40 unidades inauguradas nos últimos três anos. A instituição está presente em todos os estados brasileiros e continua abrindo caminhos e expandindo o negócio em presença física e digital, para atender às mais diversas necessidades. As estruturas prezam pela eficiência e pela sustentabilidade e contam com tecnologia de ponta para a oferta de cuidados com a saúde e a capacitação profissional.

As unidades também contam com atendimento nas especialidades de fisioterapia, nutrição, odontologia e psicologia, além de projetos voltados ao esporte e

ao lazer, todos com profissionais altamente capacitados, estruturas modernas e materiais de elevado padrão. O atendimento, principalmente nas especialidades de saúde, é integrado, personalizado e humanizado. Além disso, o SEST SENAT é uma instituição consolidada e reconhecida pela excelência na promoção da saúde, da qualidade de vida e do desenvolvimento profissional.

A capilaridade das unidades do SEST SENAT é um grande diferencial para os trabalhadores do transporte que viajam por todo o país e que, muitas vezes, estão acompanhados de algum dependente. Quando inicia um tratamento no SEST SENAT, o paciente tem o his-

tórico de atendimento disponível em qualquer unidade do país, o que facilita o acesso de outros profissionais e a continuidade do tratamento mesmo que ele esteja em viagem.



Pelo Portal do Cliente, é possível pré-agendar consultas de saúde e realizar a pré-matricula nos cursos presenciais ou no formato webaula (aulas ministradas online, ao vivo, pelos instrutores).



Acesse:

## Qualidade do atendimento

Para dar suporte a todas as transformações pelas quais o mundo vem passando, o SEST SENAT preparou treinamentos e ações que vão embasar a atuação de cada um dos colaboradores, com destaque para o Programa de Encantamento, que tem o atendimento ao cliente como foco central. O Programa dá as bases necessárias para que as unidades

possam conquistar e manter clientes cada vez mais fiéis e tem como lema “O Jeito SEST SENAT de Encantar o Cliente”. Esse é um primeiro passo para que a instituição possa ocupar um lugar de destaque ainda maior no mercado de oferta de capacitações profissionais e de serviços de saúde. ■



Leia mais sobre a qualidade do atendimento do SEST SENAT na matéria especial da edição de outubro da revista CNT Transporte Atual.



# Missão futuro

*Com o propósito de promover uma imersão em ambientes de tecnologia e inovação avançadas e prospectar novas fronteiras de negócios, o Sistema CNT realizou a Missão Internacional do Transporte aos Emirados Árabes Unidos*

por Diego Gomes,  
dos Emirados Árabes Unidos

Missão  
Internacional  
do transporte

DUBAI  
2 0 2 2



Os Emirados Árabes Unidos (EAU) se consolidaram, nas últimas décadas, como um celeiro de inovação e tecnologia para o mundo, apresentando cidades futuristas e projetos ambiciosos de desenvolvimento sustentável em diversos setores. A partir de 2008, a região se tornou o segundo parceiro comercial médio-oriental do Brasil. Em 2020, foi o principal destino árabe das exportações brasileiras e a quarta nação árabe para importações. Segundo especialistas, as economias brasileira e emirática possuem alto grau de complementaridade, havendo diversos eixos de sinergia nos setores comercial e de investimentos.

O sistema de transporte dos EAU – em constante processo de

expansão – é moderno e eficiente, estando em sintonia com a vocação do país como *hub* logístico. Existe boa conexão entre os diversos modais, uma nova rede ferroviária está sendo construída e alguns portos e aeroportos estão associados a zonas francas nas quais empresas estrangeiras podem atuar com uma série de vantagens.

A partir dessa premissa, o Sistema CNT, formado pela Confederação Nacional do Transporte, pelo SEST SENAT e pelo ITL (Instituto de Transporte e Logística), coordenou, entre os dias 14 e 22 de janeiro, a Missão Internacional do Transporte aos Emirados Árabes Unidos. A iniciativa, promovida pelo SEST SENAT, levou uma delegação formada por aproximadamente 50

executivos de algumas das maiores empresas de transporte do Brasil para proporcionar uma imersão em ambientes de avançada tecnologia, prospecção de negócios, *networking* empresarial, visitas técnicas e de busca de oportunidades de investimentos na região. A missão contou com a organização da CCAB (Câmara de Comércio Árabe-Brasileira).

“Com a missão, o Sistema CNT buscou promover a troca de experiências sobre modelos de negócios, tecnologias e procedimentos para operações comerciais e de investimentos. Além disso, contribuiu, decisivamente, para aproximar o setor transportador brasileiro de potenciais parceiros”, explicou o presidente do Sistema CNT, Vander Costa.

## Expo Dubai 2020 – a ponte para o amanhã

A delegação de transportadores visitou a Expo Dubai 2020, uma exposição universal itinerante, promovida a cada cinco anos. Com o tema “Conectando Mentes e Criando o Futuro”, a Expo Dubai 2020 abriga mais de 200 pavilhões de 192 países, sob os pilares Mobilidade, Sustentabilidade e Oportunidade. Além de apresentar o estado da arte da ciência e da tecnologia, a exposição configura um espaço propício para governos e empresas realizarem prospecção comercial e investimentos.

A diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, explica a importância de

proporcionar essa experiência *in loco* aos transportadores brasileiros. “Os investimentos, em todo o mundo, já vêm sendo moldados conforme a rapidez e a magnitude das mudanças exponenciais e das transformações disruptivas de diferentes modelos de negócios. O setor de transporte brasileiro precisa abraçar essa nova realidade.” Nicole destacou que o grupo de empresários saiu da exposição com a certeza de que muitos dos compromissos assumidos pelos países e pelas empresas dependem de inovações e soluções tecnológicas. “O cenário atual já exige das empre-



sas revisões dos seus modelos de negócios, com o propósito de se manterem competitivas frente a mudanças cada vez mais aceleradas.”

Anunciada como o maior evento internacional aberto ao público desde o início da pandemia, a Expo Dubai acontece com um ano de atraso, por causa da covid-19, e vai até 31 de março de 2022. A última edição foi em Milão, em 2015; e a próxima está prevista para 2025, em Osaka e Kansai, no Japão.



Durante a missão, foram cumpridas todas as recomendações das autoridades sanitárias para prevenção da covid-19.

O CEO e secretário-geral da CCAB, Tamer Mansour, reforçou que a experiência refletiu o interesse compartilhado do Brasil e dos Emirados Árabes Unidos em colaborar para aumentar a capacidade do

setor privado, promover negócios e investidores, melhorar o acesso ao mercado e marcar um aumento notável no volume de comércio bilateral. “Certamente, essa experiência foi única, mas ela não pode parar por aqui. Existem muitas oportunidades em termos de tecnologia, de *startup*, de *blockchain*, de modernidade e de investimentos.”

## Parque tecnológico

No emirado de Sharjah (aproximadamente a 30 km de Dubai), a comitiva visitou a sede do Sharjah Research Technology and Innovation Park. Segundo a executiva sênior, Naziha Antar, o parque reúne 22 universidades e institutos, possui 47 mil estudantes em atividade e tem como objetivos centrais desenvolver e gerenciar um ecossistema de inovação que promova a pesquisa e o desenvolvimento, além de apoiar as atividades empresariais. Para isso, o parque conta com a colaboração e o fomento do governo, da indústria e da academia.

“Já abrigamos mais de 160 empresas emergentes especializadas em tecnologias inovadoras

avançadas, trabalhando em vários setores.”

Ainda na região de Sharjah, os transportadores testaram uma linha experimental de um veículo voador, desenvolvido pela uSky Transport, com sede na Bielorrússia. De acordo com a empresa, uma rede dessa natureza, totalmente implementada em toda a cidade, poderia suportar 10 mil passageiros/hora, com os veículos aéreos capazes de viajar em até 150 km/h. Oleg Zaretskiy, CEO da uSky Transport, disse que busca aliviar o congestionamento nas estradas e poupar áreas de terreno para a construção de passarelas, espaços públicos de lazer ou, até mesmo, para a preservação da vegetação local.

Para o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, além da troca de conhecimento e das visitas técnicas, a missão promoveu a integração entre alguns dos principais empresários do Brasil. “Tivemos acesso a um material muito rico e vasto para pensarmos os desafios do transporte. É primordial investirmos em ações de inovação tecnológica orientada à sustentabilidade, eficiência e competitividade do setor transportador. A tendência mundial à automação precisa ser acompanhada e já impacta o mercado de trabalho e os processos da atividade transportadora em todos os seus modais.”

## Relações comerciais

A Missão Internacional também incluiu reuniões estratégicas no escritório da Câmara de Comércio Árabe-Brasileira, em Dubai. Por lá, os empresários brasileiros tiveram uma demonstração exclusiva do aplicativo CAFU, uma empresa de entrega de combustível por *delivery*.

Representante da empresa, Alaa El Huni, responsável pela área de expansão internacional e parcerias, declarou que, com a tecnologia, é possível abastecer veículos em qualquer lugar. “Essa tecnologia tem potencial para transformar Dubai em uma grande *smart city*. O sistema enche o depósito de qualquer veículo onde quer que esteja.”



## Transporte público em Dubai

Em continuidade às agendas da missão, a RTA (Autoridade de Estradas e Transporte de Dubai) recebeu a delegação brasileira para apresentar o modelo de transporte público no emirado. A RTA é responsável pelo planejamento e pela execução de projetos de transporte e tráfego em Dubai, elaboração de legislação e planos estratégicos, planejamento e construção do Metrô de Dubai, desenvolvimento de outras soluções integradas de sistemas viários e redes marítimas seguras e alinhadas com os planos de desenvolvimento econômico da cidade e os mais altos padrões internacionais.

“Dubai é uma cidade com mais de 3 milhões de habitantes. Recebemos aproximadamente 20 milhões de turistas todos os anos; e nossa principal prioridade é garantir que as pessoas se desloquem de uma forma muito segura e, também, suave e sustentável”, disse a diretora de Estratégias de Transporte da RTA, Mona Al Osaymi.

A delegação, também, conheceu o funcionamento do metrô de Dubai. Com cerca de 90 km de extensão e totalmente automático, ele foi o primeiro metrô do mundo árabe e apresenta uma forma eficiente de explorar a cidade. Existem apenas duas linhas



principais: a vermelha, que se ramifica em duas rotas na estação Jabal Ali, e a verde.

## Agenda da infraestrutura

Para entender as melhores práticas aplicadas nos Emirados Árabes Unidos para o segmento de transporte, a comitiva de empresários brasileiros teve um encontro com representantes do Ministério de Energia e Infraestrutura dos Emirados Árabes. Estiveram no encontro a engenheira Noura Al Hawli, diretora do Centro de Controle Rodoviário Federal; Ali AlNuaimi, chefe do Planejamento e Desenvolvimento de Transportes Terrestres; e Omar Al Bahri, *head* de Sustentabilidade Financeira e Desenvolvimento de Negócios.

“No Ministério de Energia e Infraestrutura, buscamos desenvol-

ver e aumentar a competitividade do transporte e da infraestrutura, assumindo a liderança global nesse campo”, afirmou Noura Al Hawli, além de detalhar o projeto de duas fases de mobilidade inteligente dos Emirados Árabes Unidos que integra um planejamento macro para os próximos 50 anos.

Segundo o ministério, até 2030, os Emirados Árabes Unidos estarão entre os países líderes mundiais em mobilidade intermodal inteligente. Essa visão foi desenvolvida levando-se em consideração a segurança (viagens de carro mais seguras), a sustentabilidade (mobilidade amigável ao meio ambiente), a eficiência

(otimização do monitoramento do transporte e das operações), a confiança (garantia de serviços de mobilidade confiáveis) e a desburocratização.

Os EAU possuem malha rodoviária asfaltada de mais de 4.000 quilômetros de extensão, sendo que a maior parte apresenta excelentes condições. O número de rodovias duplicadas é significativo. Está em andamento o projeto Etihad Rail, que prevê a construção de 1.200 quilômetros de ferrovias cortando o país. A primeira etapa, destinada ao transporte de cargas, terá 270 quilômetros de extensão e deverá ficar pronta em 2013.



## Comércio eletrônico

A Zona Franca do Aeroporto de Dubai (Dafza) proporciona facilidades e serviços para quem quer levar seus negócios para o emirado. Além de oferecer isenção de impostos, localização estratégica, propriedade total, repatriamento completo dos ganhos e infraestrutura de alto padrão, a Dafza conta com a CommerCity, dedicada exclusivamente ao comércio eletrônico na região do Oriente Médio e no Norte da África (MENA).

Na sede da CommerCity, os transportadores foram recebidos pelo CEO da empresa, De Vere Forster, e puderam constatar que as pessoas que compram por *e-commerce* nos Emirados Árabes estão acostumadas a receber seus produtos no mesmo dia ou entre um e dois dias, no máximo. Forster explicou que, para os produtos brasileiros ou de outros países terem competitividade nesse mercado, eles precisariam estar armazenados localmente.

Ele apresentou o serviço de *e-fulfillment centre*, o centro de distribuição da CommerCity, que mantém produtos de diversas empresas e faz todo o serviço de logística. Além do centro, a CommerCity também pode montar o *site* da marca e todos os processos. Segundo Forster, leva cerca de 12 semanas para um *e-commerce* se estabelecer na zona franca e menos tempo se ela já tiver o *e-commerce* já montado.

## Portos e conexões marítimas

Os EAU dão grande prioridade ao desenvolvimento do sistema portuário, considerado essencial para o desenvolvimento econômico do país. Para aprofundar a imersão na cadeia logística arábica, a delegação de transportadores se deslocou até o emirado de Abu Dhabi. Por lá, os portos são os principais facilitadores de logística, indústria e comércio da região, bem como uma ponte que liga Abu Dhabi ao mundo.

Operando vários *clusters* que abrangem portos, cidades industriais e zona franca, marítima, logística e digital, o portfólio de Portos de Abu Dhabi compreende portos e terminais nos Emirados Árabes Unidos e mais de 550 quilômetros quadrados de zonas industriais dentro da Zona Industrial Khalifa de Abu Dhabi



(KIZAD) e ZonesCorp, o maior grupo integrado de comércio, logística e negócios industriais do Oriente Médio.

Na visita para conhecer a logística integrada do Abu Dhabi Ports (AD Ports), os empresários brasileiros foram recebidos por Mohammed Gharib, vice-presidente, e Mohammed Khder, CEO da Zone Corp e KIZAD.

“Para acelerar a expansão do setor, os principais portos dos EAU estão localizados em zonas francas, que oferecem vantagens significa-

tivas às empresas: 100% de isenção fiscal para importação e exportação; 15 anos de isenção fiscal de impostos corporativos, renováveis por igual período; dispensa de participação de sócio nacional na propriedade dos negócios; possibilidade de repatriação de 100% do capital e dos lucros; e serviços de suporte, como patrocínio para vistos de residência”, detalhou Gharib. Segundo ele, a participação do governo é majoritária na construção e na administração dos portos e das zonas francas. ■



# Inovação no centro do debate

---

*O Instituto de Transporte e Logística inicia 2022 com a realização da primeira edição do Fórum de Inovação do Transporte*

por Carlos Teixeira

Arquivo Sistema CNT



**F**omentar a discussão e a troca de conhecimentos sobre ferramentas e tendências inovadoras e tecnológicas aplicáveis ao setor transportador é o principal objetivo do novo projeto do ITL (Instituto de Transporte e Logística). O FIT – Fórum ITL de Inovação do Transporte – se propõe a ser um espaço de debates e de geração de conhecimento sobre temas relevantes para a operação e a gestão do transporte em todos os seus modais.

Realizado em parceria com a CNT e o SEST SENAT, o FIT é um evento em formato híbrido (com palestras presenciais e transmissão ao vivo pelo canal da CNT no YouTube) que reunirá, a cada edição, diversos atores para a construção de um novo pensamento sobre o setor de transporte.

“As transformações estão acontecendo, de maneira muito rápida e intensa, em todos os setores da economia. E, no transporte, isso não tem sido diferente. Como um instituto que tem como propósitos qua-

lificar, desenvolver e inovar para tornar o setor de transporte mais competitivo, o ITL dá esse novo passo em 2022, com o lançamento do FIT. Queremos contribuir, cada vez mais, para o desenvolvimento e o crescimento da atividade transportadora no Brasil”, explica João Victor Mendes, diretor executivo do ITL.

A primeira edição será realizada no próximo dia 9 de fevereiro e terá como tema “Novas tecnologias e conectividade nas rodovias brasileiras”. O evento irá debater sobre a tecnologia e seu papel decisivo para o desenvolvimento econômico e social do país, com apresentação de questões que abrem espaço para debates que possam auxiliar empresas, governos e a sociedade na construção de caminhos para a implantação de rodovias inteligentes no Brasil.

“Diversos temas abrem espaço para a realização desse debate, como o recente leilão da tecnologia 5G; a sanção da lei n.º 14.157/2021, que estabelece condições para a implementação da cobrança do

pedágio proporcional ao trecho percorrido (o chamado de *free flow*); e as concessões rodoviárias que estão sendo realizadas pelo governo federal”, destaca Mendes.

A diretora adjunta do ITL, Eliana Costa, frisa que o fórum é o espaço ideal para um debate qualificado, gerador de informações e conhecimento junto a empresas e autoridades públicas. “Esperamos, por meio dele, fortalecer o processo de sensibilização do setor sobre a incorporação de novas tecnologias para o transporte. Nosso intuito, a partir do tema dessa primeira edição, é debater a atual estrutura regulatória relacionada às novas tecnologias utilizadas em rodovias; compartilhar o que tem sido desenvolvido de inovação para o transporte rodoviário no Brasil e no mundo; e fomentar o ecossistema de inovação do setor de transporte”, detalha.

A primeira edição do FIT conta com o patrocínio da Huawei, fornecedora multinacional de equipamentos para redes e telecomunicações.



FÓRUM ITL DE >>>  
**INOVAÇÃO DO  
TRANSPORTE**  
**CNT | SEST SENAT | ITL**

**9 DE FEVEREIRO,  
DAS 14H ÀS 18H**

**Programação:**

**Painel I:** Modernização das rodovias a serviço do setor de transporte – Caminhos para o transporte conectado.

**Painel II:** Estrutura regulatória para adoção de novas tecnologias no setor de transporte – Oportunidades e desafios.

**Painel III:** Inovações nas rodovias brasileiras – O sistema de livre passagem (*free flow*) e a segurança nas rodovias.

**Painel IV:** Conectividade nas rodovias e o desenvolvimento humano e social.

Faça sua inscrição:  
[forum.itl.org.br](http://forum.itl.org.br)





No Digital Hub,  
**você se desenvolve com**  
**especialistas** de renome  
internacional em gestão  
de negócios.



### Jake Knapp

Como expandir a gestão  
eficiente e ágil?



### Otto Scharmer

Liderança e produtividade:  
do manual para o mundo real



### Peter Diamandis

Fundamentos do Pensamento  
Exponencial



### Brené Brown

Ferramentas de gestão para lidar  
com crises e os sprints  
de aprendizado



Ficou interessado?  
Clique, acesse o QR Code  
ao lado e saiba mais.



DIGITAL HUB

CNT / SEST SENAT / ITL hsm

# Para não condenar o país à mediocridade

por Luiz Afonso dos Santos Senna

A proximidade de um novo período eleitoral é propícia para cobrar a realização das reformas estruturantes, bem como a apresentação de programas robustos que viabilizem a retomada de investimentos, que, se forem acompanhados por uma trajetória descendente da dívida pública e da diminuição da relação déficit público/PIB, podem criar o necessário espaço fiscal que possibilite o aumento do investimento público.

O World Economic Forum, em 2019, mostrou que o Brasil ocupava o desconfortável 116º lugar entre 144 países, na qualidade de suas rodovias; 85º lugar na eficiência das ferrovias; e 104º lugar em eficiência dos portos. Vários anos de baixo investimento reduziram o crescimento potencial da economia e da infraestrutura. A infraestrutura inadequada pode subtrair entre 10% e 15% do PIB.

Caso siga a tendência atual e mantenha a taxa média de crescimento do PIB registrada na última década (menos de 2% ao ano), o Brasil precisará de mais de meio século para alcançar o produto *per capita* de países desenvolvidos. O grande desafio é ao menos dobrar a taxa de crescimento do PIB nos próximos anos, o que requer a não repetição dos sucessivos erros de políticas públicas, que reduziram o potencial de expansão da economia.

A trajetória de investimentos em transportes no Brasil, nos últimos 20

anos, teve seu ápice em 2010, quando as rodovias receberam investimentos de R\$ 43,2 bilhões. Os investimentos privados, crescentes nos anos recentes, são geralmente concentrados nos cinco primeiros anos das concessões, o que reflete os ciclos de licitações.

Um caso emblemático é o dos Estados Unidos. Depois de um longo processo de discussão, foi sancionada, no final de 2021, a Lei de Infraestrutura, que injeta na economia recursos da ordem de US\$ 1,2 trilhão para a reconstrução de rodovias, pontes e ferrovias, expansão do acesso à água potável e acesso à internet de alta velocidade.

O Brasil precisa de programas e ações impactantes como as americanas. Nas últimas décadas, não houve investimentos públicos suficientes ou a atração de recursos privados por meio de privatizações, concessões e PPPs, nem tampouco ambientes regulatórios estáveis, com agências reguladoras qualificadas, independentes e autônomas.

Planejar a infraestrutura requer postura e visão de Estado. O planejamento competente e articulado, juntamente com a realização das reformas estruturantes, é o caminho para a viabilização dos investimentos, podendo vir a se consolidar como a espinha dorsal de um grande pacto nacional pelo desenvolvimento. Se não investir intensamente, o país corre o risco de ficar condenado à mediocridade socioeconômica.



**Luiz Afonso dos Santos Senna**  
Pós-doutor pela University of Oxford (Inglaterra), PhD em Transportes pela University of Leeds (Inglaterra), conselheiro-presidente da AGERGS (Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul).



# Desafios da infraestrutura: o pacote americano

por Armando Castelar Pinheiro

No fim de 2021, após longa negociação, o Congresso dos EUA aprovou um pacote de US\$ 1,2 trilhão em investimentos em infraestrutura, a ocorrerem ao longo de cinco anos. Há um foco na infraestrutura de transporte, vista como defasada e um limitante à competitividade americana. Mas há, também, inversões focadas na questão ambiental, como a criação de uma rede nacional de tomadas em que os carros elétricos possam carregar suas baterias, tornando-os mais atraentes para futuros compradores.

A ideia de um projeto nacional para modernizar a infraestrutura, com recursos públicos, e também a participação de investidores privados e o financiamento parcial por tarifas, pode servir de inspiração para o Brasil. Além disso, penso que a ênfase deveria recair sobre a infraestrutura de transporte, também buscando modernizar e expandir as instalações, além de objetivos de natureza ambiental.

As rodovias, em especial, necessitam de um programa assim. De 1998 a 2018, o PIB do transporte rodoviário de cargas cresceu 3,9% ao ano (a.a.), enquanto a frota brasileira de veículos quadruplicou. Já a malha pavimentada aumentou só 1,67%

a.a., com aquela administrada pelo Dnit, expandindo apenas 0,96% a.a. Eis porque, já em 2003, 80% da malha federal haviam sido restaurados, pela última vez, há mais de dez anos; e só 5%, há menos de cinco anos. Isso explica porque apenas 18% dessas rodovias estão em bom estado de conservação.

A carência de investimentos explica esse quadro. Depois de ficar, na média, em 1,32% do PIB, no decênio 1965-74, o investimento em rodovias caiu para menos de 0,5% do PIB em 1978, diminuindo ainda mais nos anos seguintes. De 1977 a 1996, investiu-se apenas 0,18% do PIB nas rodovias federais, uma fração dos 0,61% investidos a.a. no decênio anterior. O gasto com manutenção também tem ficado aquém do necessário: apenas 0,071% do PIB contra uma depreciação também anual de 0,083% do PIB, ou seja, o gasto sequer compensa a depreciação, o que dirá permitir a expansão de capacidade.

Um programa plurianual e abrangente pode ser a alavanca de que o país precisa para reforçar seus instrumentos de planejamento e gestão, melhorando a regulação e dando segurança jurídica ao investidor. Demanda por bons serviços não falta.



**Armando Castelar Pinheiro**  
Ph.D. em Economia pela Universidade da Califórnia, pesquisador associado do FGV IBRE (Instituto Brasileiro de Economia) e professor do Instituto de Economia da UFRJ



# De olho no Supremo

por Alexandre Alkmim Teixeira

O STF (Supremo Tribunal Federal) divulgou os destaques da pauta do Plenário para o primeiro semestre do ano de 2022. Nada menos do que 16 casos tributários são de extrema relevância aos contribuintes.

Iniciamos pela discussão do voto de qualidade no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). A partir da edição da lei n.º 13.988/2020, os empates nos julgamentos da Corte Administrativa Federal devem ser decididos favoravelmente ao contribuinte. A matéria está em discussão, em três ações diretas de inconstitucionalidade, sendo que a CNT (Confederação Nacional do Transporte) ingressou como *amicus curiae* nos referidos feitos.

Para o mês de maio, o Supremo pautou dois casos que tratam da interpretação dos limites da coisa julgada em matéria tributária. Em suma, o tribunal decidirá se o contribuinte que obtiver uma decisão favorável para não pagar um tributo perderá automaticamente o seu direito diante de uma nova decisão

na Suprema Corte que considere a cobrança constitucional.

Por fim, para junho de 2022, o STF irá decidir, em dois processos, acerca da constitucionalidade da multa de 50% pela negativa de compensação apresentada pelo contribuinte. A matéria já vem com posicionamento favorável do STJ (Superior Tribunal de Justiça), mas cria grande expectativa quanto à palavra final do Supremo Tribunal Federal.

Nesse contexto, chamamos a atenção para os posicionamentos da Corte Constitucional quanto à modulação de efeitos. Isso ocorre quando o STF reconhece a inconstitucionalidade de determinado tributo, mas determina que os efeitos retroativos somente sejam aplicados àqueles que tenham proposto ação judicial, ou seja, o contribuinte que não ingressou em juízo questionando o tributo não terá direito à restituição dos valores pagos indevidamente.

Seguimos acompanhando de perto os referidos julgamentos, que podem impactar diretamente a vida das empresas.



**Alexandre Alkmim Teixeira**

Doutor em direito tributário pela USP e consultor jurídico tributário da CNT





## Glossário **CNT** do transporte

Baixe o app e conheça os significados de termos relacionados a todas as modalidades do transporte.



Baixe o app em:  
[cnt.org.br/qr-glossario](http://cnt.org.br/qr-glossario)



**SEST SENAT**

# TALKS

**PALESTRAS TÃO  
CURTAS QUANTO  
O NOME.**

**O TALKS TEM  
NOVIDADES  
TODOS OS  
MESES.**



**Clique** ao lado, informe a sua cidade e o seu estado e solicite o **link de acesso**.