

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Edição
Informativa
da CNT

Ano XXX
maio 2024

336



Impacto negativo

O aumento da mistura do biodiesel no diesel, que hoje é de 14%, tem se revelado prejudicial aos transportadores e ao meio ambiente. CNT defende a realização de testes de viabilidade técnica e o aprimoramento das especificações do biodiesel

Entrevista

*André Trigueiro
e a sustentabilidade
do transporte*

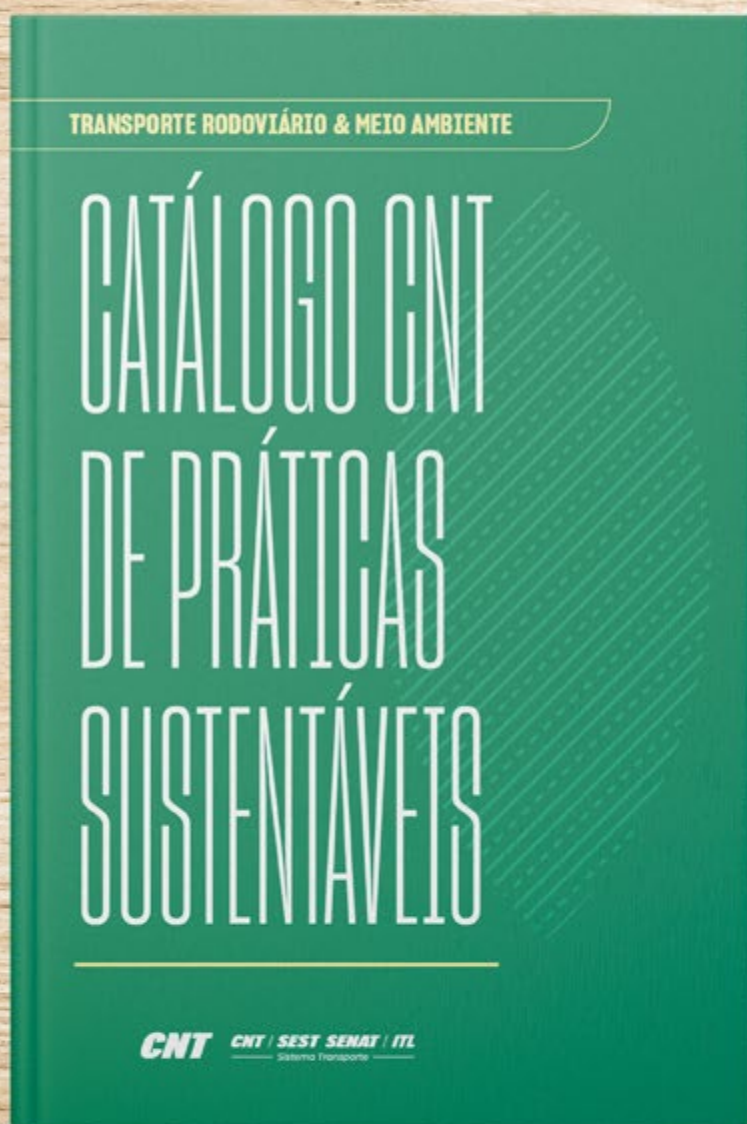
Missão Internacional

*Delegação vivenciou
mindset inovador
dos suecos*

Celebração

*Os 30 anos da
Revista CNT
Transporte Atual*

Faça uma transformação
ambiental e adeque sua empresa
à legislação pertinente ao setor



REVISTA
CNT
TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

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

Edição

Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF
Diego Gomes - MTB 9798/DF

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Luiz Gustavo Gomes
Rafael Castro Bittencourt

Revisão

Anna Guedes

Fale com a Redação

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

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

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

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

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



/// Capa



Alternativas para o transportador

pág. 17

Estudos da CNT esclarecem sobre as características do biodiesel de base éster e apresentam uma opção de baixo carbono, o diesel verde.

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

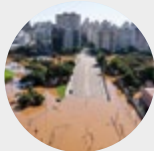




/// Entrevista **André Trigueiro**

O jornalista explica por que o transporte é uma pauta fundamental para o país – e comenta o papel da Revista CNT para o amadurecimento da cobertura.

pág. 07



/// Institucional

Sistema Transporte se solidariza com o Rio Grande do Sul.

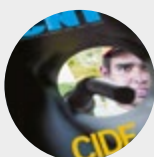
pág. 24



/// Missão Internacional

Empresários brasileiros estiveram em Estocolmo para imersão acadêmica e visitas técnicas.

pág. 29



/// Especial

Revista CNT Transporte Atual chega aos 30 anos como uma importante vitrine para o setor.

pág. 46



/// ITL

Workshop promovido pelo Instituto deu destaque à dimensão ambiental da agenda ESG.

pág. 51

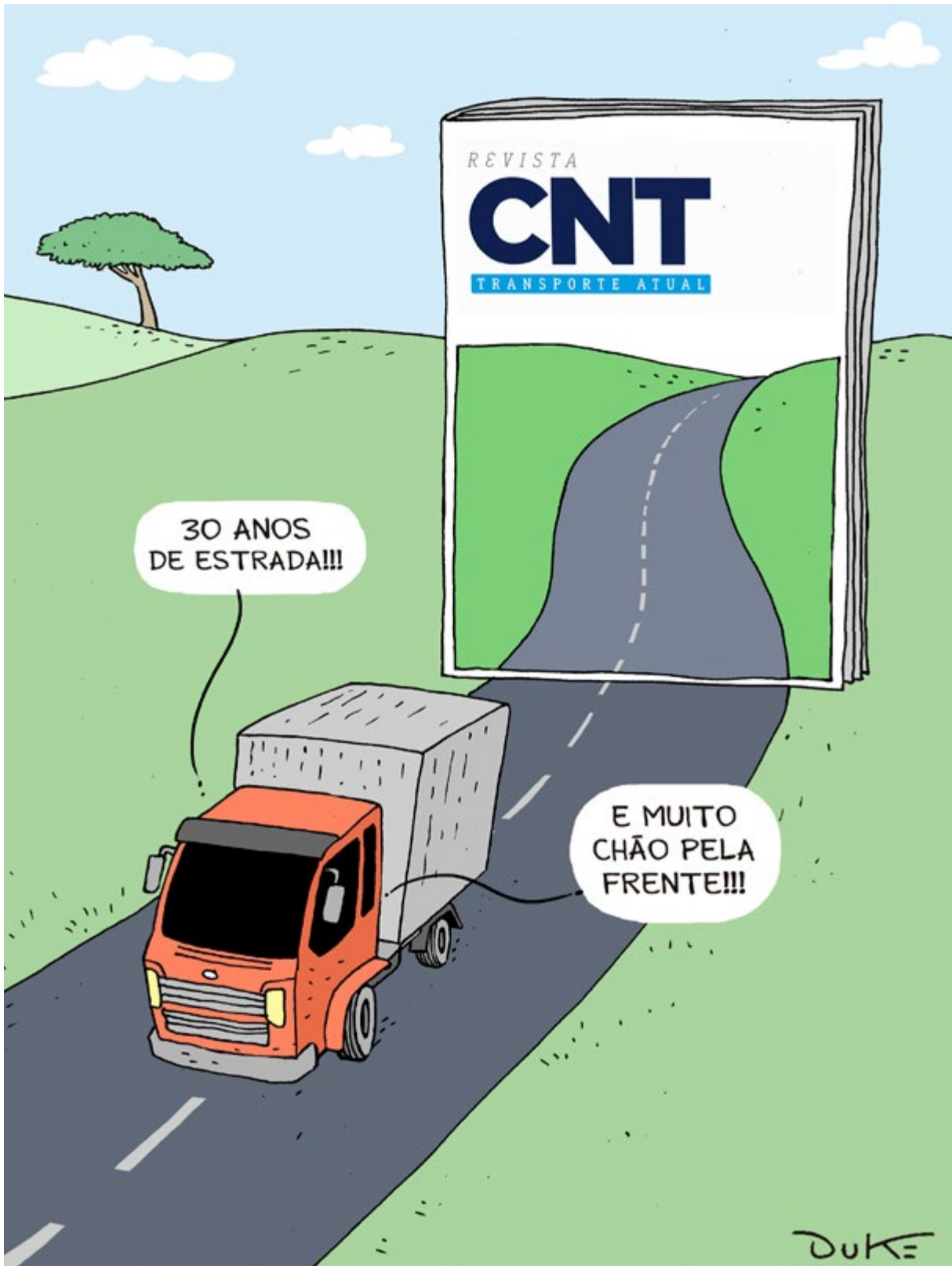
/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 58

/// Opinião
pág. 60





Apoiamos a modernização da matriz energética no transporte

O biodiesel tem sido um tema recorrente em nossas ações em Brasília. Temos defendido a utilização do biodiesel como mistura no óleo diesel com base em testes do produto utilizado para abastecer nossos ônibus e caminhões.

Para fundamentar nossa posição, contratamos estudos científicos junto a duas conceituadas universidades federais brasileiras: a UnB (Universidade de Brasília) e a UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais). Em ambos os resultados, foi detectado que existe um limite para essa mistura.

O governo federal aumentou o limite para 14% ouvindo apenas os interessados na ampliação do consumo, que são os produtores de soja e biodiesel. Eles afirmam ter dados técnicos que autorizam o aumento na mistura. No entanto, quando indagados sobre esses testes, não nos apresentaram nenhum resultado, o que nos leva a acreditar que são testes feitos pela indústria de refino na própria indústria. Não contestamos os resultados, uma vez que não os conhecemos, mas criticamos o fato de o governo se basear apenas em dados fornecidos pelos interessados em aumentar o volume de biodiesel consumido no mercado. É preciso ouvir também a comunidade científica e os consumidores, que, em sua maioria, quase a totalidade, são representados por nós do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL).

Continuamos trabalhando com o estudo contratado por nós e recentemente entregue pela UFMG, o qual esclarece que o biodiesel misturado

pelos refinarias no óleo diesel tem uma composição de, em média, 70% de origem vegetal e 30% de origem animal — conhecido como SEBO, que pode ser bovino, suíno ou de aves. Apenas por essa informação podemos refutar o argumento da indústria de biodiesel de soja, que garante a qualidade na porta da refinaria, pois não é esse biodiesel que chega aos tanques de nossos veículos e está entupindo os filtros, bicos e bombas injetoras e, por fim, danificando os motores.

Alguns afirmam que os veículos estão preparados para receber até B20 (óleo diesel com 20% de biodiesel), uma informação que questionamos, pois na bibliografia disponibilizada pelos fabricantes de ônibus e caminhões no Brasil consta a especificação para a utilização de até B8. Devemos, ainda, nos preocupar com os mais de 8 milhões de ônibus e caminhões produzidos com tecnologia anterior que ainda estão transportando cargas e pessoas pelo Brasil. Apresentamos nosso posicionamento em uma audiência pública no Senado Federal e enviaremos um ofício à ANP com sugestões para aprimorar a norma técnica e a fiscalização.

Apoiamos integralmente a modernização da matriz energética no transporte brasileiro, desde que seja cientificamente comprovada a redução de emissão de poluentes e que não seja criada uma reserva de mercado para apenas um produto. Devemos abrir espaço para o biodiesel, HVO, diesel e outros que possam ser

desenvolvidos para reduzir a emissão de poluentes em nosso setor.

Em busca de conhecimento gerencial para o transporte e para entender como o mundo está percebendo e fazendo a mudança da matriz energética, o Sistema Transporte está em uma nova Missão, desta vez para a Suécia, a fim de adquirir conhecimento com a Escola de Economia de Estocolmo, cuja cobertura faz parte desta edição.

O desenvolvimento e a modernização do SEST SENAT ocorrem de forma contínua, como evidenciado pela inauguração de duas unidades em Dourados (MS) e São João de Meriti (RJ), assim como pela reta final da instalação do primeiro simulador aquaviário, que terá início ainda este ano em Belém.

Da mesma forma, o ITL inova com uma série especial de *workshops* em ESG. Além disso, para comemorar com os leitores, trazemos uma matéria mostrando um resumo dos caminhos percorridos da Revista CNT, que completa 30 anos e está em contínua evolução.

Boa leitura!

Vander Costa
Presidente da CNT



Não há desenvolvimento sem sustentabilidade

por Diego Gomes e Gustavo Torres Falleiros

André Trigueiro
Jornalista



O Brasil se ressent da falta de políticas públicas mais assertivas que promovam a transição energética no setor de transporte. Deveríamos ser mais contundentes na definição de metas e de prazos para, progressivamente, reduzir o consumo de óleo diesel, alavancar o uso de combustível vegetal e promover a eletrificação da frota.” Esse é o caminho pelo qual o transporte brasileiro deveria seguir na visão de André Trigueiro, consolidado jornalista brasileiro que se dedica a pautas ambientais.

Professor e criador do curso de Jornalismo Ambiental da PUC-Rio, escritor, palestrante e repórter da TV Globo, Trigueiro é também editor-chefe do

Cidades e Soluções, um dos primeiros programas a falar sobre sustentabilidade no país, em 2006. Ele é ainda comentarista dos programas Estúdio I e Em Pauta, da Globo News. Com sua atuação voltada para os diferentes aspectos do transporte, Trigueiro é um dos maiores vencedores do Prêmio CNT de Jornalismo.

Em entrevista exclusiva à Revista CNT Transporte Atual, o jornalista abordou os principais desafios em conciliar desenvolvimento com sustentabilidade para o país alcançar uma matriz de transporte descarbonizada. Destacou, igualmente, a agenda ESG e a mobilidade urbana nos municípios brasileiros. Confira!

Revista CNT Transporte Atual | Você é um dos maiores vencedores do Prêmio CNT de Jornalismo. Por que a pauta “transportes” é importante? Em que ela contribui para o debate público e para o desenvolvimento do país?

André Trigueiro | O setor de transporte — seja de passageiros, seja de mercadorias — é estratégico. Importa definir um planejamento bem fundamentado, bem estruturado, com quadros técnicos que somem na produção de uma massa crítica que resolva os desafios de cada lugar desse imenso país, porque o Brasil é um país imenso e desigual, e as soluções não podem ser padronizadas. Elas têm que ser tipificadas de acordo com a demanda específica de cada município, de cada região metropolitana. Não temos ainda um transporte público de massa eficiente, barato e rápido, que atenda satisfatoriamente a maioria da população. A prevalência do rodoviarismo também

se revela um problema, posto que o planejamento urbano levou em consideração a prioridade dos motoristas em detrimento dos não motoristas. Isso é um equívoco. É preciso redesenhar as cidades priorizando modais de transporte que sejam complementares e inteligentes, permitindo que se faça deslocamentos utilizando um, dois, três diferentes meios de transporte dentro de uma perspectiva na qual o custo não seja exorbitante e a agilidade seja a máxima possível. Quando a gente fala de um país das dimensões do Brasil, importa considerar esse desafio logístico de interligar o território com meios de transporte rápidos, eficientes e de baixo carbono.

Revista CNT Transporte Atual | Nos últimos anos, muitas mudanças ocorreram nas redações. Ficou mais difícil fazer jornalismo?

André Trigueiro | São vários os desafios do jornalismo profissional

nos dias de hoje. Um desses novos desafios é combater as *fake news*, o espalhamento de informações deliberadamente falsas com o propósito de atacar pessoas físicas ou jurídicas, sabotar a democracia e produzir ondas de ódio, intolerância e preconceito. O jornalismo nunca foi tão importante para denunciar essa indústria da mentira, que, além de tudo, é criminosa. Outra questão é a resiliência econômica das empresas de comunicação. O jornalismo profissional tem custos: manter equipes, deslocar repórteres para lugares eventualmente distantes por tempo indeterminado, entre outras variáveis. Curiosamente, o jornalismo nunca foi tão importante. Ao reportar os fatos e contextualizá-los num mundo complexo, com diversos gêneros de tensão e turbulência geopolítica, econômica, social e ambiental, o jornalismo se torna absolutamente fundamental. Penso que a função social do jornalista se di-



“É preciso redesenhar as cidades priorizando modais de transporte que sejam complementares e inteligentes.”

vide em duas frentes: denunciar o que está errado e sinalizar o rumo e perspectivas. Em tempos de crise como a atual, torna-se ainda mais importante ser vitrine de soluções inspiradoras e apontar caminhos.

Revista CNT Transporte Atual | A CNT tem se empenhado em trazer estudos que mostrem aos transportadores do modal rodoviário alternativas ao diesel (Série Energia, que já tratou de diesel verde, eletromobilidade, biometano etc.). Estudos como esses ajudam a criar um caldo de cultura propício à inovação?

André Trigueiro | Nós temos um gigantesco desafio pela frente, que é o da descarbonização da economia, e o setor de transporte é um dos maiores emissores de gases do efeito estufa do planeta. Estamos falando do uso intensivo de querosene de aviação, de gasolina para automóveis, de óleo diesel para caminhões, ônibus, locomotivas, navios. Estamos falando também do gás natural, que é combustível fóssil, embora seja considerado menos impactante que os demais. Então, sem dúvida alguma, estudos como esses da CNT ajudam a determinar maior celeridade no processo de mudança, que precisa ter metas e prazos para ser levada a sério. Transição energética sem metas e prazos é falácia. Existem, basicamente, duas formas de negacionismo quando o assunto é aquecimento global. Uma é a negação da ciência, que é um absurdo completo. A outra é aceitar

a ciência, mas postergar a solução, empurrar o problema com a barriga na suposição de que haverá sempre tempo para corrigi-lo. Nós não temos esse tempo. É preciso agir com rapidez.

Revista CNT Transporte Atual | Como você enxerga o papel do setor de transporte brasileiro, seja de cargas ou de passageiros, no compromisso com a redução das emissões de gases do efeito estufa?

André Trigueiro | O Brasil se resente da falta de políticas públicas mais assertivas que promovam a transição energética no setor de transporte. Deveríamos ser mais contundentes na definição de metas e de prazos para, progressivamente, reduzir o consumo de óleo diesel, alavancar o uso de combustível vegetal (etanol de cana ou de milho e biodiesel) e promover a eletrificação da frota. O Brasil tem uma enorme vantagem competitiva em relação a outros países quando promove, por exemplo, motores híbridos (especialmente o que combina baterias elétricas com etanol). Estamos desperdiçando tempo, porque as tecnologias já foram desenvolvidas. Precisamos ter mais visão estratégica do que significa acelerar o passo nessa direção.

Revista CNT Transporte Atual | Você foi um dos primeiros jornalistas brasileiros a tratar do tema “cidades inteligentes”. Esse é um debate que avançou? Você



vê as ondas de novas tecnologias melhorando serviços, como o de transporte público?

André Trigueiro | Há uma armadilha no debate referente a cidades inteligentes, as *smart cities*, que tudo se resumiria à tecnologia. Como se um *palmtop* na mão de um prefeito ou de uma prefeita, permitindo acessar em tempo real todas as informações úteis do município a cada minuto, sintetizasse os objetivos mais importantes de uma administração. É preciso ter cuidado para não superestimar os benefícios dessas tecnologias. Elas podem ser muito eficientes, mas entendo que uma cidade realmente inteligente é aquela que otimiza o uso dos recursos, atendendo às prioridades da população a partir do trabalho de uma equipe capacitada tecnicamente para cumprir essa missão. Uma cidade inteligente, por exemplo, é aquela que não descarta lixo ou lança esgoto no lugar errado, não descuida da arborização urbana, se esmera por reduzir (a zero, se possível) a população que vive em áreas de risco e pratica a agenda da adaptação aos eventos climáticos extremos. O que estou querendo dizer é que a gente precisa ter a sensibilidade em relação a esse debate e não achar que a única forma de uma cidade ser considerada inteligente é quando ela tem sistemas tecnológicos de última geração. O estado da arte da informação digital em tempo real ajuda, mas não resolve a equação.

Revista CNT Transporte Atual | Este é um ano de eleições municipais. Gostaríamos de saber se você tem uma reflexão sobre a importância do pleito para a mobilidade urbana.

André Trigueiro | A maior parte das cidades brasileiras é pequena, pobre, inadimplente, com recursos provenientes, principalmente, de aposentadoria, pensão, Bolsa Família. A realidade municipal brasileira é essa. Nessas cidades, os prefeitos têm muitas questões para resolver. E o setor de transporte, obviamente, precisa ser ajustado ou pensado de acordo com a realidade orçamentária e as rotinas de deslocamento de passageiros ou mercadorias dessas localidades. Não há muita margem de manobra e é preciso haver inteligência para perceber como se organiza as rotinas de uma forma mais satisfatória. Há muitas situações de municípios com poucos recursos humanos, materiais e orçamentários disponíveis e prefeitos e prefeitas sem um bom nível de informação sobre como planejar o setor de transporte com inteligência. O segredo de uma boa administração municipal está na capacidade de montar uma equipe e pensar o transporte de forma sistêmica, planejando diferentes modais caprichosamente combinados entre si, facilitando os deslocamentos das pessoas a um custo baixo e com a devida agilidade. Esse é o ponto de partida de um planejamento adequado.

“
O Brasil tem uma enorme vantagem competitiva em relação a outros países quando promove, por exemplo, motores híbridos.”



“ O segredo de uma boa administração municipal está na capacidade de montar uma equipe e pensar o transporte de forma sistêmica, planejando diferentes modais.

Na maioria dos casos, não se resolve um problema dessa ordem de grandeza em quatro anos e, até quando há a reeleição, pode não haver tempo suficiente. Mas é sempre possível fazer alguma coisa, dar um passo adiante. Em resumo: sem planejamento, não há solução.

Revista CNT Transporte Atual | No processo de implementação de práticas sustentáveis, fala-se muito em “pensar globalmente e agir localmente”. Qual é o limite desse pensamento? Um país como o Brasil, que tem insuficiências de infraestrutura, por exemplo, consegue pensar globalmente?

André Trigueiro | Acho esse *slogan* dos ambientalistas muito pertinente. “Pensar globalmente, agir localmente” resume um princípio muito caro aos que estão minimamente bem informados sobre essa crise ambiental e climática sem precedentes na história. Nenhum de nós consegue resolver os problemas do planeta. Isso também vale para os países, individualmente. Haverá solução para o mundo se entendermos o alcance do esforço coletivo, em diferentes níveis e raios de ação. E o Brasil nessa história? Somos um país imenso e desigual. As realidades são muito distintas quanto aos indicadores de renda, IDH, disponibilidade hídrica, energética e de infraestrutura. Então, é ter consciência de que cada realidade tem a sua singularidade e seu desafio específico. É

preciso procurar se espelhar nos melhores exemplos, nas soluções mais inspiradoras, e ter a coragem de mudar. Todos temos algo a fazer. Aliás, muito a fazer.

Revista CNT Transporte Atual | A agenda ESG parece estar suscitando uma onda de regulações e boas práticas. Em alguns países, a iniciativa privada teme a imposição de políticas públicas muito restritivas. Em outros, como a Suécia, as empresas estão cobrando os legisladores por mais celeridade (e menos incerteza) em temas como transição energética. Como você vê a divisão de tarefas entre Estado, agentes privados e sociedade civil? Há um arranjo ideal para promover a sustentabilidade?

André Trigueiro | Essa é uma questão interessante e complexa, porque, de fato, estamos todos no mesmo barco. Quando você pensa em crise climática, a solução não é só de governos ou de empresas ou do terceiro setor. Todos precisam fazer a sua parte. Nós vivemos num planeta com mais de 8 bilhões de pessoas. Quando você referência como rota de solução para a crise climática o Acordo de Paris, não adianta um país fazer o dever de casa e o outro, não. Estamos todos no mesmo barco. Detalhe: o barco está afundando. Se alguns entenderem que não têm responsabilidade diante do risco iminente de naufrágio, a solução poderá ser mais dolorosa,



ou talvez nem vir a tempo. Estou falando objetivamente do risco de um colapso planetário, tão largamente denunciado pelos cientistas. Precisamos corrigir os problemas sistêmicos que se alastram e podem agravar estados já aflitivos para todos nós, especialmente os mais pobres. É necessário que compreendamos esse senso de urgência, esse chamamento à consciência do que está em jogo se decidirmos não fazer nada. Alguns economistas renomados falam abertamente em “custo da inação”. A opção por não enfrentar a crise climática custará muito mais caro para todos nós do que se realizarmos os investimentos necessários na proteção do meio ambiente e do clima.

Revista CNT Transporte Atual |
É possível conciliar desenvolvimento e sustentabilidade? Qual é o papel das empresas nessa equação?

André Trigueiro | Não há desenvolvimento sem sustentabilidade, esse é o ponto. Não há desenvolvimento possível se ele não se pereniza na linha do tempo, porque o desenvolvimento, se não é de longuíssimo prazo, não é desenvolvimento. Desenvolvimento de ciclo curto não é desenvolvimento. Desenvolvimento não é sinônimo de crescimento. O crescimento é medido pela capacidade de gerar riqueza e renda, tem uma dinâmica própria. Você pode promover o crescimento

de forma insustentável. Qual é o problema? Esse crescimento tem prazo de validade, não vai longe, porque ele vai exaurir os recursos fundamentais para que ocorra. A propósito: isso é abominável! Desenvolvimento é uma palavra mais elástica, porque preconiza outras variáveis. É preciso conciliar as variáveis econômica, social e ambiental, isso já vem sendo dito há mais de 30 anos. Como imaginar um desenvolvimento que não reduz os indicadores de pobreza, de miséria e de exclusão? Que desenvolvimento é esse que promove a destruição, a depredação e a devastação dos recursos naturais fundamentais à vida? Isso não é desenvolvimento. O grande desafio que nós temos hoje é procurar ajustar os ponteiros na direção do único modelo de desenvolvimento possível, que precisa ser sustentável, em qualquer movimento que destrua a fauna, a flora, os recursos hídricos, a feridade do solo, e o sistema climático. Precisamos virar esse jogo e rápido.

Revista CNT Transporte Atual |
Qual é o transporte do futuro que você espera?

André Trigueiro | É o transporte carbono zero. É também o transporte que promove a economia circular dos materiais (reciclagem ou reuso de carrocerias, fuselagens etc.). É o transporte coletivo eficiente, barato e rápido para todos. Esse seria um futuro bem interessante. ■

“
Quando você pensa em crise climática, a solução não é só de governos ou de empresas ou do terceiro setor. Todos precisam fazer a sua parte.”



Sistema Transporte apresenta ao CNJ sugestões para reduzir litígios na Justiça do Trabalho



O presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, participou de reunião organizada pelo CNJ (Conselho Nacional de Justiça) para colher subsídios sobre litigiosidade na Justiça do Trabalho. Realizado em 29 de abril, na sede do Conselho, o encontro reuniu representantes de sindicatos patronais e de trabalhadores para debater a questão. O convite foi feito pelo presidente do pleno, ministro Luís Roberto Barroso. O objetivo do magistrado é coletar posicionamentos de todos os envolvidos para aprimoramento da jurisprudência atual. Representando os empregadores, Vander Costa usou sua fala para apresentar algumas sugestões para redução da judicialização, com enfoque nas ações implementadas no âmbito do transporte. O presidente do Sistema Transporte disse concordar com a volta da homologação das decisões no sindicato, desde que o instrumento tenha validade definitiva. “A CNT congratula o CNJ pela iniciativa, uma vez que o setor está em pleno crescimento, com ofertas de vagas de trabalho e com uma possibilidade maior de expansão e atração de investimentos”, explicou Vander Costa.



Balanço da ANPTrilhos mostra discreto aumento na rede metroferroviária de passageiros

A rede metroferroviária brasileira registrou um crescimento modesto em 2023, com o aumento de 4,1 quilômetros concentrados, pontualmente, nas expansões do metrô de Salvador (BA) e do trem de Natal (RN). Com esse incremento, a malha operacional do país passa a totalizar 1.133,4 quilômetros, tendo a maior concentração nas regiões Sudeste, seguida pela Nordeste, Sul e Centro-Oeste. Os dados acima constam no Balanço do Setor Metroferroviário de Passageiros divulgados, em abril, pela ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos). A expectativa é a de que, nos próximos anos, a rede nacional continue a se desenvolver a partir da continuidade das obras que estão em andamento nos estados do Ceará, da Paraíba, do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Norte e de São Paulo. Ainda de acordo com o levantamento, nos últimos cinco anos, a expansão da malha urbana de transporte de passageiros sobre trilhos foi moderada, com a adição de 38 quilômetros de trilhos, ou seja, menos de 2% no acumulado nesse período. Para se ter ideia, a frota de veículos individuais cresceu mais de 9% nesses anos. Para os próximos cinco anos, as perspectivas são mais otimistas. Considerando apenas as obras em andamento, o crescimento poderá alcançar 66 quilômetros e 59 estações. Desse total, 20 quilômetros e 17 estações estão previstos para este ano.





Transporte hidroviário aumenta movimentação de grãos em mais de 780% em 13 anos

Em pouco mais de uma década, o modal hidroviário teve um salto de 782,35% no transporte de soja

e de milho. É o que consta no Anuário Agrologístico 2024, lançado de forma inédita em abril deste ano e segundo o qual, em 2010, o modal movimentou 3,4 milhões de toneladas e, em 2023, 30 milhões. Em termos percentuais, o segmento representava 8% em 2010, 23% em 2022 e 19% em 2023. A publicação de autoria da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) mostra, ainda, que o crescimento verificado acompanha a maior participação dos portos do Arco Norte como canal de escoamento dos grãos no país. Segundo o superintendente de Logística Operacional da Companhia, Thomé Guth, os embarques de milho e soja pelos portos da região Norte já representam cerca de um terço do volume exportado pelo país. Esse resultado é obtido a partir do desenvolvimento do setor, impulsionado pela Lei dos Portos de 2013. De acordo com a Infra S.A., os pedidos para autorização de instalações portuárias privadas, após a promulgação da Lei dos Portos, saltaram de três, em 2013, para 75, em 2014. A partir de 2015, essas solicitações, por ano, aumentaram em cerca de quatro vezes se comparadas com o período anterior da nova legislação. Atualmente, o país conta com 253 TUPs (Terminais de Uso Privado) e 247 Terminais Públicos.

Entidades públicas e privadas se unem em Pacto pela Segurança Viária

Em iniciativa unificada para promover a segurança viária e reduzir sinistros na malha rodoviária brasileira, 11 entidades públicas e privadas ligadas ao setor de transporte uniram forças em uma campanha intitulada Pacto pela Segurança Viária. Essa ação foi lançada em fevereiro e busca conscientizar motoristas, pedestres e demais usuários das rodovias sobre a importância de práticas e escolhas responsáveis no trânsito. Com foco na prevenção de sinistros de trânsito e na preservação de vidas, a campanha visa ampliar a cultura de segurança nas estradas do país. Entre as frentes de trabalho, estão uma campanha conjunta para salvar vidas, a ser veiculada em painéis nas rodovias, em faixas, nas redes sociais e em outros formatos. Ao longo do ano, serão tratados temas como proteção do pedestre, saúde do caminhoneiro, sono e direção, riscos de parada em acostamento, celular e direção e proteção do ciclista. Assinam o Pacto pela Segurança Viária: ABCR; Abeetrans; ABSeV; ANTT; DNIT; Infra S.A.; Inpotran; iRAP; Ministério dos Transportes; ONSV e PRF. Além disso, tem o apoio de diversas outras entidades, como Artesp, Abrati e Brasinfra.





Índice CNT de Confiança do Transportador tem nova sondagem realizada com empresários de RS e SP

A Confederação Nacional do Transporte realizou a coleta de dados para mais uma rodada do Índice CNT de Confiança do Transportador. Enviada, no mês de abril, por email ou WhatsApp, às empresas do transporte rodoviário de cargas do Rio Grande do Sul (4ª Rodada) e de São Paulo (2ª Rodada), a pesquisa objetiva avaliar a situação atual e as expectativas futuras dos transportadores (seis meses) em relação à economia e a seus negócios. Com isso, busca fortalecer o posicionamento dos próprios empresários diante do entendimento da sua posição relativa ao estado de confiança geral, medido pelo indicador. Lançado de forma inédita para o setor, no ano passado, o Índice CNT de Confiança do Transportador é realizado semestralmente para disponibilizar análises que auxiliam na avaliação de investimentos e na expansão dos negócios. Ele é útil para antecipar a tomada de decisões pelas empresas de transporte e como isso repercutirá sobre a economia nacional. Uma vez que a confiança do empresário também é afetada pela política, o Índice contribui para balizar as ações de defesa dos interesses do setor de transporte, realizadas, de forma reiterada, pela CNT e pelas federações de transporte junto aos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.



CNT inicia nova edição da Pesquisa de Mobilidade da População Urbana

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) realizou, em abril, as entrevistas para a nova edição da Pesquisa de Mobilidade da População Urbana. O levantamento busca identificar o atual cenário das principais modalidades de transporte utilizadas para a realização de viagens dentro do perímetro urbano, de modo a conhecer a motivação e a frequência dos deslocamentos e avaliar a percepção sobre o segmento de transporte urbano. As entrevistas foram realizadas, presencialmente, com 3,1 mil moradores de municípios selecionados com mais de 100 mil habitantes, por meio de visitas realizadas por profissionais do Instituto MDA Pesquisa. “A intenção da Pesquisa é delinear os problemas enfrentados pelos usuários do transporte público. Ela servirá como parâmetro para o desenvolvimento de ações do próprio segmento e, ainda, fornecerá subsídios para a formulação de políticas de transporte urbano de passageiros no país”, pontua o diretor executivo da CNT, Bruno Batista. Com a compilação dos dados, a CNT espera oferecer informações sobre a situação e a percepção da mobilidade nas cidades brasileiras. O estudo contribui, também, para reforçar a necessidade de um transporte coletivo de qualidade e acessível a todos e para os processos decisórios de transportadores, gestores públicos e da sociedade em geral.



ANTT lança site com informações estratégicas sobre estudos e concessões

Concessões rodoviárias e ferroviárias, estudos técnicos e balanço de ocorrências em rodovias concedidas. Esses são alguns dos assuntos disponibilizados no site Informações Estratégicas, recém-disponibilizado pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Lançada com o objetivo de divulgar informações de forma pública, facilitada e organizada, a plataforma digital é direcionada a empresas do setor de transporte terrestre; decisores políticos e governamentais; analistas e especialistas, acadêmicos e consultores do setor; ONGs (Organizações não Governamentais) e associações de classe; além do público geral e dos usuários dos serviços de transporte. O sítio eletrônico visa, também, subsidiar tomadores de decisão. Para isso, disponibiliza dados e análises divididos em quatro sessões: publicações relevantes, como o Panorama do Setor (2023-2024); balanços operacionais relativos, por exemplo, ao Comitê Climático; painéis gerenciais referentes à malha ferroviária e ao novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento); e estudos técnicos.



Acesse:



Raquel Cardoso assume o cargo de vice-presidente no Grupo CCR

A executiva Raquel Cardoso é a primeira mulher a assumir o cargo de vice-presidente de Pessoas e Desenvolvimento Organizacional no Grupo CCR. Seu ingresso na função se soma a uma série de avanços da pauta da equidade de gênero na empresa do ramo de infraestrutura de mobilidade. Vale destacar que o Conselho de Administração do Grupo também é presidido por uma mulher. A nova vice-presidência tem como objetivo principal fortalecer o posicionamento do Grupo CCR como referência em Gestão de Pessoas, definindo estratégias para promover temas como desenvolvimento de pessoas, diversidade e inclusão e bem-estar dos colaboradores. De 2022 a 2024, o Grupo CCR ampliou de 25% para 45% o número de mulheres em posições de diretoria em seus negócios e áreas corporativas. Com mais de duas décadas de experiência na área de Recursos Humanos, Raquel Cardoso atuou, anteriormente, como líder de Pessoas na Gerdau. Ao longo de sua trajetória, acumulou vasta experiência nas áreas de bem-estar e saúde, excelência operacional, atração, retenção, desenvolvimento de líderes, relacionamento sindical e responsabilidade social.



Biodiesel: impactos no setor de transporte

CNT defende realização de testes de viabilidade técnica e aprimoramento das especificações do biodiesel para reduzir danos causados aos transportadores; percentual atual na mistura do diesel de base éster tem se revelado prejudicial aos transportadores e ao meio ambiente

por Hércules Barros



A relação entre combustível e transporte está cada vez mais em evidência no campo da sustentabilidade. O Sistema Transporte acompanha essa evolução e tem buscado as melhores soluções para o setor em relação a diferentes fontes limpas de energia. As discussões que envolvem o biodiesel brasileiro fazem parte delas. O ponto nevrálgico está em fazer valer a voz do transportador na hora de definir o percentual ideal do biodiesel de base éster no diesel fóssil, que desde março deste ano passou para 14%.

O aumento escalonado, sem a realização de testes contínuos, tem causado apreensão nos transportadores desde que o teor chegou a 10%, em 2018. A CNT (Confederação Nacional do Transporte) tem feito inúmeros alertas sobre o tema e mantido o posicionamento de que a solução precisa levar em conta as especificidades do setor, pois o modo rodoviário é o maior usuário de biodiesel: 82% dos cerca de 7 bilhões de litros que são produzidos ao ano no país.

“Do ponto de vista de representatividade, temos um posicionamento relevante. Conhecemos o insumo que consumimos. Por isso, a nossa reivindicação considera pleitos que garantam equidade nas mudanças da mistura e façam valer o investimento para todos os setores que fazem uso do combustível e não apenas para os produtores de biodiesel”, enfatiza o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Para a CNT, é essencial condicionar o acréscimo de biodiesel no diesel a testes e ensaios representativos, pois evidência é uma das principais formas assertivas de aprimorar o percentual da mistura. Por isso, é necessário ouvir montadoras, distribuidoras de combustíveis, postos de abastecimento,

transportadores, entre outros usuários do insumo, antes de qualquer programação de escalonamento da mistura.

A implementação de medidas de controle de qualidade do biodiesel brasileiro é outro ponto fundamental para o setor e também é defendida pela CNT. “O transportador precisa ter a tranquilidade e a segurança de que o produto adquirido de norte a sul no país é o mesmo”, acrescenta Vander Costa.

Hoje, o processo de produção de biodiesel brasileiro é heterogêneo, compromete a pureza das propriedades do produto e aumenta o risco de contaminação. Isso se dá devido às várias fontes de produção, com características químicas diferentes, advindas de sebo, soja, óleos de algodão, canola, milho, palmiste, palma, além das fontes originárias de resíduos de óleo: fritura e gordura animal.

A questão do biodiesel tem chamado a atenção do setor há quase 20 anos. Em 2008, o percentual da mistura começou em 2%. De lá para cá, o volume do acréscimo foi aumentando gradativamente. A partir de 2018, quando estava em 10%, passou a ser comum as empresas de transporte relatarem problemas provocados em veículos e tanques de armazenamento das empresas.

Em março de 2024, o acréscimo atingiu os 14% e remete a experiência semelhante vivida em 2021, quando o teor da mistura era de 13%. Naquele ano, a CNT recebeu mais reclamações dos usuários. E optou por fazer uma sondagem com 710 empresários.

Na Sondagem CNT sobre o Biodiesel Brasileiro, 60,3% desses transportadores perceberam problemas relacionados à mistura — impactos na operação que levam a consequências socioambientais. Como efeito colateral, 48,4% das empresas entrevistadas relataram enfrentar aumento do consumo de

combustível e de poluentes. Este último caso está atrelado ao maior gasto do insumo, devido a sua ineficiência energética. Somam-se a tais prejuízos os relatos de falhas de sistemas eletrônicos de injeção (77,1%) e aumento da frequência de trocas de filtros (82,7%) e peças automotivas. “A durabilidade da qualidade varia. O biodiesel retém água, que contamina o diesel e, daí para frente, começam a formação de borra, defeito em peças e pane em veículos”, ressalta o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

Com a chegada do inverno, a situação fica mais preocupante. Em temperaturas baixas, o biodiesel tende a cristalizar e isso pode ocorrer antes mesmo de se misturar com o diesel fóssil. Essa situação se agrava a partir de teores elevados, devido à maior participação de base orgânica na mistura capaz de absorver umidade. Isso ocorre por meio da condensação do insumo em temperaturas mais baixas, formando-se uma base espessa e cerosa que impede a fluidez do líquido nos filtros do veículo, reduzindo a sua vida útil.

Em 2021, durante a época de inverno e com a mistura de 13%, houve relatos de que, em Santa Catarina e Paraná, caminhões pararam repentinamente na pista. A pane se dava com a solidificação do biodiesel e a parada instantânea do caminhão na via. À época, a PRF (Polícia Rodoviária Federal) registrou alguns caminhões com o combustível congelado na região da serra catarinense. Os casos foram noticiados pela imprensa.

Na prática, a cristalização ocorre devido à alta concentração de parafina no biodiesel. O fenômeno leva ao entupimento do filtro de combustível quando a substância obstrui a passagem de fluido para o sistema de alimentação do motor e, com isso, o carro perde potência de desenvolvimento.



Visão acadêmica



Eduardo Falabella

Profundo conhecedor das características do biodiesel brasileiro, o professor da UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro) Eduardo Falabella discorre com propriedade sobre o assunto. Entre os seus estudos, acumula expertise em biodiesel de base éster ou FAME – *fatty acid methyl ester* (éster metílico de ácido graxo), como o insumo é conhecido internacionalmente. Engenheiro químico, o professor Eduardo Falabella de Sousa-Aguiar acumula um histórico acadêmico internacional de peso, acompanhado de diversos prêmios. Tem 47 anos de experiência no campo da catálise e dos processos catalíticos, tendo sido conferencista em congressos internacionais em 21 países. Atualmente, é professor titular do Departamento de Processos Orgânicos da Escola de Química da UFRJ, onde introduziu os cursos de Catálise e Refino de Petróleo.

Revista CNT | Por que o biodiesel brasileiro tem gerado polêmica?

Eduardo Falabella | Porque há um erro conceitual. A palavra na lei (legislação regulatória) não está

sendo interpretada corretamente. O FAME não é totalmente verde e há muitos trabalhos científicos apresentando os problemas. A lei (brasileira) deixa claro que “biodiesel” não significa “éster metílico de ácido graxo”. Por outro lado, as premissas do Programa Brasileiro de Biodiesel, que deram origem à Lei nº 11.097/2005, claramente recomendavam não privilegiar rotas tecnológicas e evitar a concessão de benefícios e demanda cativa. Mas, o Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel, que estabelece a adição compulsória de biodiesel FAME ao diesel não renovável, vem sofrendo uma aceleração no que concerne ao teor a ser adicionado. De fato, houve um lapso de 11 anos para que o teor fosse elevado de 2% a 7%. Contudo, apenas 5 anos para saltar de 7% a 12%. Recentemente (março de 2024), o teor de biodiesel no diesel passou a ser de 14%.

Revista CNT | Quais problemas já foram cientificamente comprovados em consequência do aumento do teor do biodiesel no diesel?

Eduardo Falabella | Incompatibilidade com materiais, causando degradação de borrachas, plásticos e tintas; entupimento de filtros por deposição de resíduos; crescimento microbiano devido à presença de água; degradação gradual dos combustíveis por reações de oxidação e/ou hidrólise; e redução prematura de propriedades a frio por formação de ceras e de precipitados.

Revista CNT | Qual seria o melhor caminho para a definição do percentual de mistura?

Eduardo Falabella | O biodiesel FAME tem limitações técnicas inerentes às suas propriedades físico-químicas e, por conseguinte, teores elevados podem acarretar graves problemas de eficiência energética, bem como outros contratempos de ordem mecânica, ambiental e de segurança a veículos de ciclo diesel. Portanto, estudos mais detalhados devem ser realizados para sustentar a adição de altos teores de biodiesel FAME ao diesel tradicional de origem fóssil.





Testes comprovam impactos

Estudos de avaliação contratados pela CNT junto à UnB (Universidade de Brasília) e à UFMG (Universidade Federal de Minas Gerais) corroboram, de forma independente, os problemas relatados pelos transportadores.

A primeira constatação técnica da UnB foi o aumento do consumo. Gasta-se 15% a mais de combustível para percorrer a mesma rota com veículos abastecidos com a mistura. Também ficou evidenciada a maior emissão de gases que provocam efeito estufa, como o CO₂.

A investigação do Departamento de Engenharia da UnB mediu a performance de dois caminhões, um Ford Cargo 815 (fase P5) e um Mercedes-Benz Accelo 815 (fase P7). Quando abastecidos com diesel B20 (20% de biodiesel na mistura), em comparação com o B7 (7% de

biodiesel na mistura), os motores dos veículos sofreram perda de potência de até 10% sob a mesma rotação.

Traduzindo esse percentual em números absolutos para um contexto nacional de frota circulante do transporte rodoviário de cargas, são consumidos a mais 3 milhões de litros de diesel por ano, um impacto financeiro de mais de R\$ 20 bilhões, e emitidos extras 8,78 milhões de toneladas de CO₂ equivalente.

Os testes realizados pela UFMG são mais recentes e investigaram as propriedades físico-químicas de misturas de diesel com biodiesel. Apesar de ainda estarem em fase de finalização, os primeiros resultados demonstram problemas atrelados ao seu aspecto e contaminação.

Atuação institucional

No âmbito do governo federal, a CNT tem relatado essas situações a todos os representantes de ministérios, agências reguladoras e instituições com assento no CNPE (Conselho Nacional de Política Energética). Presidido pelo Ministério de Minas e Energia, o Conselho assessoria o presidente da República na formulação de políticas e diretrizes de energia. Por ser abrangente e multidisciplinar, o CNPE é uma instância representativa e legítima.

No Legislativo, a ideia é fazer valer a voz do transportador na tramitação do Projeto de Lei nº 4.516 (apensado ao PL 528/2020) no Congresso

Nacional. Conhecido também como “Combustível do Futuro”, a aprovação da matéria, na Câmara dos Deputados, levou em conta um dos principais pontos de atenção para o setor transportador que foi condicionar o aumento do teor do biodiesel no diesel a testes de viabilidade técnica. Só que a batalha ainda não está ganha.

O PL encontra-se atualmente sob análise do Senado Federal e a CNT busca manter o texto mais justo para o setor. Na avaliação da Confederação, falta considerar o aprimoramento das especificações do biodiesel utilizado no Brasil e implementar medidas de controle de qualidade.



Visita ao Ministério dos Transportes: ex-ministra Kátia Abreu; Vander Costa, presidente do Sistema Transporte; ministro Renan Filho; e Bruno Batista, diretor executivo da CNT.





O impacto no transporte de passageiros

No âmbito do transporte rodoviário urbano de passageiros não é diferente. A empresa paulista Sambaíba constatou prejuízo semelhante ao transporte rodoviário de carga. A frota de ônibus da transportadora corresponde a aproximadamente 17% dos ônibus em circulação na região metropolitana de São Paulo. A empresa fez o teste com o B15, interessada em se alinhar com a transição energética e em busca de mitigar as emissões de CO₂, e acabou chegando a conclusões preocupantes.

“Fizemos os testes de janeiro a agosto de 2023. Os carros da Sambaíba perderam força, os passageiros reclamaram das panes constantes dos veículos e nossa despesa com limpeza de tanque de armazenamento e abastecimento da empresa aumentou”, relata o diretor da Sambaíba, Marcos Araújo.

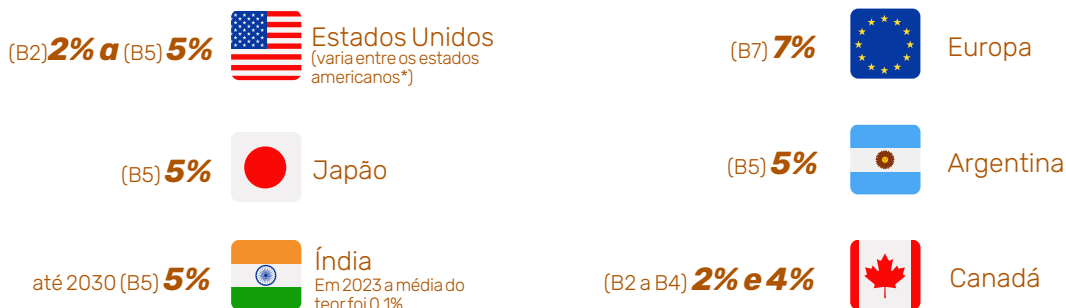
O resultado empírico foi que, acima de 10% de mistura de biodiesel no diesel utilizado pela Sambaíba, constatou-se a presença de borra em tanques, filtros e outras peças automotivas levando ao aumento de custos e prejuízos. Além disso, a empresa enfrentou o prejuízo de imagem da marca Sambaíba, em função de atrasos com os passageiros devido as paradas dos ônibus por problemas mecânicos advindos da borra.

“Hoje estamos usando o B14 em nossos ônibus e

o impasse continua: a necessidade de limpezas nos tanques da empresa passou de seis para três meses e os filtros dos veículos que eram trocados a cada 30 mil quilômetros rodados são trocados a cada cinco mil quilômetros, devido ao acúmulo de borra”, exemplifica Araújo.

Em 2023, quando o teor de biodiesel no diesel estava em 13%, a Auto Viação Urubupungá, de São Paulo, também contabilizou os prejuízos em decorrência da mistura. À época, o gerente de manutenção da Auto Viação Urubupungá, Isaias Corinto, mencionou que o grupo tinha oito centrais de filtragem de diesel. Antes da utilização do biodiesel, misturado ao óleo diesel, eles conseguiam uma durabilidade de três meses dos filtros das centrais de filtragem da empresa. Após a mistura de biodiesel ao óleo diesel, essa durabilidade caiu para apenas um mês. Além dessa situação, o gerente relatou que os filtros dos carros da empresa também tinham passado a ter uma vida útil menor, de uma média de 50 mil quilômetros rodados para apenas 27 mil quilômetros rodados, reduzindo as quilometragens do sistema de injeção e provocando manutenções corretivas no sistema de alimentação de seus carros. “Agora, com o aumento do percentual para 14%, estamos fazendo nova análise para saber se esses prejuízos aumentaram”, afirma Isaias.

Percentual de biodiesel adicionado ao diesel fóssil em outros países



*Em Minnesota, é utilizado excepcionalmente o teor de 20% no período de abril a setembro (verão) e no restante do ano, o teor limite é de 10%.



Outras áreas afetadas

O problema se estende a outras áreas, como a de venda de combustíveis. Os proprietários de postos de abastecimento registraram entupimentos na bomba injetora que abastecem os veículos. Os donos de máquinas agrícolas

movidas a diesel também relatam a formação de borras por conta da qualidade do diesel que recebe o biodiesel, bem como as instituições que fazem uso de geradores movido ao combustível como no caso de hospitais.

Veja reportagem especial da CNN Brasil sobre o tema



Incentivo a fontes alternativas

O Sistema Transporte tem procurado incentivar o setor a buscar alternativas de fontes limpas de energia. Nesse sentido, a série CNT Energia no Transporte tem o propósito de incentivar a redução do consumo de combustível fóssil e contribuir com a eficiência energética dos veículos pesados, como

caminhões e ônibus, além de promover o uso de tecnologias menos poluentes.

Acesse aqui as três edições já publicadas:
Biometano, Hidrogênio Renovável e Eletromobilidade.



Diesel verde desponta como opção

O HVO (óleo vegetal hidrotratado), conhecido como diesel verde, é um biodiesel de primeira geração, também de origem renovável, cujo custo-benefício pode compensar pois, além de ter melhor resultado ambiental, não gera efeitos colaterais nos veículos do ciclo diesel, por ser quimicamente compatível ao diesel fóssil.

O diesel verde pode, inclusive, ser usado num motor com o teor de 100%, aproveitando da mesma infraestrutura mecânica de diesel fóssil, sem nenhuma modificação no motor dos veículos. Pois, ao comparar as emissões médias de CO₂ (dióxido de carbono) a partir da queima de combustível, o HVO apresenta-se como uma das alternativas mais efetivas ambientalmente e contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa em cerca de 64% em relação ao B7, podendo atingir até 90% de queda de CO₂ em relação ao diesel fóssil, segundo alguns fabricantes de veículos pesados.

Acontece que, no Projeto de Lei nº 528/2020 (em

tramitação no Senado), a participação do HVO é tímida, válido como mistura para o diesel apenas na proporção de 3% até 2037. Já para o biodiesel de base éster, a matéria prevê mistura de 20% no diesel até 2030.

Segundo o gerente de Desenvolvimento de Mercados Américas da NESTE, Fabrício Bezerra, o Brasil é visto como um líder em sustentabilidade quando o assunto é transição energética e o país precisa investir em legislação regulatória que incentive a produção de diesel verde e que reduza o preço para o consumidor final.

A NESTE é uma das maiores empresas do mundo de produção de diesel verde. Por ano, produz 3,5 milhões de toneladas de litros de HVO. Bezerra cita como exemplo o caso da Califórnia, nos Estados Unidos. “O preço do diesel verde e do diesel fóssil é o mesmo. Isso por conta de incentivos ambientais pela compensação de emissões. Finlândia, Suécia, Dinamarca e Holanda têm o mesmo diferencial”, exemplifica.

O outro lado

Diante da pressão, a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) atualizou, 11 anos depois, ato normativo de 2013 que altera especificações do óleo diesel. A Resolução nº 50 de 2023 alinha-se às diretrizes do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), que, dentre outras previsões, trata da mistura de biodiesel no diesel. A decisão foi tomada no final de abril por meio da resolução nº 968/2004 que traz como principais mudanças no B14: a alteração de limites de parâmetros das especificações dos diesel S10 e S500, a exemplo da estabilidade à oxidação, do ponto de entupimento a frio, do índice de acidez (que gera corrosão) e do teor de água.

Embora esteja longe de uma solução, a medida abre caminho para boas práticas de manuseio, transporte e armazenamento dos óleos diesel A e B; altera prazos para a autuação por não conformidade quando houver mudanças de teor de biodiesel nos óleos diesel B S10 e B S500; e descontinuidade do óleo diesel S500 de uso rodoviário e do S1800 de uso não rodoviário, com sua substituição pelo óleo diesel S10, ambientalmente melhor.

Outro ponto de destaque é a introdução do

coprocessamento como alternativa de produção de óleo diesel, com a definição do óleo diesel C. O coprocessado ficou fora do texto do PL Combustível do Futuro. Nesse sentido, a resolução da ANP foi positiva para o transportador. No entanto, falta um passo importante para todas as novas previsões, que é verificar a garantia da qualidade do combustível no usuário final, pois as decisões não foram tomadas mediante testes representativos considerando a realidade do consumidor na qual se prevê que o combustível sofra envelhecimento.

No dia 26 de abril deste ano, o MME (Ministério de Minas e Energia) anunciou o lançamento de consulta pública para ouvir a sociedade sobre o papel do petróleo e gás natural na transição energética. Curiosamente, o prazo para envio de contribuições foi de apenas 15 dias. O recomendável é disponibilizar documentos de consulta pública por um período de, no mínimo, 30 dias. O prazo leva em conta o fato de o cidadão ter de ler, pesquisar e elaborar melhor os seus argumentos antes de contribuir com sugestões. De acordo com o MME, a intenção é aprimorar as políticas públicas relacionadas a esses setores, visando a uma transição energética justa, inclusiva e equilibrada. ■

Canais da ANP para registrar problemas do biodiesel de base éster



gov.br/anp/pt-br/canais_atendimento/fale-conosco



Av. Rio Branco, 65, 22º andar, CEP: 20090-004, Rio de Janeiro(RJ)



0800 970 0267

***Tipos de manifestação de ouvidoria aceitas: reclamações, denúncias ou sugestões.**



Sistema Transporte se solidariza com o Rio Grande do Sul

Entidades e empresas têm atuado de forma conjunta em prol da população afetada. Unidades operacionais do SEST SENAT funcionam como abrigo e centro logístico de doações no estado





As consequências das cheias registradas no Rio Grande do Sul, no mês de maio, mobilizam o país inteiro, em uma corrente de solidariedade. O Sistema Transporte se colocou ao lado da população afetada, seja atuando institucionalmente, com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) à frente das articulações, seja por meio do SEST SENAT, que disponibiliza sua rede e seus serviços.

“Como setor responsável pelo transporte de pessoas e produtos em todo o país, é fundamental destacar que o Sistema não medirá esforços para garantir o abastecimento do Rio Grande do Sul com os produtos mais necessários neste momento”, afirma o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Empresas transportadoras de todos os modais, em todo o país, têm se mobilizado, juntamente com as entidades representativas do setor, para viabilizar formas de transportar materiais de limpeza e higiene, alimentos e medicamentos para as localidades onde o acesso está sendo possível.

Como exemplo dessa união de esforços, o Comando Logístico do Exército buscou o Sistema Transporte com o desafio de transportar 500 toneladas de doações para o estado. Em resposta, foi mobilizado um parceiro – uma empresa líder no segmento de logística –, que, prontamente, colocou sua frota e seu pessoal à disposição da missão humanitária.

SEST SENAT de portas abertas

“A rede do SEST SENAT conta, hoje, com 168 unidades operacionais espalhadas pelo país. Em situações de emergência, como a vivenciada na Região Sul, essa capilaridade oferece um apoio importante para ações locais, como aquelas lideradas pela Defesa Civil nos estados”, aponta a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

As estruturas do SEST SENAT estão sendo utilizadas de formas diversas pelo estado. Em Pelotas, por exemplo, o ginásio da unidade está funcionando como um centro logístico para o recebimento de doações. O trabalho está sendo

coordenado pela Defesa Civil. Além do caso pelotense, diversas outras unidades estão em diálogo com as autoridades locais, com o intuito de apoiar as ações necessárias.

Em outro ponto do estado, a unidade de Rio Grande foi destacada para ser um abrigo exclusivo para mulheres e crianças em situação de vulnerabilidade. A ação é realizada em parceria com a Polícia Civil, a Prefeitura Municipal e o Ministério Público.

“Estruturamos o local para receber até 30 pessoas. Disponibilizamos colchões, espaço para as crianças se entreterem durante o dia e, sobretudo, um ambiente seguro para essas mulheres”, detalha Gilberto Storgatto, supervisor do Conselho Regional do SEST SENAT do Rio Grande do Sul.

“Além disso, a nossa rede está fazendo o máximo para atender os caminhoneiros que, de alguma forma, possam ter ficado impossibilitados de seguir viagem. Orientamos esses profissionais a buscarem, na cidade mais próxima, os pontos de referência para apoio, e os ajudamos a entrar em contato com suas famílias”, acrescenta o supervisor.



Unidade de Pelotas/RS



Unidade de Rio Grande/RS





Transportadoras se mobilizam

Em todo o Brasil, empresas de transporte estão colocando à disposição suas frotas e *know-how* para mitigar a situação dos desabrigados no Rio Grande do Sul, seja recolhendo donativos, seja fazendo a entrega do material arrecadado.

Conheça as ações e saiba como ajudar:



Articulação institucional

O Sistema Transporte tem atuado de forma institucional para apoiar a liberação da maior quantidade de recursos para as pessoas atingidas pelas águas e para a recuperação da infraestrutura estadual.

O Sistema votou favoravelmente às ações propostas no Codefat (Conselho Deliberativo do Fundo de Amparo ao Trabalho) para extensão de dois meses do seguro-desemprego e a antecipa-

ção do pagamento do abono salarial aos trabalhadores vinculados ao PIS e ao PASEP.

Além disso, a entidade apoia a liberação de recursos para ministérios e para emendas parlamentares conforme anúncios oficiais do governo. Em reunião com o ministério dos Portos e Aeroportos, representantes da CNT debateram formas de recuperar a infraestrutura aeroportuária do Rio Grande do Sul, tão logo a situação permita.

Atenção à saúde mental

O SEST SENAT colocou à disposição das pessoas afetadas pelas inundações um serviço de atendimento psicológico gratuito. As consultas podem ser agendadas por uma Central de Atendimento. Os profissionais responsáveis pertencem ao quadro nacional da entidade e realizam o atendimento por videochamada ou presencialmente, nas unidades operacionais em funcionamento no estado.

“O acolhimento a pessoas que vivenciam crises emergenciais é fundamental para minimizar as possíveis consequências psicológicas nos envolvidos. A

assistência psicológica poderá contribuir para que o indivíduo consiga compreender, aceitar e enfrentar o que ele está passando”, explica a psicóloga do SEST SENAT, Heloisa Costa.

“Por meio dessa assistência, é realizada a avaliação de alterações no sono, alterações de humor e presença de comportamento de risco. A partir do atendimento, o indivíduo recebe suporte emocional e consegue identificar os fatores protetivos, como sua rede de apoio, para seguir adiante”, complementa a profissional.



Central de Atendimento Psicológico

Entre em contato pelo número: **(54) 3217-3444**





Unidade de Londrina/PR

Logística das doações

Em todas as regiões do país, mais de 80 unidades operacionais do SEST SENAT estão recolhendo doações e articulando junto a empresas transportadoras o envio dos materiais para o estado. Os itens

prioritários no momento são água, materiais de limpeza e higiene pessoal e cestas básicas. O SEST SENAT também realizou a doação de mais de 27 mil kits de higiene bucal para as pessoas atingidas.

As unidades operacionais do SEST SENAT em funcionamento no Rio Grande do Sul estão à disposição para o acolhimento das vítimas e apoio na logística de suporte aos municípios afetados



- Bento Gonçalves: **(54) 30550-400**
- Carazinho: **(54) 99944-8363**
- Caxias do Sul: **(54) 32173-033**
- Ijuí: **(55) 33324-752**
- Lajeado: **(51) 37090-771**
- Passo Fundo: **(54) 33179-633**
- Pelotas: **(53) 32841-800**
- Porto Alegre: **(51) 30792-900**
- Rio Grande: **(53) 32342-097**
- Santa Maria: **(55) 32231-244**
- Santa Rosa: **(55) 20138-080**
- Santana do Livramento: **(55) 32450-113**
- Uruguaiana: **(55) 34134-930**





Malha aérea emergencial

Em Porto Alegre (RS), a enchente impactou, inclusive, o Aeroporto Internacional Salgado Filho, que teve o funcionamento interrompido por tempo indeterminado. Para mitigar o transtorno causado pelo cancelamento dos voos, as companhias aéreas buscam alternativas.

A Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas) informou que suas associadas ampliaram a oferta de voos e

assentos para outras cidades do Rio Grande do Sul e Santa Catarina. Passageiros que possuem bilhetes emitidos com origem e/ou destino para a capital gaúcha estão sendo orientados a entrar em contato com a companhia aérea contratada, que atualizará sobre o status da operação. Confira, abaixo, a malha emergencial, com os voos extras já divulgados:

GOL (até 30 de maio)

Voos diários adicionais

Congonhas (CGH) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Congonhas (FLN)
 Galeão (GIG) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Galeão (GIG)
 Guarulhos (GRU) x Passo Fundo (PFB)
 Passo Fundo (PFB) x Guarulhos (GRU)
 Congonhas (CGH) x Caxias do Sul (CXJ)
 Caxias do Sul (CXJ) x Congonhas (CGH)

+ 2 frequências semanais

Galeão (GIG) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Galeão (GIG)

+ 3 frequências semanais

Galeão (GIG) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Galeão (GIG)

+ 1 frequência semanal

Galeão (GIG) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Galeão (GIG)

*Chapecó - GOL operará com aviões maiores nas rotas que envolvem a cidade catarinense, ofertando maior número de assentos.

LATAM (até 30 de maio)

Voos diários adicionais

Guarulhos (GRU) x Florianópolis (FLN)
 Florianópolis (FLN) x Guarulhos (GRU)
 Guarulhos (GRU) x Jaguaruna (JJG)
 Jaguaruna (JJG) x Guarulhos (GRU)
 Guarulhos (GRU) x Caxias do Sul (CXJ)
 Caxias do Sul (CXJ) x Guarulhos (GRU)

+ 4 frequências semanais

Guarulhos (GRU) x Caxias do Sul (CXJ)
 Caxias do Sul (CXJ) x Guarulhos (GRU)

+ 2 frequências semanais

Congonhas (CGH) x Caxias do Sul (CXJ)
 Caxias do Sul (CXJ) x Congonhas (CGH)

VOE PASS (até 29 de maio)

3 frequências semanais

Congonhas (CGH) x Uruguaiana (URG)
 Uruguaiana (URG) x Congonhas (CGH)

5 frequências semanais

Congonhas (CGH) x Santa Maria (RIA)
 Santa Maria (RIA) x Congonhas (CGH)

7 frequências semanais

Congonhas (CGH) x Santo Ângelo (GEL)
 Santo Ângelo (GEL) x Congonhas (CGH)

2 frequências semanais

Congonhas (CGH) x Pelotas (PET)
 Pelotas (PET) x Congonhas (CGH)

Azul

A empresa emitiu um comunicado (14/5) em que afirma estar monitorando “em tempo real a situação meteorológica e operacional do estado do Rio Grande do Sul”.

Em decorrência da suspensão de pousos e decolagens no aeroporto Salgado Filho, a aérea oferece “flexibilidade para todos os voos impactados pelas enchentes, podendo ser feita alterações de data e voo, sem multas e diferença tarifária”.

A empresa sugere aos clientes acessar, como alternativa ao Salgado Filho, os seguintes aeroportos:

No Rio Grande do Sul: Caxias do Sul; Santo Ângelo; Pelotas; Passo Fundo; Santa Maria e Uruguaiana;

No Paraná: Curitiba, Guarapuava, Foz do Iguaçu, Ponta Grossa e Pato Branco;

Em Santa Catarina: Florianópolis; Jaguaruna; Joinville; Navegantes e Chapecó. ■





Convergência entre inovação e sustentabilidade

A Missão Internacional do Transporte - Suécia 2024 proporcionou a um grupo de empresários conceitos e ferramentas para atuar na realidade brasileira. Transição energética esteve no centro dos debates

por Gustavo Torres Falleiros, de Estocolmo



Os participantes da Missão Internacional do Transporte – Suécia 2024 retornaram transformados ao Brasil. Após uma semana de aulas e visitas técnicas no país escandinavo, eles consolidaram o entendimento de que inovação e sustentabilidade não se excluem. Também testemunharam a velocidade com que a transição energética avança na Europa. Acima de tudo, perceberam a importância de um setor de transporte e logística organizado e propositivo para não ficarem à mercê de regulamentações e tecnologias estranhas à nossa realidade.

Essas foram algumas das percepções resultantes da imersão liderada pelo Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) em solo sueco, entre 20 e 27 de abril. Formada por representantes de grandes empresas, a comitiva se apropriou dos saberes transmitidos pelo corpo docente da Escola de Economia de Estocolmo (Stockholm School of Economics - SSE), empenhado

em conciliar reflexão e prática. O direcionamento dado pelo coordenador do programa, o professor Rasmus Rahm, é o de que o empreendedorismo deve ser encarado como um método legítimo e que gera soluções de vanguarda.

O aprendizado não se restringiu ao conteúdo acadêmico. A delegação foi a campo e foi recebida na sede da Scania, montadora que é referência em veículos pesados e que deu uma guinada rumo à eletromobidade (veja na página 38). Houve, ainda, uma agenda com a rainha da Suécia, Silvia Sommerlath, que fez uma exposição sobre a Childhood, fundação criada por ela em 1999, cujo trabalho em prol da proteção da infância e da adolescência impacta diretamente o Brasil por meio do Programa Na Mão Certa e, ainda, graças ao Projeto Proteção (veja nas páginas 36 e 37).

“Mais uma vez, com a Missão Internacional do Transporte, reunimos empresários e autoridades ao redor do objetivo de trazer conhe-

cimento. A Escola de Economia de Estocolmo desempenhou seu papel de agregar ensinamentos de alta qualidade, com professores bastante conhecedores, e conseguiu instigar a delegação a pensar no futuro com sustentabilidade. Falamos de sustentabilidade em seu sentido mais amplo, começando pela dimensão ambiental, passando pela social e chegando à sustentabilidade empresarial”, resume o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa.

Para a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, a iniciativa satisfaz o propósito de criar “massa crítica” e antever o futuro do setor. “A partir do momento em que os participantes alcançam uma visão de grupo, voltada para a vanguarda, a escolha do país e da instituição de ensino se torna um catalisador. São os empresários que fazem cada missão ser um sucesso”, afirma. Dentre outros países, a Missão Internacional já passou por Singapura, Suíça e Israel.



A solução pertence às empresas

Professora associada do Departamento de Marketing e Estratégia da Escola de Economia de Estocolmo, Lin Lerpold abriu a etapa acadêmica da Missão Internacional com uma contextualização ampla sobre desenvolvimento sustentável. Ela trouxe à tona tendências inquietantes, como o acirramento de eventos climáticos extremos e o aumento da desigualdade social nos países e entre nações, antes de introduzir o tema da responsabilidade empresarial.

“Há um elefante na sala quando se fala de desenvolvimento. Como ter produtividade sem degradar a natureza? Como buscar, por exemplo, melhores sistemas de saúde e de educação se, na ponta, esses avanços sociais impactam o meio ambiente?”, provocou. Por fim, ressaltou que, “talvez, a inovação possa nos trazer pistas, mas não qualquer inovação”.

Lin instigou a audiência ao correlacionar desenvolvimento urbano, meios de transporte e emissão de gases poluentes. Seu ponto é que os transportadores não podem perder de vista a complexidade da cadeia de valor e ilustrou seu raciocínio com o caso do lítio, minério usado para o armazenamento de energia de veículos elétricos “limpos”, mas cuja extração é realizada, muitas vezes, em condições “sujas” e com consequências danosas às populações locais.

Por fim, a professora trouxe uma nota mais otimista ao lembrar que o Brasil é rico em recursos naturais e oportunidades. Além disso, sugeriu aos empresários

projetar o impacto de suas ações a partir de uma fórmula conhecida como IPAT ($I = P \times A \times T$), ou seja, “impacto” é o que resulta da multiplicação entre “população”, “riqueza” (*affluence*) e “tecnologia”.

“Percebam que a ‘tecnologia’ faz parte do reino dos negócios. Nesse quesito, as companhias têm se saído melhor do que os governos. Sim, as empresas são boas em resolver problemas”, concluiu.



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



Alguns dos temas abordados pela professora Lin Lerpold já haviam sido detalhados nessa publicação da CNT, que parte da premissa de que a previsibilidade e a segurança são elementos fundamentais para a realização de negócios e a tomada de decisões pelas transportadoras.

CNT contextualizou assuntos

De forma oportuna, a diretora executiva adjunta da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Fernanda Rezende, fez intervenções esclarecedoras ao longo da programação. A partir dos assuntos levantados durante as aulas e visitas, a diretora traçou paralelos com a realidade brasileira e apresentou alguns estudos de peso da entidade, dentre eles a Pesquisa CNT de Rodovias e a Análise de Grandes Riscos do Setor de Transporte. Falou, ainda, sobre as publicações da série Energia no Transporte e trouxe dados sobre o Despoluir, programa ambiental desenvolvido pela CNT e pelo SEST SENAT que é considerado o maior do gênero no Brasil.

“A Missão Internacional foi uma ocasião única para

comparar boas práticas e conhecer o que está sendo planejado para a transição energética na Europa. Houve, também, uma demonstração de como os suecos estão implementando veículos autônomos. Esses pontos foram muito importantes para enriquecer ainda mais a produção de conteúdo desenvolvida pela Diretoria Executiva da CNT, sempre com o intuito de orientar e defender os interesses do transportador”, destacou Fernanda Rezende.

Acesse os
*estudos citados
no site da CNT:*



Insumos para o aprendizado

Em busca de *insights*, a Escola de Economia de Estocolmo equilibra aulas expositivas com abordagens do tipo *hands-on* (“mão na massa”). Um desses momentos foi o *workshop* ocorrido no Museu Vasa. Nesse espaço, os empresários do setor visitaram um navio de guerra do século 17 que, de forma surpreendente, ajuda a entender problemas de gestão contemporâneos.

Em resumo, a embarcação naufragou no que deveria ser o seu batismo, diante de ilustres convidados e do próprio rei da Suécia, Gustavo II Adolfo. Um inquérito foi instaurado, mas nunca se chegou a uma responsabilização. Na verdade, houve uma sequência de equívocos, que vão desde a escolha dos tipos de madeira ao formato do casco, passando pelo excesso de ornamentos. O navio foi montado sem projeto, com base no conhecimento empírico de um mestre naval, que faleceu antes do término da construção. Para completar, os operários eram de variadas nacionalidades e não compreendiam bem as ordens.

Essa história foi recontada pelo professor Mattia Bianchi, especialista em Negócios e Administração, que propôs uma reflexão sobre como deve ocorrer o gerenciamento de processos complexos. De acordo com ele, a abordagem linear simplesmente não dá conta de encaminhar um projeto com excesso de variáveis (conhecidas ou não). Como resultado, o trabalho “empaca” ou, o que é pior, avança com base em pressupostos frágeis.

Em contraponto, o acadêmico expôs a metodologia Lean, que trata da padronização e melhoria contínua. Para ele, mais vale a disposição em fazer muitos testes do que se apegar a conceitos, sobretudo se eles conduzem a tomadas de decisão precipitadas. O contraexemplo ao naufrágio do Vasa foi a invenção dos irmãos Wright, que concorre com o 14-Bis, de Santos Dumont, como a primeira aeronave viável da

história. De fato, o protótipo dos irmãos norte-americanos alcançou voo – após centenas de tentativas fracassadas e pequenos ajustes.

Superação de impasses

Outro momento interativo foi a dinâmica conduzida pela professora associada da SSE, Frida Perner, que trabalhou com os conceitos de dilema, paradoxo e reformulação (*reframing*). No dilema, costuma-se sopesar as vantagens e as desvantagens das alternativas. Uma escolha anula a outra. Já o paradoxo envolve polos, com valores contrários, mas ambos podem ser válidos.

A reformulação é uma maneira de sair de impasses. E foi justamente isso que, em grupos, os participantes tiveram de exercitar a partir de dilemas reais enfrentados pelo setor de transporte, como, por exemplo, transição energética versus custo elevado para a renovação de frota. Para isso, eles usaram o Método 4R, que consiste em reconhecer diferentes perspectivas (*recognize*); aprender com a perspectiva do outro (*respect*); reconciliar os dilemas resultantes da colisão entre diferenças (*reconcile*); e, com base no diálogo, implementar as soluções (*realize*). Os resultados alcançados surpreenderam o grupo.



Visita da rainha da Suécia em prol dos direitos da infância

No momento mais solene da Missão Internacional do Transporte, a rainha da Suécia, Silvia Sommerlath, esteve em sala de aula para cumprimentar o grupo brasileiro e divulgar a causa da Childhood, fundação criada por ela em 1999, com o objetivo de defender os direitos da infância da adolescência e prevenir contra o abuso e a exploração sexual de crianças e adolescentes.

A Childhood apoia 136 projetos e está presente em dez países. No Brasil, a organização desenvolve o Programa Na Mão Certa, lançado em 2006. O programa, voltado para a conscientização de caminhoneiros nas rodovias brasileiras, conta com a adesão de 329 empresas e 58 entidades empresariais. O Sistema Transporte, na figura do SEST SENAT, faz parte desse compromisso e utiliza sua capilaridade para multiplicar o alcance da mensagem.

Dirigindo-se em português ao grupo, a rainha Silvia falou sobre a missão da Childhood. “Há 25 anos, resolvi usar a minha voz como uma forma de lançar luz sobre um problema global. Era preciso falar sobre esse tema tão difícil e devolver as crianças a uma infância plena. O abuso e a exploração sexual estão presentes em todo o mundo, em todas as culturas e em

meio a todas as religiões. Com frequência, a vítima se sente culpada e se cala, mas o silêncio contribui apenas para o agressor”, discursou.

Na ocasião, o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, entregou à rainha uma placa comemorativa e agradeceu a visita em nome da comitiva. “A contribuição de Sua Majestade para a proteção da infância e da adolescência é inestimável. No Brasil, somos parceiros do Programa Na Mão Certa, por meio do Projeto Proteção, pelo qual buscamos conscientizar as empresas do setor de transporte. Algumas delas fazem parte desta delegação com o propósito de colaborar para mais segurança para nossas crianças e adolescentes”, afirmou Vander Costa.

Paula Guillet de Monthou, secretária-geral da Childhood, acompanhou a sessão e agregou informações sobre o Programa Na Mão Certa. “O mais brilhante do projeto foi detectar o poder do motorista de caminhão, que, de possível perpetrador, passou a protetor”, exaltou, lembrando que as rodovias brasileiras são reconhecidas como espaços de alta vulnerabilidade para a infância e a adolescência, e acrescentou que ninguém as conhece melhor do que os motoristas profissionais.

foto/ Edvin Landvik



Empresas apoiadoras do Programa Na Mão Certa que integraram a Missão Internacional do Transporte - Suécia 2024:



Projeto Proteção é parceiro da Childhood

Em maio, mês em que se celebra o Dia Nacional de Combate à Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, o SEST SENAT, por meio do Projeto Proteção, iniciou a qualificação de colaboradores de 46 unidades operacionais com o objetivo de formar equipes protetoras. Essas unidades atuam nas regiões onde está concentrada a maior incidência de pontos vulneráveis à exploração sexual de crianças e adolescentes nas rodovias federais.

A expectativa é que, ao final do treinamento, as equipes estarão mais bem preparadas para conduzirem um conjunto de ações de conscientização e de enfrentamento a esse grave problema, como ofertar palestras em empresas do setor de transporte, rodas de conversas e cine debates nas unidades operacionais. Além disso, os cursos oferecidos pelo SEST SENAT aos profissionais do transporte passarão a contar com um módulo específico sobre essa temática.

“Com mais de 160 unidades operacionais situadas nas cinco regiões do país, o SEST SENAT valeu-se de sua ampla estrutura, abrangência e expertise em mobilizações nacionais para unir esforços com a Childhood Brasil. Realizado há 7 anos,

esse importante trabalho conjunto ganha um novo contorno com a qualificação, que visa dar maior efetividade na proteção da infância e da adolescência em nosso país”, explicou a diretora executiva nacional da entidade, Nicole Goulart.

Segundo ela, nesta primeira etapa, receberão a formação profissionais das unidades situadas em pelo menos um município de 22 estados brasileiros, além do Distrito Federal. São eles: Bahia, Goiás, Tocantins, Espírito Santo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Rondônia, Roraima, Pará, Piauí, Ceará, Manaus, Rio Grande do Norte, Paraíba, Sergipe, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

“Destaco que, em 2025, 50% das unidades operacionais do SEST SENAT estarão capacitadas pelo Projeto Proteção, que foi inspirado no Programa Na Mão Certa, da Childhood Brasil. Até 2028, todas as nossas unidades estarão aptas e certificadas para continuarmos a enfrentar essa grave violação de direitos”, disse a diretora do SEST SENAT.

Saiba mais



Scania e o despertar da eletromobilidade

Na sede da Scania, a delegação de empresários brasileiros foi recepcionada pela vice-presidente e *head* de Vendas de Caminhões, Caroline Gustafsson, que fez questão de destacar a centralidade do mercado brasileiro para a estratégia da companhia. A montadora sueca mantém uma fábrica em São Bernardo do Campo (SP), sendo que a América do Sul respondeu por 20% de todas as vendas de veículos realizadas em 2023.

A Scania está investindo fortemente em elétricos, revelou Vinícius Pendeza, gerente de Desenvolvimento de Estratégia para E-mobility. Atualmente, esses modelos representam somente 1% das vendas da marca, mas metade da receita para investimentos está alocada em eletromobilidade. Novos produtos estão sendo lançados, porém não devem chegar tão cedo ao nosso país. “O elétrico depende muito de infraestrutura, algo que a gente não está vendo no Brasil”, justificou Gustavo Feresim, *head* de Desenvolvimento de Produtos para Solução de Transporte de Pessoas.

Ann-Katrin Dolium, gerente de Sustentabilidade, falou sobre a responsabilidade da empresa perante sua rede de *stakeholders* e detalhou o que Scania considera um sistema de transporte sustentável. Hoje, um dos maiores desafios da empresa é a gestão (e a conformidade) de sua cadeia de mais de 10 mil fornecedores. Também foi mostrado o ambicioso plano de um ecossistema para

a recarga, que envolve soluções compartilhadas com o setor público.

“A eletrificação, sozinha, não vai resolver a questão da sustentabilidade. Nós precisamos começar a resolver o grande desafio de nos tornarmos circulares”, ressaltou Marcus Van Horik, *head* de Estratégia para Parcerias e Novos Negócios. Fato é que, com essa guinada, a Scania começa a se parecer mais com uma empresa de tecnologia do que com uma fabricante de caminhões – e está obstinada a lucrar com isso.

Por fim, mas não menos importante, Peter Hafmar, vice-presidente e *head* de Soluções Autônomas, adiantou o que a Scania vem desenvolvendo em termos de veículos autônomos. Na previsão dele, a comercialização desse tipo de equipamento começará a escalar em 2028.



VOCÊ SABIA?

O SEST SENAT está estruturando um portfólio de cursos focados em veículos elétricos. Veja quais são eles:



Fundamentos de Condução de Veículos Elétricos e Híbridos (carga horária: 14h, EaD).



Segurança no Processo de Recarga de Veículos Elétricos (carga horária: 8h, EaD).



Cuidados Básicos na Higienização de Veículos Elétricos (carga horária: 8h, EaD).

Em breve:

- **Condução Segura e Econômica de Veículos Elétricos de Grande Porte com Prática** (carga horária: 11h, presencial).
- **Mecânica de Manutenção de Veículos Elétricos de Grande Porte** (carga horária: 60h).
- **Eletricista de Manutenção de Veículos Elétricos de Grande Porte** (carga horária: 60h).
- **Instalação e Manutenção de Eletropostos** (carga horária: de 40h a 60h).



A-House, um *hub* de inovação em Estocolmo

A delegação teve contato com o ecossistema de inovação sueco durante a visita à A-House, espaço onde diversos *players* mostraram seus portfólios. O primeiro foi a Einride, empresa que aposta em um futuro 100% elétrico para o transporte e conta com clientes de peso, como a Maersk, a Postnord e a Heineken. Na apresentação, conduzida pela diretora executiva da *startup*, Fernanda Schmidt, foram exibidos dois produtos. O primeiro foi uma plataforma chamada de Saga, que ajuda a coordenar a logística de recarga de caminhões elétricos. O segundo foi um sistema operacional que permite dirigir veículos autônomos a distância.

Em seguida, a gerente de Projetos, Lidia Partheni, apresentou o escopo da Smart City Sweden. Trata-se de uma plataforma de soluções para cidades inteligentes criada pelo governo sueco. Ao conectar cidades, empresas e instituições de pesquisa, a Smart City fomenta a inovação, sobretudo em transporte, energia, digitalização e planejamento urbano. Funciona também como um *hub* de boas práticas, sempre aberto a parcerias.

“Eletrificação não é o suficiente”, provocou Yingying Cha, PhD ligada ao IVL, instituto de pesquisa especializado em meio ambiente, sediado em Estocolmo. Na visão da entidade, a poluição resultante do

transporte rodoviário é um desafio a ser enfrentado transversalmente por variados setores. Uma das propostas do IVL é a criação de zonas de baixa emissão nos centros urbanos.

A rodada foi encerrada por Stina Lantz, CEO da Ignite. A empresa é uma aceleradora de *startups* atuante em vários segmentos, como tecnologia, transporte, manufatura e saúde. Um de seus papéis é conectar empreendedores ao mercado. Para isso, trabalha com um método composto por cinco etapas: ativação, necessidades, *match*, piloto e avaliação. A executiva mostrou vários *matches*, incluindo o de uma empresa brasileira e o de uma *startup* sueca.



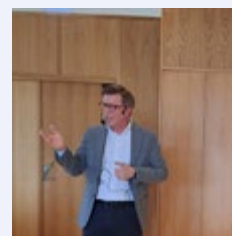
Ponte entre dois mundos

Em sua participação no programa da SSE, Joakim Pops, sócio-fundador da WeRock Ventures, explicou seu papel de construtor de pontes entre empresas suecas de tecnologia e o mercado brasileiro. O negócio deles é construído em duas frentes: as Tech Ventures, que canalizam os investimentos, e o chamado Brazil Finance Group, que colhe os retornos e distribui os dividendos entre os acionistas.



Um brinde aos negócios familiares

Especialista em empresas familiares, o professor Mattias Nordqvist conduziu uma palestra “saborosa”, trazendo a temática do *family business* para o mundo das vinícolas. Ele lembrou que os pontos fortes de todo empreendimento familiar são tradição, reputação e valores compartilhados entre os membros. Essa tríade funcionou perfeitamente para importantes produtores italianos, conforme acrescentou Michael Wising, consultor da Ward Wines, uma das principais importadoras de vinho da Suécia.



Políticas públicas e propriedade intelectual

Está em curso, na Suécia, um movimento que intrigou os empresários brasileiros: no país nórdico, é o setor privado que está pressionando o governo por mais regulação em sustentabilidade. A lógica é que, se participarem da formulação das políticas públicas, os *players* garantirão condições mais favoráveis e prazos mais realistas para a conformidade. As companhias pedem, ainda, transparência sobre a transição energética, que não sairá do papel sem investimento do Estado em infraestrutura para transporte e transmissão de energia.

Esses pontos ficaram mais tangíveis após a palestra do professor Holmer Kok, do Departamento de Empreendedorismo, Inovação e Tecnologia da SSE. Ele dividiu sua fala em dois momentos. No primeiro, reforçou a vantagem comparativa da iniciativa privada na corrida pela inovação

sustentável. “Isso ocorre porque as empresas são mais ágeis que os governos, têm os melhores recursos em pesquisa e desenvolvimento e lidam muito bem com desafios transnacionais”, enumerou.

“Porém, embora sejam ‘resolvedoras de problemas’ natos, também podem criá-los”, ressaltou. A preocupação do acadêmico é com a distribuição massiva de produtos e serviços com algum tipo de “efeito colateral” danoso ao meio ambiente em sua produção, distribuição ou descarte. A partir daí surge a necessidade de regulação em sistemas sensíveis, como o ambiental, foco da segunda parte da exposição. Para Kok, não há de se menosprezar nem o governo nem a sociedade civil organizada nesse processo, já que ao setor privado falta justamente a participação popular legitimadora de decisões – alma das democracias modernas.

Problemas difíceis e suas soluções

Coube à professora Valentina Tartari trazer luz sobre os “problemões” (*wicked problems*), tão comuns no atrito entre inovação e sustentabilidade. São considerados “perversos” os problemas de alta complexidade, multifacetados, de definição vaga e que, no entanto, estão emaranhados em questões sociais, demandando a atuação de inúmeros *stakeholders*. Nesses casos, o conflito de interesses é inevitável.

Para Valentina, grandes problemas pedem “ideias ainda maiores”, o que só pode ser alcançado com uma dose extragrande de inovação. “Mas quem pode fazer isso?”, questionou. Segundo ela, a resposta é um combo: apenas startups têm a ousadia e os “cérebros” necessários; empresas assumem o risco e alocam recursos; e governos precisam fomentar e retroalimentar o ecossistema de inovação. Para ilustrar a parte do “capital”, ela trouxe um convidado especial, Marc Tonteling, executivo do Banco Europeu de Investimento, que falou, por videochamada, sobre os pré-requisitos para o financiamento de projetos sustentáveis.



Inovação aberta ou fechada?

A professora Anna Essén, do Departamento de Empreendedorismo, Inovação e Tecnologia da SSE, cativou a plateia com um conceito simples: “Inovar é um processo coletivamente orquestrado”. Com isso, ela estimulou os empresários a mirarem além da inovação interna e a buscarem parceiros de inovação no mercado. Essa “dança”, porém, é delicada, pois o parceiro precisa ter “o tamanho certo”. Fornecedores muito grandes podem não dar a atenção necessária ao cliente, ao passo que *startups* muito enxutas e disruptivas podem fechar as portas antes de entregarem a encomenda. Uma terceira via é “internalizar” soluções de fora ou, ainda, criar *squads* híbridos.

A partir dessa exposição inicial, Anna aprofundou os conceitos das inovações aberta, semiaberta e fechada. Falou, ainda, sobre a importância da modularidade, mobilidade e complementaridade na busca por soluções. No fim, ela situou a caminhada “da ignorância à unidade” em um ecossistema, em que o “pulo do gato” é testar novas posições ou conexões o tempo todo, de modo a “transpor fronteiras”. Nessa visão gráfica da realidade, os movimentos podem ser verticais ou horizontais – o importante é chamar novos parceiros sempre que algo bloquear o progresso das empresas.



Educação executiva para o transporte

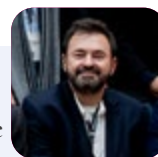
O Sistema Transporte também tem um braço acadêmico, o ITL (Instituto de Transporte e Logística), voltado para a capacitação de gestores e executivos do setor. O portfólio da entidade foi apresentado aos participantes da Missão por sua diretora adjunta, Eliana Costa, que destacou a abrangência das formações, que contemplam os modais rodoviário, aéreo, metroferroviário e aquaviário. “Nosso objetivo é formar as lideranças para navegarem nas complexidades do mundo atual. Para isso, temos parcerias com instituições de referência no Brasil e no mundo, como a FDC, a Embry-Riddle, a DB Rail Academy e a STC International. São cursos executivos, MBAs e certificações internacionais que estão ao alcance de vocês”, disse, dirigindo-se à delegação.

A visão dos participantes

“

A Missão tem duas coisas de mais alta relevância. A primeira é buscar conhecimento de fora; comparar com o que nós já executamos. A segunda é que proporciona um *networking* enorme entre as maiores transportadoras, que, normalmente, têm as mesmas dores.

Claudio Coelho Adamuccio, *CEO da Transpanorama*



“

Vimos como a sustentabilidade é fundamental para o nosso futuro, para o futuro das próximas gerações. Foi proporcionada uma imersão incrível! Voltamos com muita bagagem, muito conhecimento e muita vontade de trabalhar pelo nosso país.

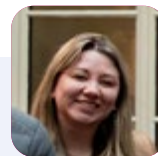
David Ferreira Longbloed, *gerente da Piracicabana (Grupo Comporte)*



“

A imersão na Suécia foi um sucesso. Tivemos muitos conteúdos relacionados a sustentabilidade, inovação e digitalização. Fizemos visitas técnicas a empresas e conhecemos startups de inovação. Parabéns a CNT, o SEST SENAT e o ITL pelo conteúdo.

Francieli Borges Tartari Pietsch, *diretora da BBM Logística*



“

O formato de fazer visitas e ter aulas agregou muito. Assim, temos o conhecimento teórico e o prático juntos. Estamos levando para casa muitos conceitos novos, muitas ferramentas para serem aplicadas em nosso dia a dia.

Otavio Faria Fedrizze, *diretor da Carvalima Transporte*



“

É imensurável o valor dessa imersão, porque faz você pensar fora da caixa. Acho que isso não tem preço. [...] As visitas instigaram a pensarmos no que pode ser implantado e no que pode ser feito de forma diferente. Além disso, trouxeram novas conexões para resolvermos problemas.

Marcella Serrano Marques, *diretora da Auto Viação Urubupungá*



Experiência imersiva para aquaviários

SEST SENAT investe em qualificação tecnológica para profissionais do segmento ao planejar inauguração de Centro Aquaviário, com simulador de última geração, em Belém

por Gabriel Guimarães



Nos últimos anos, as exportações de *commodities* agrícolas cresceram vertiginosamente, fazendo do Brasil o maior exportador de milho e soja do mundo. O Arco Norte desempenha papel preponderante no escoamento desses grãos, tendo o transporte desses produtos pelos rios da região superado o de todo o restante do país.

Segundo dados do Estatístico Aquaviário da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), a movimentação dos portos e terminais do Arco Norte foi de 100,8 milhões de toneladas em 2023, contra 88,5 milhões de toneladas no ano anterior.

Com uma extensa costa e uma complexa rede fluvial, o transporte aquaviário de cargas na região Norte do país é responsável

por movimentar, dessa maneira, grande parte da produção do agronegócio brasileiro. E toda essa operação precisa ser feita por profissionais capacitados para atuar de forma ágil, segura e eficiente.

Para atender à crescente demanda por profissionais aquaviários qualificados para fazer esse transporte na região, o SEST SENAT vai inaugurar, ainda no primeiro semestre de 2024, o Centro de Qualificação Aquaviário, com um simulador aquaviário de última geração, na unidade de Belém (PA).

O Centro é um marco significativo para o transporte na região e reforça o compromisso do SEST SENAT em promover a capacitação e o desenvolvimento dos profissionais do segmento aquaviário, contribuindo, dessa maneira, para o fortalecimento e o avanço da

atividade transportadora.

Ao oferecer uma infraestrutura moderna e recursos avançados para a qualificação de capitães, pilotos, mestres e contramestres fluviais, o SEST SENAT prepara esses trabalhadores para lidar com um serviço dinâmico e desafiador, bem como proporciona um espaço para o aprimoramento constante de suas habilidades técnicas e práticas.

“A qualificação é fundamental para garantir que esses profissionais estejam atualizados com as melhores práticas, além de estarem preparados para garantir também uma navegação segura e eficiente, reduzindo acidentes, custos de manutenção das embarcações e levando menos impacto ao meio ambiente”, ressalta a diretora-executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Manaus, Amazonas



Simulador aquaviário

A grande atração do centro será o simulador aquaviário, uma avançada ferramenta de treinamento que proporciona aos profissionais da área uma experiência imersiva em ambientes simulados. Estima-se que colaboradores de mais de 6 mil empresas do segmento na região poderão ter a oportunidade de aprimorar as habilidades de navegação e manobra de embarcações em diferentes condições e cenários.

Com tecnologia de ponta desenvolvida pela Technomar Engenharia, o simulador aquaviário do SEST SENAT ficará em um ambiente de três salas no Centro Aquaviário da unidade de Belém. Cada uma delas foi preparada para receber as atividades de ensino teórico ou prático. Em uma sala, está o simulador em si, que replica a cabine de comando de uma embarcação. Nela, o aluno vivencia, de maneira realista, a experiência da condução.

Em outra sala fica o instrutor, que determina como será o exercício simulado. Ele define qual será a embarcação, bem como as condições de navegação, o clima e outros imprevistos com os quais o aluno precisará lidar. Ao todo, o equipamento simula 12 embarcações, 16 percursos e vários portos brasileiros, como os de Belém, Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP), destacando simulações nos principais portos do Arco Norte, como Barcarena (PA), Santarém (PA), Santana (PA) e Itacoatiara (AM). Os cursos também vão abordar temas além da pilotagem, como leitura de carta náutica e comunicação.

“A vantagem do simulador é que ele não simula só os portos, mas também todo o percurso que uma embarcação precisa fazer. Agora, os profissionais vão poder contar com oito cenários diferentes de navegação só no Arco Norte, para que possam se familiarizar com os rios e os calados da região, sobretudo no estreito de Breves, no Marajó (PA), e a volta do Madeira, no rio Madeira”, especifica João Alberto Soares, Coordenador de Desenvolvimento Profissional do SEST SENAT da unidade de Belém.

Para a coordenadora de Navegação da Bertolini, Brenda de Castro, a iniciativa vai assegurar um treinamento que, atualmente, não é ofertado na região e capacitar com mais assertividade os profissionais da empresa. “Nós sempre tivemos a necessidade de fazer treinamentos práticos com os nossos aquaviários. O simulador atenderá a importantes requisitos de segurança e navegação, preparando a mão de obra para navegação com diversos níveis de dificuldade. É assim que os nossos colaboradores vão ganhar experiência para enfrentar situações de risco e manter a embarcação segura”, avalia.

Já a diretora-executiva nacional do SEST SENAT explica, ainda, que o simulador não é só um equipamento novo: “É um grande portfólio de atendimento para o modal aquaviário. Estamos ampliando o nosso *market share* para, agora, atender esse modal de maneira mais integral, caminhando para o credenciamento com a Marinha para, também, atuarmos com a formação dos aquaviários”.



Consultoria de renome

A idealização do centro começou em 2017, com uma consultoria feita pela UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina) para estudar a viabilidade do projeto. Foi essa consultoria que ajudou o SEST SENAT a planejar o Centro e a elaborar as ementas dos cursos a serem ofertados. Também agregou subsídios para um futuro credenciamento do SEST SENAT junto à Marinha, de modo a oferecer os cursos da Norman (Norma da Autoridade Marítima) nº 104.

Agora, a instalação do simulador no Centro Aquaviário passará por uma consultoria da STC Internacional (Shipping and Transport College), uma das maiores instituições de ensino de transporte aquaviário do mundo, localizada em Roterdã (Holanda). A empresa auxiliará o SEST SENAT na

montagem dos cursos que serão ofertados com uso do simulador, treinar os nossos instrutores e iniciar o processo de credenciamento da Norman 104 junto à Marinha do Brasil.

“A STC Internacional tem *know-how* na estruturação de centros desse tipo. Foram eles que montaram o centro aquaviário da Transpetro, no Rio de Janeiro. Além disso, a empresa também auxiliará no credenciamento dos cursos da Norman 104. Hoje, é difícil achar empresas no Norte que estejam habilitadas a ministrá-los. Agora, podemos solucionar um problema real das empresas da região, porque, atualmente, não se tem a quem recorrer se for necessário dar aos colaboradores um treinamento homologado pela Marinha”, explica Carolina Paim, coordenadora executiva de Educação do SEST SENAT.

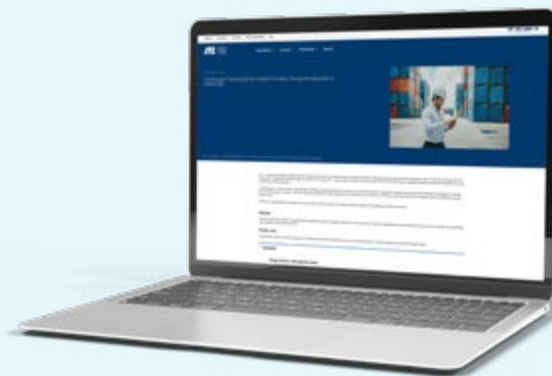
VOCÊ SABIA? ITL oferece certificação internacional para o modal

Para complementar a capacitação que o SEST SENAT oferece aos profissionais que lidam com o dia a dia das operações fluviais, o ITL (Instituto de Transporte e Logística) oferece a Certificação Internacional em Gestão Portuária, Transporte Aquaviário e Multimodal, exclusiva para executivos e gestores do setor.

O curso é ministrado pelo STC Internacional, em conjunto com a Erasmus UPT (Erasmus Centre for Urban, Ports and Transport Economics e tem o objetivo de fazer o aluno entender a relevância do transporte aquaviário no comércio internacional, percebendo a importância da gestão das redes portuárias interiores e da integração multimodal para a competitividade no transporte.

Além disso, capacita os participantes a avaliarem a situação da navegação interior nos sistemas fluviais da América Latina. Trata-se de uma proposta única para aprofundar conhecimentos e estar em contato com tendências globais em gestão e tecnologia para o transporte aquaviário.

Aponte a câmera para o QR code abaixo e saiba mais sobre essa certificação internacional exclusiva para executivos do setor aquaviário. ■



A **CNT** SE MOVE, O BRASIL **AVANÇA**

A Confederação Nacional do Transporte celebra 70 anos de história e futuro



A **Confederação Nacional do Transporte, a Entidade de representação máxima do transporte no Brasil**, completa 70 anos de uma história de representatividade e compromisso com a multimodalidade e o desenvolvimento da atividade transportadora no país

Por terra, trilhos, água ou ar, a CNT se move para fazer o Brasil prosperar, conectando passado, presente e futuro em uma história de desafios e superação.

CNT 70
ANOS

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

Atendimentos reforçados no país

Duas novas unidades do SEST SENAT foram abertas no mês de abril, uma em Dourados (MS) e outra em São João de Meriti (RJ)

por Hércules Barros

O SEST SENAT encerrou o mês de abril com a entrega de duas novas unidades operacionais. No Rio de Janeiro, abriu uma nova instalação em São João de Meriti. No Mato Grosso do Sul, inaugurou uma nova estrutura da unidade de Dourados. Com o feito, o Serviço perfaz 167 unidades espalhadas por todo o país, com a oferta de serviços de saúde, qualidade de vida e qualificação profissional.

As novas unidades seguem o mesmo padrão SEST SENAT de atendi-

mento, ou seja, são espaços onde trabalhadores de todos os modais do setor de transporte — rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário —, além da população da região, contam com uma estrutura ampla, moderna e eficiente. Elas também foram planejadas em uma perspectiva compensatória de sustentabilidade, providas de instalações com energia fotovoltaica e reúso de água.

O SEST SENAT é reconhecido nacionalmente por preparar profissionais para a execução de atividades com eficiência, refle-

xão crítica e segurança, além de torná-los aptos a operarem novas tecnologias. Ambas as estruturas inauguradas dispõem, por exemplo, de simulador de direção de caminhão, carreta e ônibus usado para treinamentos.

As inaugurações integram o Plano de Expansão e Melhoria da Rede Física do SEST SENAT em todo o Brasil. A ampliação permite à entidade oferecer mais e melhores serviços aos trabalhadores do setor e, assim, garantir mais eficiência para as empresas.



São João de Meriti (RJ)

A unidade de São João de Meriti, cuja capacidade é de 128 mil atendimentos ao ano, recebeu o nome do empresário José Alves Lavouras, fundador do Grupo Jal, que atua no transporte rodoviário coletivo de passageiros. O município da Baixada Fluminense encontra-se em uma localidade estratégica para o setor transportador, pois fica às margens da rodovia Presidente Dutra e tem atraído o interesse de várias empresas de logística — o que torna a presença do SEST SENAT ainda mais fundamental.

Durante a solenidade de inauguração, o presidente do Sistema Transporte, Vander Costa, destacou a atuação do SEST SENAT no Rio de Janeiro. “Chegamos à marca de dez unidades operacionais no estado. A nova unidade de São João de Meriti integra um sistema que já tem contribuído com o aperfeiçoamento e a eficiência dos serviços de transporte locais”, ressaltou.

De acordo com Eduardo Rebutzi, presidente do Conselho Regional do SEST SENAT Rio de Janeiro, da



O novo endereço do SEST SENAT em São João de Meriti é: Av. Automóvel Club, 1.065, Lote 1B – Centro

Fetranscarga (Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro) e da NTC&Logística, a região abriga importantes empresas de transporte de cargas e de passageiros, bem como grandes centros logísticos. “Os trabalhadores dessas empresas agora têm acesso facilitado ao SEST SENAT. A nova unidade fica localizada no centro da cidade, em avenida paralela à rodovia Presidente Dutra e próxima à estação de metrô”, observou.

Dourados (MS)

O novo espaço do SEST SENAT em Dourados, no Mato Grosso do Sul, tem capacidade de realização de cerca de 54 mil atendimentos ao ano. O valor do investimento total na nova sede douradense foi de R\$ 15 milhões. A unidade leva o nome do empresário João Resende, protagonista na implantação do transporte coletivo da capital do estado.

“Estamos em Dourados há mais de 23 anos e, agora, contamos com uma estrutura que foi montada com o que há de mais moderno para aprimorar a formação do profissional do transporte e qualificar o motorista do município sul-mato-grossense e da região”, afirmou Vander Costa.

Para o presidente dos Conselhos Regionais do SEST SENAT no Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul, João Resende Filho, o novo espaço tem um valor inestimável para a região. “Ter uma unidade como esta inaugurada em



O novo endereço do SEST SENAT de Dourados (MS) é: Rua Valério Fabiano, 50, Jardim Alhambra

Dourados vai além da melhoria da qualidade da mão de obra no transporte. Proporciona à população da região entregas nas áreas de saúde e educação”, acrescentou.

Intitulações

Duas unidades operacionais do SEST SENAT foram intituladas em abril. Ambas receberam o nome de transportadores que fizeram história. Os espaços estão localizados nos municípios paulistas de Bauru e Marília. O nome da primeira foi atribuído ao empresário Aparecido Fraile,

homenageado por exercer importante papel na representação do segmento do transporte de cargas na região. A outra unidade está localizada em Marília e recebeu o nome do empresário Francisco Pelucio, que tem um extenso histórico de atuação no transporte de cargas no estado. ■





Transporte: 30 anos em pauta por quem entende do assunto

Revista CNT Transporte Atual entra no seu trigésimo ano como referência em produção de conhecimento técnico especializado sobre o transporte

por Francisco Monteiro



Como o Congresso Nacional atuaria diante da possibilidade de reformas constitucionais para aumentar a participação da iniciativa privada em setores estratégicos de infraestrutura nacional? Propostas de concessão rodoviária seriam concretizadas? Portos, aeroportos, hidrovias e estradas contariam com o necessário investimento do governo?

Essas eram algumas das incertezas que ocupavam o centro das discussões e preocupações do setor de transporte naquele primeiro semestre do governo Fernando Henrique Cardoso, mais especificamente em junho de 1995, quando foi lançada a primeira edição da Revista CNT Transporte Atual.

Nos dias de hoje, quando outras prioridades se apresentam ao setor transportador, a publicação entra em seu trigésimo ano consolidada como referência na discussão das questões que afetam direta e indiretamente as empresas de transporte e logística no Brasil. Ao longo dessas três décadas, a Revista também conquistou o reconhecimento de acadêmicos, especialistas e profissionais de comunicação

como uma das principais fontes de geração de conhecimento sobre o setor.

Para o professor e diretor da FGV Transportes, na Fundação Getúlio Vargas, Marcus Quintella, a publicação é uma das únicas que abordam bem a conjuntura do país, com matérias jornalísticas de qualidade e relevante conteúdo técnico, que refletem fidedignamente a situação do setor transportador no Brasil.

“Uma publicação muito importante em um país carente de informações, de dados e de estatísticas relacionadas ao setor de transporte. Então, um veículo que traz essas informações, em qualquer nível, contribui muito para a pesquisa, para a tomada de decisões dos profissionais do setor e para a academia. É uma fonte de informações necessárias para um setor sempre se aprimorar”, afirma.

Ainda de acordo com o professor, completar 30 anos de existência consolida a reputação da Revista como uma fonte confiável e respeitada de informações sobre o setor. “A longevidade da Revista CNT Transporte Atual confere ainda mais credibilidade, e vemos

que só cresce a qualidade do conteúdo e das pessoas convidadas a dar as entrevistas. Para o jornalista, por exemplo, é fundamental ter fontes tecnicamente embasadas para construir a informação correta”, destaca.

Fonte confiável

Quem compartilha e endossa essa visão é o jornalista especializado em infraestrutura, concessões e PPP (Parceria Público-Privada) e sócio-fundador da Agência iNFRA, Dimmi Amora. Ele lembra que teve contato com a Revista pela primeira vez ainda na década passada, quando começou a trabalhar no jornal Folha de S.Paulo, na área de infraestrutura. De acordo com ele, a longevidade de três décadas da publicação é de fundamental importância, pois significa que é uma fonte perene e confiável de informação. Essa consistência, segundo o jornalista, permite que ela seja consultada como referência histórica, oferecendo *insights* valiosos para contextualizar eventos atuais e entender melhor o presente do setor de transporte. “Para quem tem o olhar voltado



para o transporte, é muito importante entender as direções que os principais atores do setor estão tomando e ficar atualizado sobre temas que subsidiem essa visão dos transportadores”, comenta.

Debate qualificado

Já o diretor de Administração e Recursos Humanos da Viação Pioneira, Fernando Eloia, destaca as novas tecnologias no setor de transporte entre os assuntos que mais o interessam na publicação.

“A Revista tem veiculado ótimas matérias sobre isso e apresentado exemplos de boas práticas nacionais e internacionais, destacando programas de desenvolvimento para os profissionais do setor”, afirma.

Eloia diz ainda que lê a Revista interessado na discussão dos problemas e soluções que estão na ordem do dia dos transportadores. “Esses temas são muito bem apresentados e nos deixam atualizados sobre o que fazer ou investir para enfrentar essas questões. Isso tudo revela a importância da revista CNT”, completa.

O que mais interessa ao diretor presidente da Braspress Trans-

portes Urgentes, Urubatan Helou, são os conteúdos técnicos, pois considera que estar atualizado sobre as inovações representa um diferencial no mercado. Urubatan diz que lê a Revista desde o seu lançamento, quando a sua empresa já havia completado 20 anos.

“Dentro da nossa companhia, a Revista CNT circula pela diretoria e é lida também por alguns gerentes, para que os nossos executivos estejam por dentro das principais e significativas notícias do segmento e, assim, possam se inspirar na criação de projetos, medidas e ações”, explica. “Esse veículo tem grande importância devido a sua enorme credibilidade não apenas junto ao empresariado, mas também para os órgãos de governo”, arremata Urubatan Helou.

Propósito cumprido

Esse conjunto de depoimentos de quem lida diariamente com o transporte demonstra que, ao longo da sua história, a Revista CNT Transporte Atual vem cumprindo o seu propósito de ser uma fonte confiável e especializada de informações sobre o setor no Brasil.

Os primeiros editoriais, assinados pelo presidente da Confederação Nacional do Transporte à época, Clésio Andrade, indicam que a CNT havia percebido a importância da criação de um periódico dedicado a abordar os desafios, tendências, inovações e questões regulatórias que afetam o transporte no país.

Assim nasceu a Revista, que não demorou a conquistar a credibilidade de uma plataforma de disseminação de conhecimento para profissionais do setor, acadêmicos, gestores públicos e outros interessados na área. Ao longo de 30 anos, entre seus principais objetivos sempre esteve o de oferecer análises aprofundadas, reportagens e visões de vanguarda sobre os temas de interesse do transporte brasileiro, desdobrar os estudos técnicos e materiais produzidos pela CNT e repercutir as principais ações das instituições que compõem o Sistema Transporte. Com isso, a Revista vem contribuindo, por meio da informação técnica e especializada, para promover o desenvolvimento do transporte brasileiro.



Duke: 25 anos de arte e humor sobre transporte

Ao longo de três décadas, a arte e o humor estão presentes nas páginas da Revista CNT Transporte Atual por meio de charges, cartuns, ilustrações ou matérias dedicadas a esses temas, sempre os relacionando ao transporte. Mais de 20 desses 30 anos contaram com o trabalho do chargista, cartunista e ilustrador Eduardo dos Reis Evangelista, conhecido pelo pseudônimo Duke. Desde 2003, a Revista apresenta, regularmente em suas edições, pelo menos um cartum criado pelo artista. Em entrevista sobre seu trabalho presente há tantos anos na publicação, ele compartilhou conosco um pouco das suas experiências e inspirações e sua visão sobre a importância do transporte para o Brasil.

— **O que significa para você publicar o seu trabalho há tantos anos na Revista?**

Eu considero um grande prestígio ter um cartum em uma revista de circulação nacional dedicada a um tema tão importante para todos nós, brasileiros. Não há ninguém no Brasil que não dependa do transporte de alguma forma, não é mesmo? Seja para locomoção, seja para receber mercadorias que a gente compra e chegam à nossa casa, tudo depende do transporte. Então, é uma revista relevante por tratar desse tema ligada a uma instituição muito importante, que é a CNT. Para mim é uma honra, e considero essa revista muito necessária.

— **Como é colaborar com uma revista tão longa?**

É um desafio muito grande porque é um tema muito específico. Abordo variantes desse tema há 25 anos, sendo um cartum por mês, o que deve dar mais de 300 cartuns ao longo desse tempo. Conseguir fazer tantos trabalhos com a mesma temática é um desafio muito grande. Mas que eu acho muito legal e amo fazer.

— **Como é o seu processo criativo?**

O processo criativo varia. Houve uma época em que a temática era mais livre, assim, havia a possibilidade de abordar esse assunto das formas mais surreais possíveis, que é uma das premissas do humor, fugindo um pouco da realidade. Então eu trabalhava dessa forma. Recentemente, a gente tem procurado uma abordagem dentro de temáticas específicas pre-

sentes nas matérias. O que eu acho também muito legal porque, você reforça ou dá uma outra visão de um assunto que está sendo discutido pela Revista. É diferente e tem a sua importância. As duas formas eu acho legal de criar. Ambas são desafiadoras, mas que dão muito prazer em trabalhá-las.

— **Qual é a importância do humor em uma revista com esse perfil?**

A linguagem do humor é universal. Ela se comunica com todos, independentemente da esfera social ou da formação acadêmica. Acho legal ter um cartum numa revista que trata de temas tão sérios, porque justamente o humor vem proporcionar aquele respiro. Eu costumo dizer que o humor está para os assuntos mais sérios assim como o açúcar que a gente coloca no remédio amargo para dar a alguma criança. Então, a pitada de humor que a gente coloca nos assuntos do dia a dia faz com que a gente encare tudo com mais leveza, sem deixar, é claro, de provocar a reflexão, que também é uma das funções do humor. O humor não deve apenas fazer rir, mas também fazer pensar. A gente precisa de humor no nosso cotidiano, então, me sinto honrado de fazer parte dessa Revista há tanto tempo trabalhando com humor. ■



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

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

Distribuição nacional
40 mil
exemplares
por mês



Para anunciar,
entre em contato:

@ revista@cnt.org.br

✉ (61) 2196-5700

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Caminhos para práticas ambientais



Com foco no eixo Ambiental, o segundo workshop ofertado pelo ITL abordou o panorama da Agenda ESG no Brasil e compartilhou boas práticas, segundo temas e critérios estabelecidos

por Renata Lúcia Ramalho de Sá Freire



O panorama sobre a implementação das práticas ESG dá conta de que 47% das empresas brasileiras já implementaram práticas ambientais, sociais e de governança e 31% planejam seguir o mesmo caminho. Os dados da pesquisa Amcham e da Humanizadas, realizada em 2023, foram o ponto de partida para o professor do Ibmec Fabrício Soler sensibilizar os empresários e executivos do setor de transporte de que a Agenda ESG já é uma realidade inequívoca no país.

No segundo *workshop* online sobre ESG, realizado pelo ITL (Instituto de Transporte e Logística), em 16 de abril, Soler compartilhou outro dado que muito interessa aos empresários: 59% das organizações que inovam em ESG estão expandindo os seus negócios. “Isso vem acontecendo por meio de novos produtos e mercados”, disse o professor, que elencou as principais razões para as empresas

aderirem à Agenda: o fortalecimento da reputação da marca, o impacto positivo nas questões socioambientais e a redução de riscos ambientais, sociais e de Governança.

O olhar dos investidores sobre a pauta também ganhou destaque. De acordo com um levantamento realizado pelo Capital Group, 71% dos investidores globais concordam que a incorporação da análise de estratégias e fundos ESG pode revelar oportunidades atraentes de investimento. “A esse olhar do investidor eu somo a importância de inserir a análise em ESG no mapeamento de riscos das empresas”, disse o professor, que também é consultor da ONU (Organização das Nações Unidas) para o desenvolvimento industrial.

Aos participantes do *workshop*, Fabrício Soler compartilhou, ainda, insights de empresários que já vivenciam as práticas ESG, como ter a sustentabilidade como parte dos valores estratégicos e promover políticas

e práticas de reciclagem e reúso de materiais. Quanto aos desafios, ele elencou a dificuldade de mensuração e monitoramento de indicadores e a capacitação como um fator crítico de sucesso. “O olhar dos consumidores também precisa ser considerado, já que, cada vez mais, eles estão avaliando as empresas com base em critérios ESG, ou seja, optam por comprar produtos ou serviços daquelas que demonstram comprometimento com a sustentabilidade e a responsabilidade social”, disse.

Como ilustração, Soler citou um estudo, realizado em 2023, pela KPMG, segundo o qual 86% dos consumidores enaltecem a importância de compromissos coletivos para reduzir, reutilizar e reciclar o máximo possível de resíduos; 76% entendem que proteger o meio ambiente é mais importante do que uma economia em crescimento; e 64% acreditam que, para comprar um produto, é importante compreender o seu impacto ambiental.





Como aderir às práticas ESG

Para Fabrício Soler, as empresas que desejam sucesso na jornada ESG deveriam fazer a si mesmas pelo menos seis perguntas:

Quais são as principais questões ESG que afetam o seu negócio? Há dados suficientes para a tomada de boas decisões a respeito de ESG? As mudanças com vistas a melhorar o desempenho ESG e evitar obstáculos futuros estão sendo implementadas com sucesso? Vocês estão se antecipando às mudanças para o bom relacionamento com os investidores e outros *stakeholders*? Quais são os custos associados ao plano ESG e como financiar essas mudanças? Quais são os retornos econômico-financeiros esperados?

Segundo o professor, “é preciso olhar a completude dessa abordagem. O apoio da alta liderança é fundamental nesse processo”, disse.

Nesse sentido, e com o olhar voltado ao eixo Ambiental, foco do segundo *workshop* em ESG ofertado pelo ITL, Fabrício Soler compartilhou boas práticas a serem tomadas, segundo temas e critérios estabelecidos.

Conheça, a seguir, algumas delas:

- **Mudanças climáticas (mitigação de emissão de gases de efeito estufa)**
Mapeie os principais riscos e as oportunidades que possam advir das mudanças climáticas, estabelecendo estratégias e gestão de riscos.
- **Mudanças climáticas (adaptação)**
Levante as informações disponíveis sobre os possíveis cenários de ameaça de mudanças climáticas para a organização, os riscos de impactos a serem enfrentados e as potenciais oportunidades a serem exploradas.
- **Recursos hídricos (uso da água)**
Mapeie a demanda de água, identificando a quantidade e como ela é consumida e/ou utilizada nos processos e nas atividades (balanço hídrico).
- **Recursos hídricos (efluentes)**
Elabore o plano de redução do volume de efluentes gerados, com metas e ações a serem implementadas.

- **Biodiversidade e serviços ecossistêmicos (conservação e uso sustentável)**
Identifique e monitore possíveis impactos negativos à biodiversidade, dando especial atenção às instalações localizadas em regiões com alto índice de biodiversidade.
- **Biodiversidade e serviços ecossistêmicos (uso sustentável do solo)**
Participe de arranjos locais ou regionais para evitar a degradação e o desmatamento e, ainda, ampliar a potencialização da capacidade de regeneração natural, formação de corredores ecológicos e recuperação de nascentes.
- **Economia circular e gestão de resíduos**
Planeje e desenvolva produtos que contemplem diferentes formas de recirculação dos recursos em uma perspectiva de ciclo de vida.
- **Gestão ambiental e prevenção da poluição**
Use o Sistema de Gestão Ambiental (SGA), um conjunto de procedimentos voltados à implementação de práticas e processos com o objetivo de avaliar e gerenciar continuamente os riscos e as oportunidades ambientais, o cumprimento dos requisitos legais e a melhoria do desempenho ambiental.

Moderadora do *workshop*, a gerente Ambiental da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Erica Marcos, ressaltou que “as práticas ESG, em especial no âmbito do eixo Ambiental, marcam uma era voltada pela busca do crescimento econômico com responsabilidade, eficiência e inovação. O estoque de recursos naturais no planeta é esgotável e, por isso, é fundamental buscar o desenvolvimento financeiro da empresa com a mentalidade ganha-ganha”, disse.

Segundo ela, o uso de tecnologias e de energias limpas, a implementação de estratégias de reúso de água e o fomento da circularidade de insumos são exemplos que resultam em economia de recursos naturais e financeiros, trazendo benefícios efetivos aos empresários e ao meio ambiente.





Um olhar humanizado

A importância de as empresas do setor de transporte aderirem às práticas ESG não se resume à sustentabilidade de seus negócios, ao aumento da rentabilidade e à fidelização dos clientes. Tem a ver, também, com a sua responsabilidade socioambiental com a sobrevivência do planeta e, portanto, das pessoas. Essa é a visão da diretora adjunta do ITL, Eliana Costa, que fez questão de ressaltar o papel fundamental do setor na abertura do *workshop*.

“No dia de hoje, nós vimos questões fundamentais sobre as quais as empresas de transporte precisam se debruçar de forma urgente e concreta, já que as necessidades advindas da Agenda ESG permeiam todos os modais do setor. Contudo, não podemos deixar de lado a importância do olhar humano, especialmente no que se refere às questões socioambientais”, afirmou a diretora. Eliana Costa se refere, por exemplo, “aos impactos negativos das mudanças climáticas em termos de perdas humanas, diante das calamidades, das inundações e das secas extremas. Essa situação vem gerando sérios prejuízos para as pessoas e para o país. Portanto, todos nós precisamos fazer a nossa parte”, afirma.



Fuja do greenwashing

O professor Fabrício Soler concorda com Eliana, trazendo, ainda, outra questão essencial: a importância de as empresas permanecerem fiéis à ética de divulgarem apenas as práticas sustentáveis que, de fato, conduzem. Ele se refere a uma prática conhecida como “*greenwashing*”. “Há organizações que criam uma falsa aparência de sustentabilidade, sem necessariamente aplicá-las na prática. Em geral, a estratégia é usar termos vagos e sem embasamento, com o objetivo de levar o consumidor a acreditar, que, ao comprar um ‘produto ecológico’, contribuirá para a sustentabilidade ambiental e animal”, explica.

Para exemplificar essa situação, ele compartilhou o caso internacional de uma gestora de ativos que, ao exagerar nas credenciais ESG de seus produtos, caiu mais de 12% na Bolsa. “Portanto, fuja de alegações falsas, só a palavra não adianta. O que pode estar em jogo é a credibilidade e a reputação da sua empresa”, concluiu.



Inscrições abertas para o eixo Governança

Da série de *workshops* em ESG com foco no setor de transporte, o ITL já realizou duas capacitações, em que os eixos Social e Ambiental foram abordados. Em 14 de maio, será a vez de o evento trabalhar o eixo Governança, cujas inscrições permanecerão abertas até o dia do evento.

Portanto, não perca a oportunidade de adquirir conhecimentos importantes com o professor do Ibmec Ricardo Lemos, especialista renomado no setor e que será responsável por ministrar a capacitação.

Mais detalhes
no QR Code



Opinião de quem participou

“

O *workshop* trouxe um panorama de diversas ações que precisam ser desenvolvidas no setor de transporte. A ideia de que a prática ESG melhora o desempenho financeiro da empresa e aumenta a confiança dos investidores é uma análise bem interessante. Uma das mensagens que levo é o fundamental envolvimento da alta direção da organização para o bom desempenho desse processo.

No Sindisan (Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Cargas do Litoral Paulista), atuamos, recentemente, em um trabalho com outras entidades de classe para conseguir a autorização para a descida de veículos rodotrem pela rodovia Anchieta. Com essa ação, reduzimos significativamente o número de veículos circulantes no local e, com isso, estimamos que a medida evitou o lançamento de mais de 25 toneladas de CO₂ por dia na atmosfera.

André Luis Neiva, *presidente do Sindisan*

”



“

Foi possível entender não só como o setor de transporte pode contribuir com práticas ambientais e sustentáveis, mas, também, como pode se beneficiar economicamente. Foram abordados diversos temas relacionados às práticas ambientais, passíveis de serem integrados nas empresas de transporte coletivo, ramo do qual faço parte. Entendemos que podemos realizar uma melhor gestão de resíduos, em especial os sólidos. A empresa produz uma grande quantidade de resíduos, que poderão ser utilizados e, até mesmo, reutilizados de forma mais eficiente.

O *workshop* foi muito bem desenvolvido e deixou a mensagem de que é possível realizar práticas sustentáveis, por meio de pequenas ações que farão a diferença para os *stakeholders*. Essas práticas são factíveis de serem implementadas em qualquer tipo de empresa, independentemente do tamanho e do ramo do transporte. Em nossa empresa, os próximos passos serão a implementação de práticas mais sustentáveis sugeridas pelo *workshop* e em conformidade com as práticas de mercado. ■

João Henrique Teixeira de Andrade, *Legal and Compliance Adviser da Coletivos São Lucas*

”



Capacitações com inscrições abertas

Especialização em Gestão de Negócios

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

Público-alvo: profissionais das empresas de transporte, dos modais rodoviário de cargas e passageiros, ferroviário, aquaviário, operadores logísticos e aéreo.



Turma do Florianópolis (SC)
Inscrições até o dia 19/5/2024



Turma do Rio de Janeiro (RJ)
Inscrições até o dia 28/7/2024



Vestibular online para cursos superiores de tecnologia a distância

15% de desconto

Graduações em Gestão Comercial, Gestão de Recursos Humanos, Gestão Financeira, Logística, Marketing e Processos Gerenciais, ministradas pela FGV (Fundação Getulio Vargas).

Público-alvo: profissionais de todos os modais do setor de transporte, seus dependentes e cônjuges.



Inscrições até o dia 27/5/2024



Certificação Internacional Aviation Management

Público-alvo: executivos, gerentes e pilotos de empresas do setor aéreo brasileiro, que exercem cargos de média e alta gestão na empresa.



Turma de São Paulo (SP)
Inscrições até o dia 30/6/2024



MBA em Gestão Estratégica de Marketing com Foco em Supply Chain e Transporte

Público-alvo: empresários, executivos e profissionais de marketing, comunicação, vendas, atendimento ao cliente e tecnologia da informação das empresas de transporte associadas ao Sistema CNT, que desejam aprofundar seus conhecimentos no universo do marketing estratégico e da comunicação digital.



Turma de São Paulo (SP)
Inscrições até o dia 30/6/2024





elle



ESPECIALIZAÇÃO EM

GESTÃO DE NEGÓCIOS

Rio de Janeiro(RJ)

Inscrições até 28/07

Belo Horizonte (MG)

Inscrições de 20/05 a 18/08



Faça da gestão o caminho para o sucesso da sua empresa



INSCREVA-SE

FDC

FORMAR LIDERANÇAS.
CONSTRUIR O TRANSPORTE DO FUTURO

ITL

CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

O impacto da reforma tributária sobre o setor de transporte

por Marcelo Romanelli Cezar Fernandes

No curso da tramitação da reforma tributária, o grande desafio enfrentado foi demonstrar as especificidades do segmento de transporte e a necessidade de uma reforma que implicasse na tributação justa, de acordo com as características do setor.

Um aspecto de destaque é a tributação dos combustíveis, a maior preocupação para o sistema transportador brasileiro. Sobre o assunto, há dois pontos de atenção. O primeiro se refere ao nefasto impacto que eventual oneração pode ocasionar ao consumidor final e ao usuário dos serviços de transporte público. O segundo é o efeito cascata decorrente do repasse de eventuais aumentos na formação do preço final de bens e serviços.

Desde que a edição da MP nº 1.118/2022 (objeto de ADI por gerar restrições ao creditamento) e das LC nº 192/2022 e 194/2022, temos atuado na construção de conceito de essencialidade dos combustíveis, garantido inclusive o amplo creditamento e incentivos a prestação do serviço de transporte em todas as modalidades, responsável pela circulação de pessoas e todos os bens do país.

O novo sistema de tributação aprovado no texto constitucional previu para os combustíveis a sistemática de regime específico, ficando a cargo das leis complementares disciplinar as regras a serem aplicadas, especialmente quanto às alíquotas, base de cálculo e suas reduções, bem como regras de creditamento.

Agora, na fase de regulamentação, foram criados Grupos Técnicos (GT) por parte do governo e, paralelamente

ao executivo, as frentes parlamentares se organizaram para a construção dos projetos de lei complementar (PLP) com participação de todos os setores produtivos e com a criação de grupo específico para regulamentar a tributação dos combustíveis. Dentro deste grupo, o trabalho vem sendo realizado nas diretrizes impostas pelo texto constitucional e na perspectiva de que os combustíveis são essenciais e indispensáveis à população.

A ideia central na construção do texto de lei complementar é garantir que este regime específico destinado aos combustíveis não implique em aumento de tributação e preserve o preço das tarifas aos usuários do serviço de transporte e o preço do frete pago no transporte de cargas. Afinal, caso não se cumpra esta finalidade, é certo o impacto sobre o poder aquisitivo da população, especialmente a de baixa renda, que depende exclusivamente do transporte público, agravando o empobrecimento enfrentado nos últimos anos.

Assim, busca-se um texto complementar que reconheça a indispensabilidade e a essencialidade dos combustíveis, implemente a monofasia e a uniformidade de alíquotas especificadas por unidade de medida em todo o território nacional e regulamente o direito amplo ao crédito nas aquisições destes insumos.

Outro ponto relevante da reforma é a instituição do imposto seletivo (IS) sobre bens e serviços prejudiciais à saúde e ao meio ambiente, sujeitando os combustíveis fósseis a referida tributação.

De fato, temos uma medida válida sob a perspectiva ambiental e da saúde, mas não podemos perder de vista a realidade do Brasil, ainda distante da substituição da frota por veículos aptos a utilizarem essencialmente biocombustíveis. Nesta linha, a regulamentação do referido imposto para os combustíveis deve ser vista com cautela, pois não faz sentido algum majorar a tributação de insumo que dentro da realidade do país é essencial e indispensável para a população.

Por fim, é importante ponderar que a Cide-combustíveis não foi revogada pelo texto da reforma aprovado. Contudo, foi introduzida a permissão constitucional de destinar seus recursos para subsidiar tarifas de transporte coletivo de passageiros.

Sabemos que mudar nunca será fácil e agradar a todos é tarefa impossível. É fato que o texto constitucional aprovado não atendeu todos os anseios do setor, mas é certo que representa uma realidade próxima e precisamos trabalhar com cautela na regulamentação.



**Marcelo Romanelli
Cezar Fernandes**
Advogado e mestre
em Direito



A definição das alíquotas da reforma tributária aplicadas ao transporte

por Alessandra Brandão e Patrícia Celestina Lopes

Em 2023 iniciou-se o processo de implementação da Reforma Tributária, que culminou na promulgação da Emenda Constitucional 132/2023, que introduziu modalidade de Imposto sobre Valor Agregado (IVA), que no nosso caso será dual, vez que a competência será compartilhada entre Estados e Município, no caso do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e a União Federal, com relação à Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS).

Ainda que a EC 132/23 esteja em vigor, muitas incertezas pairam no ambiente jurídico, com relação à regulamentação do texto posto.

Desde o início das discussões sobre a reforma tributária foram iniciadas, a CNT vem lutando por uma tributação diferenciada para o transporte, quer se considere o transporte de passageiros, como o de cargas. Essa diferenciação se funda na natureza essencial do serviço de transporte para a população e para a economia.

Na Câmara dos Deputados, alguns pleitos foram alcançados, tendo sido aprovada uma redução de 60% da alíquota padrão, para o transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário de passageiros urbano, semiurbano, metropolitano, interestadual e intermunicipal. No entanto, o transporte de cargas não foi contemplado nessa redução.

No Senado Federal, a situação foi modificada, sendo que a redação final da EC 132/2023 determinou que o transporte de passageiros urbano, semiurbano e metropolitano teria a redução de 60% (sessenta por cento),

enquanto o transporte rodoviário interestadual e intermunicipal teria um regime diferenciado, ainda sem definição clara de suas diretrizes.

Diante da necessidade de regulamentação da Reforma Tributária, por meio de Lei Complementar, o Governo Federal, através da Portaria MF nº 34/2024 criou-se grupos de trabalho, para desenvolver os projetos de lei complementar, sendo que o setor de transporte está diretamente relacionado com os Grupos 6 e 7, que desenvolvem projetos relativos à alíquota reduzida e ao regime diferenciado, respectivamente.

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) foi convidada a apresentar suas considerações nos grupos de trabalho do Ministério da Fazenda, no contexto da Secretaria da Reforma Tributária – Ministério da Fazenda, tendo abordado todos os pleitos do setor.

Além disso, as frentes parlamentares, tais como as de Comércio, Serviço e Empreendedorismo, organizaram-se, por meio da sociedade civil, criando grupos de trabalho semelhantes aos do Ministério da Fazenda. Esses grupos também estão atuando ativamente na elaboração de propostas de leis complementares.

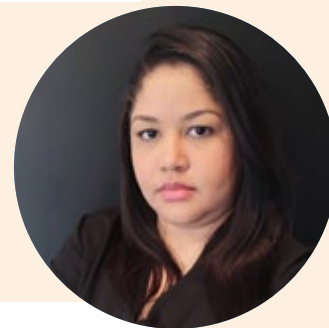
Várias propostas de lei complementar, que são frutos das discussões nos GTs das Frentes Parlamentares, já foram protocoladas no Congresso Nacional, antecipando ao Governo Federal, que ainda não apresentou os seus projetos de lei. A CNT teve participa-

ção ativa nas discussões nesse âmbito, apresentando pontos relevantes que garantem os interesses do setor.

Por fim, tem sido essencial a realização de simulações numéricas relativas às apurações dos tributos IBS e CBS, no contexto do que foi aprovado, para que os impactos da reforma na tributação no setor do transporte sejam devidamente mensurados. Com isso, a CNT tem elementos concretos e efetivos para defender os interesses da categoria, buscando uma tributação justa para todo o setor do transporte.



Alessandra Brandão
Advogada e consultora tributária da CNT.



Patrícia Celestina Lopes
Advogada Tributarista.



Dispositivos mais inteligentes e seres humanos menos conscientes

por Wilma Bolsoni

Rede sociais ditando moda e comportamento; dispositivos digitais sendo incorporados ao nosso corpo; busca implacável por produtividade; indistinção entre o real e o virtual; carência e desconexão tomando o lugar da presença; ansiedade e depressão em todas as faixas etárias.

Assustador, mas sem novidades! Eu me pergunto por que tantas pessoas se sentem inadequadas e miseráveis em um tempo tecnologicamente avançado e de incomparável conforto material. Penso que a resposta esteja na própria natureza humana e na sociedade que criamos a partir dela. Uma sociedade que supervaloriza o sucesso material e nos bombardeia incessantemente com mensagens que nos estimulam a querer mais, conquistar mais e possuir mais.

Somos incansáveis na busca por avanços tecnológicos e conforto material, mas não somos tão bons em prever seus efeitos devastadores na nossa saúde mental e de nossos filhos, fazendo com que uma em cada três pessoas sofram com ansiedade e uma em cada cinco, com depressão.

Assim, enquanto nossos dispositivos se tornam mais inteligentes,

nos tornamos seres menos conscientes e, portanto, incapazes de lidar com as incertezas de um mundo complexo, polarizado, alienante e insustentável.

Muito provavelmente, no fim dessa década, atingiremos a singularidade tecnológica, na qual os robôs serão mais inteligentes do que os humanos. E quando me perguntam sobre possíveis cenários e riscos para a saúde mental, a resposta que dou é sempre a mesma: precisamos nos tornar mais conscientes, e não mais inteligentes.

O que diferencia a inteligência da consciência é o sentir, uma experiência subjetiva, que jamais pertencerá ao universo das máquinas. O adoecimento mental não depende dos sentimentos em si, mas da maneira como experimentamos e reagimos a esses sentimentos. Por isso, o ganho de consciência nos permite olhar para os mesmos fatos que nos desesperavam e sentir coisas diferentes, encontrar saídas onde antes não havia nenhuma ou nos antecipar a situações que nos pegariam de surpresa ou nos paralisariam.

O fenômeno da consciência é um dos aspectos mais fascinantes e misteriosos da experiência humana,

apesar de ainda pouco compreendido pela ciência. Mas sabemos que não nos tornamos mais conscientes olhando para fora, mas, sim, para o que acontece dentro de nós.

Em vez de esperar que o mundo externo se transforme em um lugar satisfatório, você aprende a criar esse lugar dentro de você, usando a consciência como um superpoder para manter a lucidez e o bem-estar em tempos complexos como os que estamos vivendo.



Wilma Bolsoni
Head da Flow School
e especialista em
Saúde Corporativa.





Vagas de trabalho e
banco de currículos
de **profissionais
qualificados**



A plataforma do **SEST SENAT**
que promove a
empregabilidade no setor de
transporte está de cara nova:

- ✓ **NAVEGAÇÃO FACILITADA**
- ✓ **NOVOS FILTROS**
- ✓ **NOVO LAYOUT**

Acesse agora e cadastre
sua vaga de emprego ou
encontre uma oportunidade
de trabalho:





*Glossário **CNT** do transporte*

*O vocabulário do dia a dia
do setor de transporte na
ponta da sua língua.*

*O Glossário CNT do Transporte está em
novo formato e mais acessível para todos!*

*São mais de 900 termos
técnicos preparados por
especialistas do setor.*

- ▶ *Definições.*
- ▶ *Sinônimos.*
- ▶ *Traduções para outros idiomas.*

E muito mais!

*Conheça o
novo site
agora mesmo!*

