

REVISTA



Edição
Informativa
da CNT

Ano XXIX
março 2023

323



Energia que move

A CNT atua em prol do
transportador e traz dados
técnicos atualizados sobre
combustíveis – do óleo diesel
aos insumos alternativos

Entrevista

Bibop Gresta,
a mente por trás
do HyperloopTT

ITL

A Rede Alumni
estreia em
grande estilo

SEST SENAT

Novas iniciativas
para valorizar
os motoristas

O SISTEMA CNT É A ENERGIA QUE

FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE



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

JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO

CNT
FORTALECE O SETOR
E A ECONOMIA



Conheça a CNT
www.cnt.org.br

SEST SENAT
CAPACITA E CUIDA
DOS TRABALHADORES



Conheça o SEST SENAT
www.sestsenat.org.br

ITL
CONSTRÓI O FUTURO
DO TRANSPORTE



Conheça o ITL
www.itl.org.br

CNT / SEST SENAT / ITL

Conselho Editorial

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

Edição

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

Projeto Gráfico
Gueldon Brito

Diagramação
Gueldon Brito
Luiz Gustavo Gomes
Rafael Castro Bittencourt
Marília Ferreira

Revisão
Anna Guedes

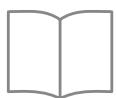
Fale com a Redação
(61) 3315-7142/7001
revista@cnt.org.br

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



Combustível para avançar

pág. 15

Com o lançamento da Série Especial de Economia e do painel interativo, ambos sobre combustíveis, a CNT cumpre sua vocação de agregar dados e orientar a tomada de decisão dos transportadores.

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 **Bibop Gresta**

O empreendedor italiano compartilha sua visão sobre o futuro do transporte, fala da importância de iniciativas como a Rede Alumni e elogia a nova geração por valorizar “gente que faz”.

pág. 07



/// Homenagem

Veja os agraciados com a Medalha JK, honraria máxima do transporte.

pág. 22



/// Institucional

Nova diretoria da CNT é empossada para o quadriênio 2023-2027.

pág. 27



/// Logística

O Sistema CNT marcou presença na Intermodal South America.

pág. 33



/// SEST SENAT

A websérie Vida na Estrada e outras ações em prol dos motoristas.

pág. 38



/// ITL

Evento reúne alunos egressos de cursos e especializações.

pág. 45

/// Cartum
pág. 05

/// Editorial
pág. 06

/// Tema do Mês
pág. 57

/// Opinião
pág. 59





Duke



É preciso ter responsabilidade em todas as nossas atitudes

O Governo Lula completa os primeiros 100 dias e ainda resta muita incerteza pela frente. O anúncio do arcabouço fiscal trouxe credibilidade para o mercado financeiro, que continua na expectativa de ver como será efetivamente enviado para o Congresso. São incertezas que dão espaço para especulações, o que, diga-se de passagem, é o que o mercado financeiro mais gosta. Nas variações de sobe e desce das cotações, ganha-se muito dinheiro.

É muito positiva a nova política de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras, especialmente, para o óleo diesel. Sem muito alarde, a empresa vem mantendo os preços com relativa paridade com o praticado pelo mercado internacional, mas sem a volatilidade que tanto prejudicava os transportadores. Se o preço cai um pouco, é conveniente esperar e manter uma gordura, que poderá ser queimada na eventualidade de uma alta.

Acompanhar os preços internacionais é uma necessidade, pois já não somos capazes de refinar todo o diesel de que precisamos. Somos dependentes da importação de algo em torno de 26%. Ao mesmo tempo, manter os preços artificialmente baixos poderia nos levar ao desabastecimento, com risco de provocar um desarranjo na economia brasileira. Defender o preço baixo é muito popular, mas é preciso ter responsabilidade em todas as nossas atitudes.

O evento da rede Alumni tem a cobertura nesta edição e mostra o sucesso de uma iniciativa de 10 anos atrás, cuja motivação era mudar o perfil das empresas de transporte por meio da qualificação da alta gestão das empresas. Encontrar os formados de todas as turmas teve como objetivo avaliar se o investimento feito pelo SEST SENAT – e administrado pelo ITL – tem dado resultado. É importante saber se as pessoas continuam no sistema e se os projetos estão sendo implantados de forma efetiva.

O transporte de navegação interior no Brasil tem um potencial enorme, mesmo sem termos uma única hidrovia (o que temos são rios navegáveis). Com tão pouco, muita coisa tem sido feita. Imagine o que pode ser feito com grandes investimentos. Para o aquaviário avançar, um ponto importante é o controle da vazão da água pelas barragens hidrelétricas, de modo a permitir a navegação durante todo o ano. Como exemplo de sucesso, nossa reportagem mostra uma viagem com um comboio com capacidade para transportar até 70 mil toneladas. Isso é transporte racional, com economia de combustível fóssil, menos poluição e mais eficiência.

Outras reportagens interessantes também merecem ser conferidas. Boa leitura!

É positiva a nova política de preços dos combustíveis adotada pela Petrobras.

Sem muito alarde, a empresa vem mantendo os preços com relativa paridade, mas sem volatilidade.

Vander Costa
Presidente da CNT



O que o futuro quer de nós

por Carlos Teixeira

Bibop Gresta
Cofundador da
HyperloopTT,
fundador e CEO da
Hyperloop Italia



Com vasta experiência em capital de risco, finanças, fusões e aquisições e transporte e mídia, Bibop Gresta é considerado internacionalmente um especialista em mobilidade avançada e tecnologias da 4^a Revolução Industrial. Ele faz parte do conselho de várias empresas sediadas no Reino Unido, na Alemanha e na Itália e liderou o desenvolvimento de negócios internacionais em várias empresas globais.

Como cofundador da Hyperloop Transportation Technologies (HTT), Gresta liderou uma equipe de 800 profissionais em 40 países. A HTT foi a primeira a iniciar o desenvolvimento do *hyperloop* e é a maior empresa já construída dentro de um ecossistema colaborativo de negócios. Sob a liderança de Gresta, a HTT vem revolucionando tanto a mobilidade como modelos de negócios ultrapassados. Em 2018, o Fórum

Econômico Mundial declarou a empresa como “pioneira em tecnologia”.

É também palestrante de renome mundial em temas que vão desde investimentos de impacto até mobilidade avançada. Bibop já fez apresentações em eventos como o Fórum Econômico Mundial e o TEDx e apareceu em meios de comunicação como a CNBC, a CNN, o Times e a Forbes. É um pensador em empreendedorismo ético, transumanismo e sustentabilidade, e já deu palestras em algumas das mais prestigiadas universidades do mundo.

Palestrante no primeiro encontro da Rede Alumni, do ITL (leia na página 56), Bibop Gresta concedeu à Revista CNT Transporte Atual a entrevista a seguir, repleta de reflexões sobre inovação, o futuro do transporte e que tipo de perfil profissional está mais preparado para navegar um mundo altamente volátil.

Revista CNT | O senhor pode nos contar como um desenvolvedor de software e VJ da MTV italiana se tornou um empreendedor de inovações no setor de transporte?

Bibop Gresta | Eu era pequeno quando meu pai comprou um computador, mas não me deixava utilizá-lo, pois era para o trabalho. Todavia, quando ele não estava em casa, eu dava um jeito de usá-lo. Cinco anos depois, eu já era ótimo com o computador e meu pai me disse que, se eu estudasse e o ajudasse no trabalho, ele autorizaria que eu usasse. Fiz um curso de computação e, logo depois, fui para uma multinacional. Aos 15 anos, eu já era programador profissional. Após isso, montei um estúdio de gravação para produzir música eletrônica, que era moda no fim da década de 1990. Produzi um disco que fez sucesso em uma rádio italiana e toquei como DJ em festas.

Logo depois, criei uma empresa que produzia sites, que se chamava Bibop. Depois, instituí a Digital Magic, a primeira incubadora de empresas na Itália, e a coloquei na bolsa de valores italiana. Logo após a venda da Digital Magic, fui para os Estados Unidos. Então, na América, nasceu o sonho do *hyperloop*.

Revista CNT | Idealizado por Elon Musk, o *hyperloop* é uma espécie de trem de altíssima velocidade que viaja no vácuo. O senhor pode nos falar sobre esse conceito e quais as dificuldades para implantá-lo?

Bibop Gresta | Todos falam que é um projeto do Elon Musk, porém o primeiro protótipo data de mais de 150 anos. Na década de 1870, um sistema de teste usava um tubo de vácuo pneumático para propulsar as pessoas em Manhattan, Nova York. Em 2013, a fala de Musk deu visibilidade a isso. Quando eu

estava na Califórnia, contei a Musk e ele disse estar com vários projetos, como a Space X e a Tesla, e que não iria apostar no *hyperloop*. E foi então que criei a *Hyperloop Transportation Technologies*, a primeira empresa que realmente apostou nessa tecnologia. Ao verificarmos que seria preciso um grande aporte de dinheiro, buscamos mais de 800 engenheiros de todo o mundo e, com um grande projeto de financiamento coletivo, conseguimos mais de € 200 milhões. Hoje, após 10 anos, temos 12 projetos em estudo ao redor do mundo — porém a pandemia da covid-19 acabou parando quase todos. Em 2019, escolhi o projeto da Itália — por ser um país que, após a Segunda Guerra, construiu 30 mil quilômetros de redes de estradas, com corredores laterais que podem ser utilizados para o projeto —, que estava mais adiantado, e criei a



Hyperloop Italia. A ideia é construir uma linha de Veneza a Pádua. Ganhamos a licitação e agora está sendo feito um consórcio para começarmos. Precisamos de 800 milhões de euros, no total, para o projeto.

O Brasil tem todos os requisitos para o projeto, com alta densidade populacional e escassez de transportes eficientes (...). Seria possível levar 24 milhões de passageiros por ano com apenas um tubo de hyperloop – uma oportunidade que agora pode ser retomada.

Revista CNT | Em 2018, a HTT esco-lheu Contagem (MG) para montar um polo de pesquisa e desenvolvimento, mas a negociação não avançou. O que deu errado?

Bibop Gresta | O grande problema foi político. Eu fui ao Brasil e fiquei dois meses conversando com vários políticos para a execução de uma linha do *hyperloop* e criar um centro de pesquisa. A proposta poderia ser realizada com fundo privado da minha empresa e de outras que estivessem interessadas. Porém não tivemos suporte político. Com o novo governo, existe uma expectativa de tentarmos novamente com a HTT, na qual continuo como acionista. O Brasil tem todos os requisitos para o projeto, com alta densidade populacional e escassez de transportes eficientes, tanto de cargas como de passageiros. Seria possível levar 24 milhões de passageiros por ano com apenas um tubo de *hyperloop* – uma oportunidade que agora pode ser retomada.

Revista CNT | Qual é o papel do ecossistema de inovação para o desenvolvimento do transporte e da logística de um país?

Bibop Gresta | Quando se fala de inovação, precisamos pensar em

fazer um salto no futuro em termos de processo e, depois, voltarmos para vermos como chegar àquele objetivo. Entender qual é a real possibilidade com os instrumentos que temos agora e como evoluí-los. Precisamos de uma base tecnológica sólida que guie a inovação. No caso do Brasil, é preciso introduzir eficiência e implementar inovações que tragam abundância econômica e social. Com o que temos no país em termos de tecnologia, é possível criar uma revolução para a infraestrutura, que hoje não existe. É um processo que deve partir das universidades e se alastrar para a sociedade e para a indústria.

Revista CNT | E sobre mobilidade, o transporte individual continuará sendo uma opção?

Bibop Gresta | Durante a pandemia da covid-19, a loucura de vender carros foi incrementada e, hoje, em alguns lugares, temos dois carros por habitantes. O transporte individual vai gerar um colapso no sistema de transporte. Todos os planejadores de trânsito sabem que o sistema de transporte individual não tem futuro. Não necessitamos de carros mais limpos, precisamos de menos carros e de um transporte público eficiente, que otimize o serviço e produza sistemas mais ágeis. É por essa ótica que acredito no *hyperloop* dentro e entre as cidades. A cidade do futuro terá um complexo intermodal com sistemas de massa de transporte. É um transporte de massa que pode levar



milhares de pessoas em cidades com alta densidade demográfica.

Revista CNT | Você já citou em outras entrevistas que sua geração teve Steve Jobs e Mark Zuckerberg como modelos. Hoje, quem são os expoentes em inovação que todo jovem deveria conhecer?

Bibop Gresta | Gosto muito do período que vivemos, que é diferente do da minha geração. Tivemos modelos questionáveis, como o Michael Jackson. Agora, os jovens possuem exemplos de pessoas empreendedoras que realizam algo, como Elon Musk, que está criando um futuro diferente e uma revolução nos modelos tecnológicos. São pessoas que decidem e mudam as coisas. Já encontrei mais de 30 primeiros-ministros, e eles sempre dizem querer me encontrar por indicação dos filhos. Isso mostra que a nova geração está se espelhando em pessoas que fazem.

Revista CNT | O senhor já fundou várias empresas e startups. O que o motiva a empreender?

Bibop Gresta | O que me motiva diariamente é o *hyperloop* italiano. Essa é uma oportunidade concreta de colocar um projeto completo em uma linha que funcione. Agora, tenho a possibilidade de provar todo o sistema. Isso toma toda a minha atenção.

Revista CNT | O que um profissional precisa saber para se diferenciar no mercado?

Bibop Gresta | A primeira coisa é talento, o que significa pessoas com consciência e multidisciplinares. Eu não acredito em jovens que escolhem um único caminho. Primeiro, é preciso conhecer várias coisas para, só depois, especializar-se. É necessário ser humanista e também cientificista. Não existe cientista que não é artista.

Revista CNT | O senhor é palestrante no primeiro encontro da Rede Alumni, do ITL. Qual é a importância desse tipo de evento para incentivar talentos e abrir horizontes?

Bibop Gresta | Esse tipo de evento é importante, pois cria uma plataforma de conhecimento na qual se encontram ofertas e demandas do mercado, dos profissionais e do transporte. É fenomenal. E a organização da Rede Alumni é única no Brasil e na América do Sul. Vai permitir que as pessoas se encontrem e troquem novidades e informações que visam à inovação e à busca de soluções.

Revista CNT | Qual conselho o senhor deixaria para os alunos a respeito de inovação e da busca por novas competências?

Bibop Gresta | O primeiro conselho é: “seja curioso e não tenha foco”. Experimente coisas diferentes. Se você está satisfeito com o que têm hoje, alguma coisa está errada. Siga a curiosidade e não a paixão, que é algo que você já sabe. A curiosidade é diferente, pois ela traz um mundo totalmente novo. ■

“

Quando se fala de inovação, precisamos pensar em fazer um salto no futuro em termos de processo e, depois, voltarmos para vermos como chegar àquele objetivo. Entender qual é a real possibilidade com os instrumentos que temos agora e como evoluí-los. Precisamos de uma base tecnológica sólida que guie a inovação.

”



Azul é a companhia mais pontual do mundo

Em março, a Azul recebeu o troféu de companhia mais pontual da América Latina e do mundo, sendo a primeira companhia aérea brasileira a conquistar essa honraria. O troféu foi entregue pela Cirium, responsável pelo relatório OnTime Performance – OTP Review, o ranking mais renomado da aviação. Com o total de voos analisados, a Cirium apontou um índice de pontualidade de 88,93% da Azul, o que a coloca à frente de companhias sempre bem-posicionadas nesse quesito, como as globais All Nippon Airways e Japan Airlines e as latino-americanas Sky e Copa. A companhia aérea é considerada pontual quando os seus voos pousam até 14 minutos depois do



horário planejado de chegada. Nesse sentido, a Azul tem sido reconhecida nos últimos meses – e, agora, nos resultados gerais de 2022 pela Cirium — justamente por cumprir essa meta na maioria dos seus mais de 900 voos diários. A Azul realizou uma cerimônia no hangar em Campinas (SP) para receber o troféu e o Sistema CNT foi representado, na ocasião, pelo diretor adjunto do SEST SENAT, Vinicius Ladeira.

Rumo tem novos vagões prontos para o transporte de etanol

A Rumo recebeu, no primeiro trimestre, os vagões que serão operados pela empresa para uma das maiores produtoras de etanol, nutrição animal e bioenergia do Brasil. Com a nova operação, firmada através de uma parceria inédita, o etanol que sai de Mato Grosso seguirá em rota rodoviária até Rondonópolis (MT) e, de lá, para Paulínia (SP), nas linhas férreas. “Essa é uma operação de grande importância para a nossa companhia e, principalmente, um ganho fundamental para a logística de etanol no país”, destaca Fabio Henkes, diretor comercial da Malha Norte. O percurso entre usina e terminais de destino será feito por rodovia e ferrovia, o que garantirá, portanto, maior eficiência logística e menor pegada ambiental.



Abralog lança comitê de ESG voltado para logística

A Abralog (Associação Brasileira de Logística) divulga a criação do Comitê Estratégico de ESG, com representantes de empresas como BBM Logística, Log-in Logística, G2L Logística, Carrefour e Gol Linhas Aéreas. No primeiro momento, a entidade reunirá o grupo para criar os objetivos estratégicos do comitê, além de levantar estatísticas sobre a agenda ESG no setor de logística. Em seguida, serão concebidos planos de curto, médio e longo prazos. As 130 associadas da Abralog serão convidadas a participar. De acordo com o presidente da Abralog, Pedro Moreira, a entidade é como “um ecossistema completo, com atores de todos os setores da economia que se valem da logística. Podemos atuar com muita força com associados que são grandes atores nacionais e internacionais na logística, de médias e pequenas empresas. São centenas de profissionais atuantes e atualizados com um conteúdo riquíssimo para trabalhar e disseminar práticas ESG”, complementa.



GM, Hyundai e Stellantis param fábricas

Após dois anos de insuficiência de componentes, especialmente de chips, as fabricantes de veículos brasileiras voltam a parar a produção. General Motors, Hyundai, Stellantis (dona das marcas Fiat, Jeep, Peugeot e Citroën) e Mercedes-Benz

interromperam linhas de produção e deram férias coletivas aos funcionários. Em 20 de março, a Hyundai deu férias coletivas de três semanas para os trabalhadores dos três turnos da unidade em Piracicaba (SP). No dia 21, foi a vez da Mercedes-Benz do Brasil anunciar férias coletivas parciais para funcionários de algumas áreas da fábrica de São Bernardo do Campo (SP). No dia 22, a Stellantis dispensou, por 20 dias, os funcionários do segundo turno da fábrica da Jeep em Goiana (PE) e, os operários do primeiro e do terceiro turnos, por dez dias. A General Motors irá suspender a produção da picape S10 e do SUV Trailblazer na planta de São José dos Campos (SP) de 27 de março a 13 de abril.





Confederação realiza Pesquisa CNT Perfil Empresarial do transporte rodoviário urbano de passageiros

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) realiza, até 28 de abril, a coleta de informações junto às empresas que operam o serviço de transporte rodoviário urbano de passageiros. Trata-se da Pesquisa CNT Perfil Empresarial, que busca ouvir os representantes para a identificação de características e perspectivas do segmento. Os empresários respondem à pesquisa por telefone. A entrevista é feita pelo Instituto MDA.

Entre as informações que coletadas na Pesquisa CNT Perfil Empresarial, estão: caracterização das empresas; da mão de obra; da frota. São questionados aos empresários, ainda, os aspectos relacionados à operação, gestão empresarial e fatores como o registro de sinistros e da situação financeira. Os resultados da Pesquisa CNT Perfil Empresarial apresentarão a importância das empresas e um panorama da situação enfrentada pelo transportador.

A participação dos empresários é indispensável para que a CNT possa ampliar as estratégias da Confederação de apoio ao desenvolvimento do setor.

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

Empresário, participe da Pesquisa e entre em contato com a CNT pelo email pesquisas_cnt@cnt.org.br para agendar a sua entrevista.



São Paulo receberá ônibus elétricos da Higer Bus

A montadora de ônibus elétricos Higer Bus organiza, até junho, a entrega de suas primeiras 50 unidades dos veículos elétricos Azure A12BR, vendidas a municípios de São Paulo. Outros 150 ônibus chegarão ao estado até o fim do ano. Para acolher a demanda, a Higer Bus separou, na China, uma linha de produção do modelo para adaptar às especificações do mercado. No ano passado, os chineses já haviam anunciado a instalação de uma fábrica em Fortaleza (CE), com o início de funcionamento para 2024. Ao todo, serão investidos US\$ 50 milhões na unidade cearense, que abastecerá o mercado brasileiro e o sul-americano.



E.C.O. Group

Transformando o futuro da mobilidade

**Engenharia.
Consultoria.
Operação.**

O Grupo DB E.C.O. atende todo o sistema ferroviário: dos estudos de viabilidade à operação ferroviária trabalhando da infraestrutura ao material rodante em todas as áreas.

Contato local:

Peter Mirow
Diretor Executivo
Peter.P.Mirow@db-eco.com
+55 21 99956 6941



Um insumo de grande valor

Atenta às necessidades do setor de transporte, CNT lança Série Especial de Economia e painel interativo com informações sobre combustíveis

por Hércules Barros



O Brasil é um relevante produtor de petróleo — no cenário internacional, ocupou a 9^a posição entre os principais fornecedores em 2021. Porém existem gargalos que fazem com que o país recorra ao mercado internacional para suprir a demanda pelas formas refinadas da *commodity*. É o caso do diesel. Em 2022, as importações desse combustível corresponderam a 25,8% do volume disponível para atender o consumo doméstico. Entre os fatores que contribuem para isso, está a insuficiência de capacidade de refino no país.

Acompanhar a dinâmica do mercado de combustíveis utilizados em todas as modalidades de transporte é um compromisso da CNT (Confederação Nacional do Transporte) com o transportador, que se renova, agora, com o lançamento da Série Especial de Economia – Combustíveis. A coleção será formada por publicações com divulgação programada ao longo deste ano e em 2024. Cada volume tratará de um tipo de combustível

— óleo diesel, bunker, querosene de aviação e diesel ferroviário — ou de um tema comum a todos eles. Nesta reportagem, dada a importância do assunto, abordaremos ainda a questão do biodiesel e apresentaremos uma nova ferramenta: o Painel CNT de Combustíveis.

“As oscilações do preço dos combustíveis têm sido o principal entrave para o setor, deixando o transportador em situação de vulnerabilidade em seus negócios. A preocupação da CNT é a questão se acentuar com a volta, desde março, de tributos federais (PIS/Pasepe e Cofins) que tinham sido reduzidos a zero no ano passado”, ressalta o presidente da CNT, Vander Costa. A análise do presidente leva em conta a instabilidade atual do mercado de combustíveis.

Nesse sentido, a CNT tem, entre seus objetivos, monitorar os fatores que influenciam no valor que é cobrado por cada um dos insumos. A ideia é contribuir para sugerir medidas relacionadas à regulação.

“Mapear políticas de compensação adotadas por outros países para

as oscilações de preços de combustíveis, bem como discutir alternativas aderentes à realidade brasileira para reduzir tais impactos aos transportadores e à sociedade, faz parte do escopo da série”, explica o diretor executivo da CNT, Bruno Batista.

Caracterização da cadeia

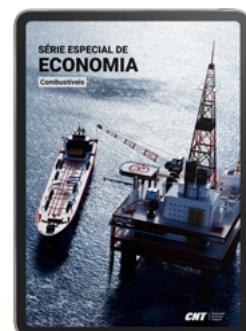
O documento inaugural da série analisa como está organizada a cadeia de produção e distribuição do óleo diesel no Brasil. O informe faz a caracterização de cada segmento dessa cadeia; elenca os atores envolvidos; e aponta as particularidades de cada elo. Levanta, também, um leque de informações a fim de estabelecer uma base sólida de discussão sobre o assunto.

Por ser o insumo mais utilizado pelo transporte, o diesel tornou-se o tema de abertura da Série. “Por mais que medidas tributárias possam suavizar variações de preços, preciso considerar como está organizado o mercado nacional e global de petróleo e diesel”, afirma Fernanda Schwantes, gerente executiva de Economia da CNT.

Referência para os transportadores

A Série Especial de Economia – Combustíveis estreou com o título Caracterização da Cadeia de Produção e Comercialização do Óleo Diesel no Brasil. Outros assuntos que serão abordados nos volumes:

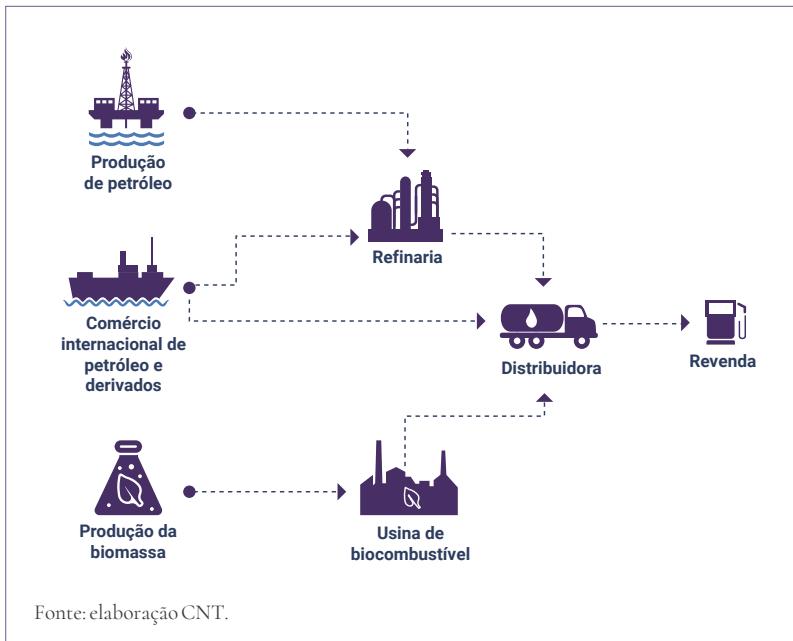
- Análise da Formação de Preço do Óleo Diesel
- Análise do Abastecimento de Combustíveis no Brasil
- Medidas que Outros Países Adotaram para Conter a Alta dos Preços dos Combustíveis
- Tributação sobre Combustíveis: O que Tem Sido Discutido pelo Governo e Congresso para Reduzir o Preço dos Combustíveis?



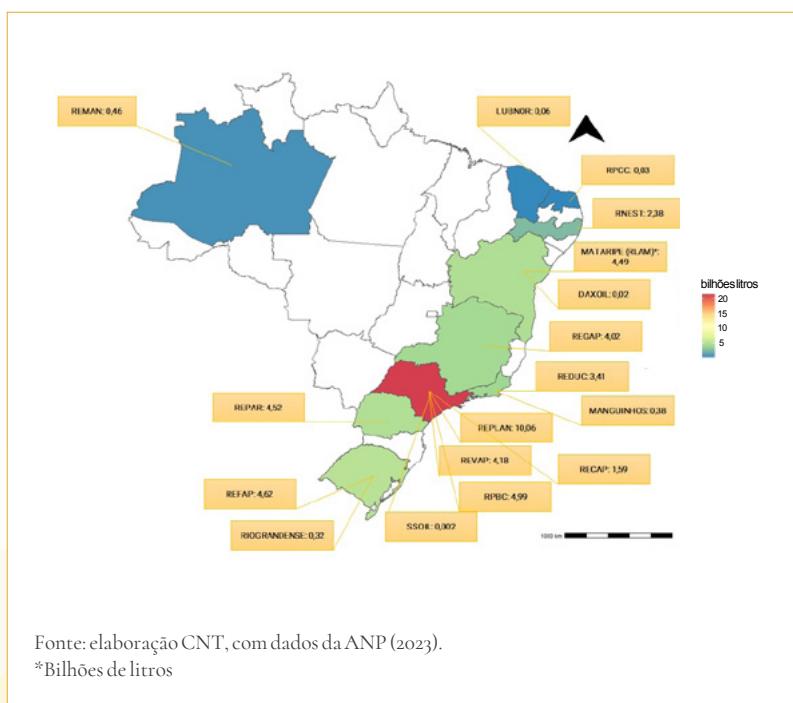
Acesse a publicação
Série Especial de Economia -
Combustíveis vol. 1:



Cadeia de produção dos combustíveis



Produção de óleo diesel e refinarias por estado em 2022*



Volume de produção

O refino do petróleo produzido e importado representa a segunda parte da cadeia produtiva. Em 2022, o Brasil contava com um parque de refino de petróleo com 18 refinarias, 12 delas da Petrobras. Essa estrutura foi responsável por processar 112,3 bilhões de litros da matéria-prima, sendo 86,5% dela de origem nacional e 10,9%, importada. Os outros 2,6% do petróleo processado são resíduos e outras cargas.

Esse processamento resultou em 45,5 bilhões de litros de óleo diesel, 28,6 bilhões de litros de gasolina e 4,9 bilhões de litros de querosene de aviação. Juntos, esses três derivados consomem 62% do petróleo bruto refinado anualmente no país.

Apesar dos números vultosos, no caso do óleo diesel, o mercado interno depende do internacional e a tendência é de crescimento no volume de importação líquida. Em 2000, o Brasil importava 5,7 bilhões de litros. Passados 21 anos, o quantitativo subiu para 14,4 bilhões e, em 2022, chegou a 15,9 bilhões. Considerando o total de diesel nacional e importado em 2022, a parte importada representa 25,8% dessa soma.

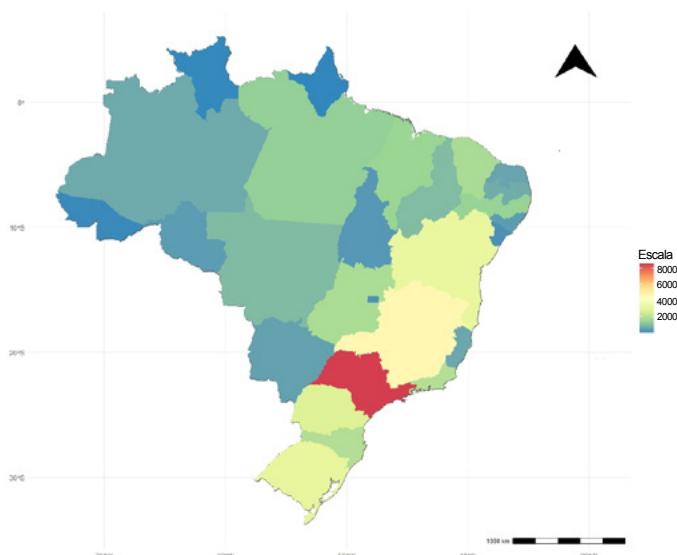


Percorso até a bomba

Após o refino, o destino do óleo diesel é as distribuidoras. São elas que fornecem para os postos de combustíveis o produto pronto para consumo final. Atualmente, o Brasil conta com 176 distribuidoras de combustíveis autorizadas pela Agência Nacional do Petróleo (ANP). Essas, por sua vez, contam com 302 bases de distribuição. No ano passado, as vendas de óleo diesel representaram cerca de 50% do volume de comercialização de derivados de petróleo no Brasil.

Antes de chegar ao tanque dos veículos, o combustível passa do distribuidor ao revendedor – este é responsável por realizar a venda no varejo. Segundo a ANP, existem 43.362 revendedores de derivados de petróleo autorizados no país. Desse total, a maior parte se encontra no Sudeste (37,3%) e no Nordeste (26,8%). Em seguida, estão as regiões Sul (18,4%), Centro-Oeste (9,1%) e Norte (8,3%). Considerando os estados, a maior concentração de estabelecimentos ocorre em São Paulo (19,9%), Minas Gerais (11,0%), Bahia (7,4%), Rio Grande do Sul (7,3%), Paraná (6,6%) e Rio de Janeiro (4,7%).

Distribuição dos revendedores no Brasil*



Fonte: elaboração CNT, com dados da Agência de Petróleo e Gás (2023).

*Janeiro de 2023, em unidades.

Um crescente acervo de informações

O Painel CNT de Combustíveis é outro produto resultante do investimento da CNT na produção de dados e de informações sobre os insu- mos do setor. Atualmente, a ferramenta possibilita a busca e recortes de dados sobre o mercado de óleo diesel, como preço semanal, produção anu- al, importações, exportações e vendas. A ampliação dos levantamentos sobre combustíveis será disponibilizada no Painel à medida que forem lançadas as novas edições da Série Especial de Economia – Combustíveis. Posteriormente, serão incluídas informações sobre diesel ferroviário, querosene de aviação (QAV) e bunker. Com o painel, a CNT disponibiliza ao transportador um banco de dados integrado e de fácil consulta.



Acesse o
Painel CNT de
Combustíveis:



O transporte no caminho da descarbonização

No âmbito da sustentabilidade, um dos papéis da Confederação Nacional do Transporte é compartilhar conhecimento sobre fontes de energia limpa. Foi pensando nessa perspectiva que a CNT desenhou, em meados de 2021, a Série Energia no Transporte. Por meio dessas publicações, a entidade vem apresentando alternativas ao uso de combustíveis fósseis. Até o momento, dois volumes foram lançados. São eles:

Biometano – Uma alternativa limpa para o modal rodoviário

Trata-se de um biocombustível gasoso obtido a partir do processamento do biogás, produto originário da decomposição de matéria orgânica por micro-organismos em um meio no qual não há a presença de oxigênio (digestão anaeróbica). Desse processo resultam, majoritariamente, o metano (CH_4) e o dióxido de carbono (CO_2). Depois de purificado, o biogás é transformado em uma mistura gasosa rica em metano, fonte de energia limpa que dá origem ao biometano. As emissões de veículos movidos a biometano são menores em comparação com veículos do ciclo diesel e gás natural. A média geral de redução de emissão é de 64%, com destaque para o percentual de redução de ônibus, que foi de 75% em relação ao diesel. No Brasil, já existem veículos rodoviários com tecnologia própria para receber esse tipo de combustível. O estado de São Paulo é o maior produtor de biometano para fins veiculares no país e concentra cerca de 55% de toda a produção nacional.

Acesse a publicação
Biometano – Uma alternativa limpa para o modal rodoviário:



Acesse a publicação
Eletromobilidade – Uma das soluções para alcançar a neutralidade de carbono:



Eletromobilidade – Uma das soluções para alcançar a neutralidade de carbono

A energia elétrica está entre as principais alternativas em substituição aos combustíveis fósseis. Comum em veículos leves, a propulsão por eletricidade tem conquistado espaço entre os pesados dos segmentos rodoviário de cargas e de passageiros. A eletromobilidade tem sido considerada uma das principais soluções para a descarbonização do transporte, pois gera emissão zero de escapamento. No mundo, a eletromobilidade vem ocupando, paulatinamente, espaço no transporte de cargas. O avanço da circulação de caminhões elétricos ocorre, principalmente, nos Estados Unidos e na China. Este último país se destaca como o que mais tem veículos elétricos no mundo. A adesão dos transportadores chineses é atribuída a incentivos para a compra desse tipo de veículo.

No Brasil, o mercado já iniciou processos de fabricação de ônibus e caminhões elétricos, só que ainda em baixa escala. Na avaliação da CNT, o país tem a possibilidade de expandir a fabricação nacional com este tipo de propulsão; no entanto, carece de uma infraestrutura ainda complexa e a constituição interestadual de estações de carregamento.

Um dos destaques brasileiros da eletromobilidade vem do transporte público urbano de passageiros. Segundo a plataforma e-bus radar, que faz o levantamento do número de ônibus elétricos nas maiores metrópoles da América Latina, até fevereiro de 2023 havia 371 ônibus elétricos registrados no Brasil. Desse total, cerca de 18% são ônibus urbanos de passageiros convencionais e articulados, movidos a energia elétrica armazenada em baterias. A maior parcela (81,4%) corresponde aos ônibus do tipo trólebus, clássicos nas cidades mais antigas do país. Esses veículos são alimentados por cabos suspensos de energia elétrica local que ficam em contato com hastes presas no teto dos ônibus.



Biodiesel: mudança ocorreu sem comprovação técnica

É na distribuidora que ocorre a etapa de mistura do diesel puro da refinaria com o biodiesel de base éster, produzido por usinas a partir da biomassa, tendo, de forma majoritária, a soja como fonte primária. A mistura obrigatória de biodiesel estava em 10%, depois de um longo impasse. A partir de 1º de abril deste ano, passou para 12%. O aumento previsto era de 15%, mas, sob pressão de diferentes setores, especialmente o de transporte e logística, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) fez um ajuste moderado.

A proposta aprovada pelo colegiado do órgão estabeleceu que a adição será elevada para 13%, em abril de 2024, e 14%, em 2025. Chegará a 15% em 2026.

Apesar da imposição oficial, a CNT e oito setores se sentem prejudicados com a decisão do CNPE. As entidades alertam para a ocorrência de problemas técnicos à medida em que o teor avança. Multiplicam-se relatos de transportadores sobre o entupimento de filtros, emperramentos de motores e outros tipos de pane mecânica, além de perda de eficiência.

O que dizem os transportadores

“ Temos, em nosso grupo, oito centrais de filtragem de diesel. Antes da utilização do biodiesel (misturado ao óleo diesel), conseguíamos uma durabilidade de três meses dos filtros das nossas centrais de filtragem. Após a mistura de biodiesel ao óleo diesel, essa durabilidade caiu para apenas um mês. Além dessa situação, os filtros dos nossos carros também passaram 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, necessitando de manutenções corretivas no sistema de alimentação dos nossos carros.”

Isaias Corintha, gerente de manutenção da Auto Viação Urubupungá (SP)

“ Temos 25 caminhões hoje. As trocas de óleo e de filtro, que eram feitas em 40 mil quilômetros, a gente está fazendo a cada 5 mil quilômetros. O biodiesel cria uma borra, diminui a potência do caminhão e aumenta o consumo de combustível.”

Daniel Schulze, proprietário da Vida Nova Papéis e da Vila Nova Gestão Ambiental e Transporte (SC)

“ Os problemas (com o teor da mistura de biodiesel no diesel) começam na parte de injeção do motor. Temos trocas constantes de bico injetor, danificado pelo biodiesel. Temos um consumo maior de combustível devido à queima não eficiente e, também, uma troca três vezes maior de filtros, porque o biodiesel gera uma camada espessa, tipo uma borra, nos filtros. Se não houver a troca da peça, o veículo perde potência e, consequentemente, (ocorre) problema mecânico. Então, há um desperdício desses insumos de filtragem, entre outros problemas que vivenciamos. Além disso, é preciso revisão constante nos cabeçotes, porque cria uma crosta. A gente fala sobre essa contradição do biodiesel, porque visa ajudar o meio ambiente, mas o consumo de combustível e de derivados acaba sendo maior, bem como o descarte de componentes.”

Rodrigo Mansur, CEO do Grupo Paraibuna (MG)



Alternativa promissora e pouco divulgada

A partir da mesma biomassa com que se faz o biodiesel de base éster, pode-se gerar o diesel verde (HVO). Insumo esse que é, de fato, sustentável e funcional. Porém as discussões sobre o incentivo à produção e ao uso de diesel verde não evoluem por questões econômicas e políticas.

O diesel verde é compatível com os motores dos veículos da fase P8 do Proconve (Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores) e com os motores de fases anteriores, não havendo necessidade de adaptação. É oriundo de biomassas

renováveis ou resíduos orgânicos advindos do esgoto doméstico, por exemplo, bem como de fontes renováveis, como óleos de soja, de fritura, de palma, de algas, de mamona e de pinhão-manso etc.

“O diesel verde está gerando grandes benefícios nos Estados Unidos, e o Brasil pode se beneficiar da mesma forma”, afirma o gerente de Assuntos Regulatórios da Neste, Oscar Garcia. Trata-se de uma das maiores fabricantes do mundo de diesel renovável. Segundo Garcia, o êxito do diesel verde na Califórnia (EUA) está relacionado à vantagem competitiva,

viabilizada por meio de incentivos ambientais devido à compensação de emissões.

Sob o aspecto ambiental, o diesel verde apresenta menores emissões de gases de efeito estufa (GEE) e de outros poluentes, como enxofre (S) e óxidos de nitrogênio (NOx), em comparação ao diesel fóssil. Como exemplo, o HVO contribui para a redução das emissões de gases de efeito estufa em cerca de 50% em relação ao diesel fóssil, podendo atingir até 90%, segundo testes realizados pela fabricante de veículos pesados Scania, em 2019.

Despoluir: compromisso da CNT com a sustentabilidade

Há 15 anos, a CNT mantém o maior programa ambiental da iniciativa privada do setor no Brasil, o Despoluir. Trata-se de uma das mais expressivas linhas de ações que integra atividades práticas, serviços e conteúdos técnicos e educativos executados juntamente com o SEST SENAT. A iniciativa da Confederação cumpre o seu principal objetivo: contribuir para o desenvolvimento sustentável do setor de transporte no país e envolver o transportador na promoção da qualidade de vida da sociedade como um todo.

Em 2022, o Programa Ambiental do Transporte realizou 395.895 avaliações ambientais. Nesses 15 anos, já foram mais de 3,6 milhões de avaliações, cujo foco é a melhoria da qualidade do ar, especialmente nos grandes centros urbanos. O serviço gratuito para o transportador caracteriza-se pela inspeção ambiental de veículos movidos a diesel em todo o Brasil.

Com o acompanhamento do Despoluir, cerca de 89% da frota nacional atendida se mantém dentro do padrão legal de emissão de poluentes, significando melhor qualidade do ar e menos custos com combustível e manutenção para as empresas e caminhoneiros autônomos participantes. Além dos serviços ambientais promovidos pelo Programa, a Confederação elabora documentos técnicos estratégicos ao transportador que levam a ganhos ambientais e financeiros. ■



Honraria máxima do transporte

Entrega da Medalha JK é reconhecimento da CNT à atuação destacada pelo desenvolvimento do setor. Neste ano, o presidente do Senado Federal, Rodrigo Pacheco, foi o grande homenageado

por Carlos Teixeira



Medalha JK
Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro



O presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional, Rodrigo Pacheco, foi o grande homenageado da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro – Medalha JK, concedida pela CNT (Confederação Nacional do Transporte). O parlamentar recebeu a comenda no grau Grã-Cruz (honraria máxima) durante a cerimônia, realizada em março, na sede da entidade, em Brasília (DF).

Rodrigo Pacheco é senador por Minas Gerais e presidente do Senado Federal e do Congresso Nacional (reconduzido no biênio 2023-2024). Foi deputado federal por Minas Gerais de 2015 a 2019, tendo sido presidente da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados entre 2017 e 2018.

Outras 12 personalidades que se destacaram pela prestação de serviços relevantes ao setor de transporte, nas diferentes modalidades, também foram agraciadas. Entre elas, estão o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, no grau Grande Oficial; o diretor-geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Rafael Vitale, no grau Grande Oficial; o diretor de Relações Institucionais da CNT, Valter Souza, no grau Grande Oficial; e o ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, no grau Oficial.

Em seu discurso, o presidente do Sistema CNT, Vander Costa, afirmou que era uma grande honra entregar a Medalha JK, em sua categoria máxima, ao senador Rodrigo Pacheco. “Com um trabalho marcado pelo amplo diálogo com diferentes segmentos da sociedade, o presidente do Congresso Nacional demonstra o

seu reconhecimento do valor do setor de transporte e tem atestado, por meio da sua atuação assertiva, que a atividade transportadora é absolutamente estratégica para o desenvolvimento pleno do Brasil”, disse.

Costa exaltou os demais agraciados e disse que, a partir do trabalho de cada um deles, é possível mostrar para toda a sociedade por que o transporte move o Brasil e é, sem dúvida, uma atividade essencial para o nosso progresso enquanto nação. “Temos consciência de que, para isso, é necessária uma ampla união de esforços, capitaneada pelo novo governo, para avançar em uma agenda de aprimoramento das políticas públicas de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional. Isso porque precisamos, mais do que nunca, assegurar a segurança jurídica e as bases para viabilizar os investimentos privados”, acrescentou.

Um Brasil melhor

Ao receber a Ordem do Mérito do Transporte, Rodrigo Pacheco destacou o trabalho desenvolvido

pela CNT em prol do transporte e da infraestrutura. “Para mim, esse reconhecimento é muito importante e me sinto honrado, pois retroalimenta a minha responsabilidade e os meus propósitos para termos um Brasil melhor e mais desenvolvido”, ressaltou. Pacheco enfatizou que receber tal honraria é motivo de orgulho também por evocar o presidente Juscelino Kubitschek, que lhe serve de referência na vida política. “Recebo a homenagem e a Agenda Institucional de Transporte e Logística de 2023 ciente de que o Senado deve ser um agente de desenvolvimento do Brasil. E essa pauta não será possível sem a contribuição da CNT”, concluiu.

A Medalha JK

A Medalha JK é o símbolo maior do reconhecimento dos transportadores brasileiros àqueles que doaram talentos, competências e esforços pessoais pela melhoria do setor no Brasil. Instituída em 1991, tem como patrono o ex-presidente da República Juscelino Kubitschek, fundador de Brasília e um dos principais incentivadores do desenvolvimento do Brasil.



“

Com um trabalho marcado pelo amplo diálogo com diferentes segmentos da sociedade, o presidente do Congresso Nacional demonstra o seu reconhecimento do valor do setor de transporte e tem atestado, por meio da sua atuação assertiva, que a atividade transportadora é absolutamente estratégica para o desenvolvimento pleno do Brasil.



Vander Costa,
presidente do Sistema CNT



A honraria é dividida em três categorias

Grã-Cruz: destinada a pessoas de grande expressão que tenham prestado relevantes serviços ao setor de transporte e logística.

Grande Oficial: direcionada a pessoas de expressão que tenham prestado relevantes serviços ao setor de transporte e logística.

Oficial: voltada a personalidades públicas, de atuação local ou regional, presidentes ou dirigentes – atuais ou antigos – de entidades do setor de transporte e logística, empresários de transporte e logística, técnicos ou profissionais com experiência no segmento e pessoas que tenham contribuído para o desenvolvimento e o progresso do setor de transporte e logística brasileiro.

“

Para mim, esse reconhecimento é muito importante e me sinto honrado, pois retroalimenta a minha responsabilidade e os meus propósitos para termos um Brasil melhor e mais desenvolvido.



Rodrigo Pacheco,
presidente do Senado
Federal





Confira os agraciados com a Medalha JK

Grã-Cruz: Rodrigo Otávio Soares Pacheco

Nasceu em 03/11/1976, em Porto Velho (RO). É o 68º presidente do Senado Federal (de 2019 até o momento). É senador da República pelo PSD (MG). Graduado em Direito pela PUC-MG (Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais), tem especialização em Direito Penal Econômico pelo IBCCRIM (Instituto Brasileiro de Ciências Criminais). Foi deputado federal por Minas Gerais de 2015 a 2019 e presidente da Comissão de Constituição e Justiça e Cidadania da Câmara dos Deputados de 2017 a 2018. É membro do Conselho de Criminologia e Política Criminal do Estado de Minas Gerais, auditor do Tribunal de Justiça Desportiva, além de professor universitário.

Grande Oficial: Rafael Vitale

Mestre em Engenharia de Transportes pela Beijing Jiaotong University, possui MBA em Gestão Pública, em Engenharia Ferroviária e em Finanças. Atualmente, é diretor-geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Já foi subchefe adjunto executivo da Subchefia de Articulação e Monitoramento da Casa Civil da Presidência da República e gerente de projetos da Assessoria Especial de Assuntos e da Assessoria Especial de Assuntos Institucionais e Internacionais do Ministério da Infraestrutura.

Grande Oficial: Vanderlei Macris

Foi deputado estadual e presidente da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Além disso, foi autor do Fórum São Paulo Século XXI, que culminou na criação do IPRS (Índice Paulista de Responsabilidade Social), referência na criação de políticas públicas. Foi deputado federal em quatro ocasiões. Enquanto parlamentar, foi relator da Comissão Especial da PEC que instituiu o voto aberto para perda de mandato. É autor da emenda que desonerou a folha de pagamento de 117 setores da economia que mais empregam.

Foi membro de duas Comissões Permanentes da Câmara dos Deputados – Comissão de Fiscalização Financeira e Controle e Comissão de Viação e Transportes.

Grande Oficial: Elzio Alecrim

É empresário e sócio-fundador da empresa Ed Lopes Transportes de Cargas Ltda. e sócio fundador e diretor-presidente da Ednave Participações Ltda. Fundou a Cooapir (Cooperativa Mista Agropecuária de Iranduba) e foi presidente do Sindarma (Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas), entre 1997 a 2003. Participou da criação da Abani (Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior), em 1984, e da concepção da Fenavega (Federação Nacional de Empresas de Navegação Aquaviária), no ano de 1988.

Grande Oficial: Valter Luís de Souza

Bacharel em Engenharia Civil pela UnB (Universidade de Brasília), é especialista em Ferrovias pelo IME (Instituto Militar de Engenharia); em Transportes pelo IFIT (Instituto Internacional de Formação de Transporte), na Bélgica; e em Gestão Avançada de Empresa pelo IESE (Business School em Barcelona, na Espanha. Natural de Angical do Piauí (PI), é diretor de Relações Institucionais da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e membro do Conselho de Administração da Tora Transportes Industriais. Anteriormente, foi diretor comercial da ALL – América Latina Logística S.A., diretor comercial da MRS Logística S.A. e diretor-presidente da Tora Transportes Industriais.

Grande Oficial: Jean Paul Prates

O atual presidente da Petrobras foi senador da República, eleito em 2015. Foi membro da Assessoria Jurídica da Braspetro (Petrobras Internacional), no final da década de 1980. Fundou a primeira consultoria





brasileira especializada em petróleo e participou da elaboração da Lei do Petróleo. Também foi o redator do contrato de concessão oficial brasileiro e do Decreto dos Royalties.

Grande Oficial: Hugo Leal Melo da Silva

No serviço público desde 1991, foi secretário de Administração Pública e Reforma do Estado, de 1999 a 2002; presidente do Departamento de Trânsito (Detran/RJ), de 2003 a 2005; e secretário de Justiça e Direitos Humanos, de 2005 a 2006, do Governo do Rio de Janeiro, antes de ser eleito para a Câmara dos Deputados, consecutivamente, desde 2006; e, em 2022, foi reeleito para o seu quinto mandato. No Legislativo, suas prioridades têm sido segurança viária, transporte e infraestrutura, administração, gestão pública, orçamento e segurança pública. Em 2023, licenciou-se para assumir a Secretaria de Energia e Economia do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Oficial: Milton Zanca

Presidente da Fresp (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo) e sócio-diretor administrativo da Zanca Transportes Ltda. Também preside o Sinfrecar (Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento de Campinas e Região).

Oficial: Marcelo de Holanda Maranhão

Graduado em Administração e natural de Fortaleza (CE), é presidente do Setcarce (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado do Ceará). Também é vice-presidente da CS Log (Câmara Setorial de Logística da Agência de Desenvolvimento do Estado do Ceará). É membro do Conselho Deliberativo do Sebrae (CE), diretor institucional da Fetranslog-NE (Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste) e diretor estatutário da Seção de Transporte Rodoviário de Cargas da CNT.

Oficial: Edvaldo Baptista

Edvaldo Barreto Neves Baptista Filho. Sócio-diretor da Comércio e Navegação E. Batista Ltda., foi diretor-presidente do Sindampe (Sindicato das Agências de Navegação de Pernambuco), de 2017 a 2020; membro representante da classe empresarial no Conselho de Administração do Porto do Recife S.A., de 2015 a 2018; e diretor-presidente do Sindope (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de Pernambuco), de 2009 a 2012.

Oficial: Rui Costa

Natural de Salvador (BA) e graduado em economia pela UFBA (Universidade Federal da Bahia), é o atual ministro da Casa Civil. Foi o 51º governador da Bahia, entre 2015 e 2022. Foi secretário da Casa Civil da Bahia, de 2012 a 2014, e deputado federal de 2010 a 2012 e em 2014. Foi vereador por Salvador, de 2005 a 2007; secretário de Relações Institucionais da Bahia, de 2007 a 2010; e diretor do Sindicato dos Químicos e Petroleiros da Bahia, de 1984 a 2000.

Oficial: Brigadeiro do Ar André Luiz Fonseca e Silva

Graduado em Segurança e Defesa Hemisférica pelo Colégio Interamericano de Defesa, em Washington (EUA), foi diretor de Operações e Serviços Técnicos da Infraero. É mestrando em Segurança Hemisférica pela Anepe (Academia Nacional de Estudos Políticos e Estratégicos), no Chile. Também foi piloto presidencial, assessor da Aeronáutica da Presidência da República e chefe de Assessoria da Aeronáutica da Presidência da República.

Oficial: Paulo Cesar Rodrigues

Presidente do Imapor (Instituto Mar e Portos) e despachante aduaneiro, sendo sócio-diretor presidente da Phether Log Serviços Marítimos Ltda., da Pheterborker's Assessoria Portuária e Aeroportuária Ltda. Atualmente, é o diretor tesoureiro da Soamar (Sociedade dos Amigos da Marinha) e cumpre seu segundo mandato como diretor da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima). ■



Nova diretoria da CNT toma posse

*O atual presidente da entidade,
Vander Costa, foi reconduzido
para o segundo mandato,
no quadriênio 2023-2027*

por Carlos Teixeira



Em cerimônia realizada em 22 de março, na sede da CNT (Confederação Nacional do Transporte), em Brasília, tomaram posse o presidente da CNT, Vander Costa, e os membros da Diretoria da instituição. O mandato foi prorrogado por mais quatro anos e o comando da Confederação permanece com o empresário mineiro do transporte rodoviário de cargas. Vander Costa também segue como presidente dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT e do ITL (Instituto de Transporte e Logística).

Graduado em Administração e Direito, Costa é um dos fundadores da Vic Transportes, grupo empresarial do setor rodoviário de cargas. Foi presidente do Setcemg (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais), entre 2002 e 2008, e da Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais), por dois mandatos, de 2009 a 2016. Também presidiu o Conselho Regional do SEST SENAT em Minas Gerais, entre 2012 e 2016, inaugurando cinco novas unidades no estado.

A frente do Sistema CNT desde 2019, Vander Costa assumiu intensa articulação perante os poderes públicos para ajudar os empresários do transporte, de todos os modais,

a superarem a crise provocada pela pandemia. Outras bandeiras do presidente foram a luta pela manutenção dos recursos do Sistema S e o pleito por um Estado menos burocrático e com mais segurança jurídica.

Em seu discurso, Costa destacou que o trabalho da CNT, nesses quatro anos, foi marcado por uma intensa agenda com interlocutores públicos e privados e pelo fortalecimento da atuação institucional. “Em meio a indefinições nos campos político e econômico, trabalhamos para defender os interesses dos transportadores junto aos três Poderes da República. Com uma atuação voltada à desburocratização do Estado e reformas estruturantes, elevação dos investimentos em infraestrutura, privatizações, modernização regulatória, agenda trabalhista, combustíveis e biodiesel e a defesa do SEST SENAT.”

Costa lembrou que, em seu primeiro mandato, o setor teve importantes conquistas por meio de emendas e aprovações de projetos. “Destaco o novo Marco Regulatório do TRIIP; a manutenção do entendimento de relação comercial entre TRC e TAC; a renovação antecipada de contratos de concessão ferroviária; o marco regulatório das ferrovias; e o programa nacional LGPD no Transporte,

entre outros”, elencou. Vander Costa ressaltou, ainda, a integração das três instituições que compõem o Sistema CNT – CNT, SEST SENAT e ITL –, que, com projetos e iniciativas conjuntas, potencializaram as entregas ao setor.

Sobre os desafios para os próximos quatro anos, Costa cita que ainda há um longo caminho até a retomada do pleno crescimento econômico. Nesse sentido, ele afirma que o setor transportador está engajado em contribuir para a construção de uma nação mais moderna e que atenda aos anseios da sociedade em matéria de emprego, renda e qualidade de vida.

“Estamos em um momento de esperanças renovadas e com um novo governo, que veio com uma visão diferente, focada no cuidado social e em recolocar o Brasil como protagonista no cenário internacional. Esperamos um ciclo virtuoso, caracterizado pela redução do custo Brasil, por controle da inflação, estabelecimento de juros baixos e maior equilíbrio fiscal. Para isso, é necessária uma união de esforços, capitaneada pelo governo, para avançar em uma agenda de aprimoramento das políticas públicas de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional”, finalizou.



Autoridades prestigiaram o evento

Estiveram presentes no evento, entre autoridades e lideranças políticas, o vice-presidente da Câmara dos Deputados, Marcos Pereira (Republicanos/SP), que, em sua fala, afirmou a satisfação de representar o legislativo no evento e que estará à disposição para levar a agenda legislativa da CNT para o Congresso Nacional. “Em se tratando de logística, estamos falando de um dos segmentos mais importantes do país. Vamos trabalhar para facilitar o ambiente de negócios e sua desburocratização. Coloco o meu partido e toda a bancada para atuarmos em prol de soluções”, destacou.

Na ocasião, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, frisou que o país tem muitos desafios para que a vida do empreendedor seja facilitada e que é preciso destravar proces-

sos. “Temos muitos desafios, que nos foram dados pelo presidente da República, em prol daqueles que investem e apostam no país. É um dever do Estado ajudar aqueles que fazem o Brasil. Criamos muitas regras que dificultam e que nos tornam reféns. Hoje, para fazermos alguma obra de infraestrutura, levamos quase quatro anos para promover todo o processo. Por isso, precisamos de lideranças para desatar os nós. Tenho certeza de que, no setor de logística, iremos avançar, por termos vontade política”, garantiu.

Para o ministro dos Transportes, Renan Filho, o país se transformou em uma economia que investe muito pouco em seus próprios recursos. “Em um país diverso como o Brasil, é fundamental recuperar a capacidade de o Estado investir

e estimular a iniciativa privada. Um país como o Uruguai, com três milhões de habitantes, por exemplo, investe mais dinheiro público que o Brasil, com mais de 215 milhões de habitantes. Precisamos mudar essa dinâmica. Mas, para isso, devemos cumprir duas tarefas legislativas: uma é o arcabouço fiscal, para investirmos com responsabilidade; e a segunda é a uma reforma tributária que simplifique e diminua o excesso de burocracia. Vamos integrar esforços para entregarmos um país mais competitivo”, sinalizou.

A solenidade ainda contou com a presença dos ministros do TCU (Tribunal de Contas da União) Antonio Anastasia, Augusto Nardes e Walton Alencar Rodrigues, do senador Wellington Fagundes (PL/MT), além de dezenas de deputados federais.





Vice-Presidentes da CNT



Conselho Fiscal



Seção I – do Transporte Rodoviário de Passageiros



Seção II – do Transporte Rodoviário de Cargas



Seção III – do Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros



Seção IV – do Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros



Seção V – do Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros



Seção VI – da Infraestrutura de Transporte e Logística



A estrutura da CNT

Compõem ainda a alta direção do novo mandato do Sistema CNT seis vice-presidentes dos seguintes modais: Rodoviário de Passageiros; Rodoviário de Cargas; Aquaviário de Cargas e de Passageiros; Ferroviário de Cargas e de Passageiros; Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros; e Infraestrutura de Transporte e Logística.

A Confederação Nacional do Transporte possui, em sua estrutura, três níveis decisórios. O primeiro é composto pelo Conselho de Representantes – formado por 27 federações e cinco sindicatos nacionais –, que é o órgão máximo deliberativo da Instituição, e pelo Conselho de Ex-Presidentes, órgão deliberativo e consultivo. O segundo, por sua vez, é desempenhado pela Diretoria e pelo Conselho Fiscal, que têm atribuições deliberativas e consultivas. O terceiro nível é exercido pelos Executivos contratados, a quem compete o implemento das decisões derivadas pela Diretoria. A CNT conta ainda com o apoio de 20 entidades associadas.



Composição da CNT 2023-2027

Presidente:

Vander Francisco Costa

Vice-Presidentes da CNT

Transporte Rodoviário de Passageiros:
Eduo Laranjeiras Costa

Transporte Rodoviário de Cargas:
Flávio Benatti

Transporte Aquaviário de Cargas e de
Passageiros:
Raimundo Holanda Cavalcante Filho

Transporte Ferroviário de Cargas e de
Passageiros:
Fernando Simões Paes

Transporte Aéreo de Cargas e de
Passageiros:
Eduardo Sanovicz

Infraestrutura de Transporte e Logística:
Paulo Gaba Júnior

Diretores Executivos da CNT

Diretoria Executiva da CNT:
Bruno Batista

Diretoria de Relações Institucionais da CNT:
Valter Luís de Souza

Conselho de Ex-Presidentes:
Clésio Andrade

Conselho Fiscal

Titulares:
Jerson Antonio Picoli
Carlos Panzan

Francisco Pelucio

Suplentes:

Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa
José João Alberto Almeida do Nascimento
Francisco Saldanha Bezerra

Seção I – do Transporte Rodoviário de Passageiros

Presidente da Seção:

Rubens Lessa Carvalho

Diretores:

Eurico Divon Galhardi
Edmundo Carvalho Pinheiro
Dimas Humberto Silva Barreira
Murilo Soares de Andrade Lara
Luiz Carlos Gontijo
Renan Chieppe
Gustavo Nader Damião Rodrigues
Luiz Fernando Bandeira de Mello
Francisco Armando Noschang Christovam
Francisco Saldanha Bezerra
João Resende Filho
Emerson Imbronizio
Francisco Feitosa de Albuquerque Lima
Felipe Busnardo Gulin
Pedro Antonio Teixeira

Seção II – do Transporte Rodoviário de Cargas

Presidente da Seção:

Eduardo Ferreira Rebuzzi

Diretores:

José Hélio Fernandes
Pedro Velasco Junior
Dagnor Schneider
Gladstone Viana Diniz Lobato
Urubatan Helou
Maria de Nazaré Santos da Cunha
Marcelo de Holanda Maranhão
Sergio Luiz Malucelli
Liemar José Pretti
Ana Carolina Ferreira Jarrouge
Marcus Vinícius Couto da Silva
Moacyr Ribeiro Costa
Rogério de Souza
Baldomero Taques Neto
Paulo Sérgio Ribeiro da Silva
Carlos Panzan
Francisco Pelucio
Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa

Seção III – do Transporte Aquaviário de Cargas e de Passageiros

Presidente da Seção:

Waldemar Rocha Júnior

Diretores:

Carlos Augusto de Sousa-Aguiar Cordovil
Luizio Valentim de Rizzo Rocha
Luís Gustavo Bueno Machado
Luiz Felipe Antunes de Gouvêa
Anargiros Ikonomou

Seção IV – do Transporte Ferroviário de Cargas e de Passageiros

Presidente da Seção:

Joubert Fortes Flores Filho

Diretores:

Roberta Zanenga de Godoy Marchesi
Ellen Capistrano Martins
José Osvaldo Cruz
Benony Schmitz Filho
Antônio Carlos Sanches

Seção V – do Transporte Aéreo de Cargas e de Passageiros

Presidente da Seção:

Jurema Monteiro

Diretores:

Fabio Rogério Teixeira Dias de Almeida
Carvalho
Gilberto Scheffer
Flávio José de Vasconcellos Pires
Ricardo Aparecido Miguel
Thiago Magalhães Silva

Seção VI – da Infraestrutura de Transporte e Logística

Presidente da Seção:

Murillo de Moraes Rego Corrêa Barbosa

Diretores:

Paulo Miguel Junior
André Luiz Macena de Lima
Carlos Rigolino Junior
André Luiz Zanin de Oliveira
Pedro Francisco Moreira ■



Todos os elos da cadeia em um só lugar

O Sistema CNT participou ativamente da 27^a edição da Intermodal South America, maior feira de logística e transporte de cargas da América Latina

por Renata L. Ramalho de Sá Freire



Três dias de corredores lotados por pessoas ávidas em aproveitar as oportunidades de relacionamento e negócios no mundo da logística, intralogística e armazenagem, comércio exterior e transporte de cargas já davam sinais de que essa seria a maior Intermodal South América de todos os tempos. E foi exatamente isso o que aconteceu.

A caravana levou 10 dias, sem paradas para abastecimento, para percorrer os 1.100 km entre o TUP (Terminal de Uso Privado) de Barcarena (PA) e a Estação de Transbordo de Carga de Itaituba (PA), dentro da rota do Arco Norte. Durante o trajeto, formou-se uma fileira de 346 metros de comprimento e 75 metros de largura. Por enquanto, a empresa é a única com autorização para navegar com essa quantidade de barcaças.

Mais 40 mil participantes estiveram na São Paulo Expo, entre os dias 28 de fevereiro e 2 de março, para participarem da 27ª edição do

evento, que reuniu, na capital paulista, 500 marcas expositoras, nacionais e internacionais, de todos os elos da cadeia de suprimento, produção e distribuição de cargas, como Prosegur, Gol, TAM, Jadlog, BYD, BBM, Brinks, Mercado Livre, Hidrovias do Brasil, Porto Seco do Sul de Minas, Riachuelo, entre muitos outros players de destaque.

A pluralidade de conhecimento sobre os modais aéreo, rodoviário, ferroviário e aquaviário foram a tônica da Intermodal, que, além de compartilhar as novidades e as tendências do mercado, oportunizou debates sobre temas de interesse dos setores de transporte e de logística. Inteligência artificial, agenda ESG, transição energética e infraestrutura são exemplos de assuntos que ganharam destaque nos produtos e serviços divulgados nos estandes e, também, nas 100 palestras ofertadas no Interlog Summit, mescla das programações da Conferência Nacional de Logística e do Congresso Intermodal South América.

Também foram debatidos caminhos para destravar o desenvolvimento socioeconômico do país. Na cerimônia de abertura, o presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Vander Costa, destacou a “intermodalidade como a única solução para a redução do Custo Brasil” e citou a “reforma tributária como uma das formas de promover a desburocratização e a simplificação da intermodalidade”.

Ao ressaltar a necessária recuperação das rodovias brasileiras, de modo a permitir a eficiência do transporte, Vander Costa afirmou que a CNT defende a concessão das malhas rodoviária e ferroviária à iniciativa privada. “Precisamos ter atenção, também, para o desenvolvimento do modal aquaviário, que pode fazer com que a redução do custo Brasil seja significativa”, disse. Por fim, ele mencionou a importância estratégica do Marco Legal das Hidrovias (lei nº 14.301/22), que visa estimular o transporte na navegação interior, realizado em rios, canais, lagoas, enseadas e baías.

“O mercado brasileiro de infraestrutura de transporte é, talvez, o mais promissor do mundo em termos de oportunidades de investimento de longo prazo. Temos instituições fortes, segurança jurídica e previsibilidade. Temos compromisso com a sustentabilidade ambiental e ambição de nos tornarmos líderes na infraestrutura verde de transporte na América Latina.”

*Renan Filho,
ministro dos Transportes*



Uma questão de Estado

Em sua participação, Pedro Moreira, presidente da Abralog (Associação Brasileira de Logística) – responsável pela curadoria da Interlog Summit –, disse que “o Brasil tem uma vocação multimodal fantástica, mas é preciso explorar esse potencial”. Para ele, “a logística é uma questão de Estado e não de governo” e, por isso, é preciso investir na intermodalidade para que o país seja mais competitivo.

Essa visão foi corroborada por diversas autoridades presentes no evento. O ministro dos Transportes, Renan Filho, garantiu que o governo busca a eficiência do

gasto público e a priorização de obras estratégicas para a logística e o desenvolvimento regional do país. “Estamos trabalhando com critérios técnicos e planejamento em projetos de novas concessões de rodovias e ferrovias para a iniciativa privada. Toda a cadeia logística nacional e estrangeira terá, no Ministério dos Transportes e no Governo Federal, um parceiro para destravar investimentos e superar gargalos históricos que impactam a competitividade nacional”, garantiu.

Após compartilhar que a aviação regional será estimulada por

meio da abertura de pelo menos 100 novos aeroportos com linhas regulares, sobretudo nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste, o ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França, disse que, para atrair investimentos, os contratos serão honrados e as parcerias que não deram certo serão corrigidas. “Temos que ouvir todos e buscar a expansão do transporte aéreo e do transporte com um todo. Não temos nenhum receio de fazer concessões e trabalhar com o setor privado, mas temos que fiscalizar, que modelar essas licitações”, finalizou.

“
Precisamos transformar as nossas vias navegáveis em hidrovias. A prioridade é a modernização dos portos. Outra prioridade da agência é a sustentabilidade.”

Eduardo Nery,
diretor-geral da Antaq
(Agência Nacional de
Transportes Aquaviários)

“
Passamos a incentivar os portos offshore que abrem espaço para a expansão da atividade sem os limites das cidades que abrigam nossos portos. Essa é uma mudança completa de entendimento. A tendência é ser offshore para termos menos dragagem.”

Márcio França,
ministro de Portos e
Aeroportos



Infraestrutura, meio ambiente e transição energética

A CNT trabalhou ativamente para mais que triplicar o orçamento do governo federal para investimentos em infraestrutura de transporte — que, em 2023, chega a R\$ 18,7 bilhões. Por isso, e por sua atuação em defesa do setor transportador, a instituição teve importante lugar de fala na Intermodal South América. Em dois painéis, por exemplo, debateu temas caros para o setor e para o país.

Ao abordar as “Perspectivas e Tendências na Infraestrutura e Logística do Transporte Nacional”, o presidente da CNT, Vander Costa, evidenciou não apenas “o desafio de fazer com que os recursos federais sejam investidos em obras de infraestrutura de transporte e fiscalizar para que sejam bem executados”. Destacou, ainda, a importância de um marco fiscal que dê garantia ao investimento em todos os modais de transporte, com taxas razoáveis de juros. “Quem vai trazer para o Brasil um projeto para colocar numa rodovia, numa ferrovia, com juros de 13%, 14% ao ano?”, indagou.

Já no painel “Tecnologias e Fontes Alternativas de Energia para o Transporte: Estágio Atual e Aonde Podemos Chegar”, o diretor executivo da CNT, Bruno Batista, apresentou o cenário de mudanças diante do número crescente de lançamentos relativos a digitalização, automação, sustentabilidade e eletrificação. Contudo, o panorama no Brasil, no que se refere à transição para fontes alternativas

de energia, não é animador, em vista de inúmeros desafios regulatórios, econômicos, energéticos, ambientais e operacionais.

“Lá fora (em outros países), já existem diretrizes muito claras quanto ao futuro. No Brasil, muito pouco se discute sobre o tema”, disse Batista. Para ele, o governo brasileiro tem um papel fundamental como financiador, indutor do mercado ou formulador de políticas. “O governo pode atuar definindo a política energética dos próximos 20 anos. Isso dará segurança ao investidor”, acrescentou.

O diretor executivo enalteceu o fato de as empresas se abrirem para testes, como é o caso de Riachuelo, Mercado Livre e Ambev, participantes do painel, que foi mediado por Pedro Moreira, presidente da Abralog. “É importante divulgar mais essas boas experiências. Precisamos começar a discutir a nossa transição. Esse é o ponto”, concluiu.

A Abralog e o Sistema CNT compartilharam o mesmo estande durante o evento, a convite da Associação.



SEST SENAT marca presença na Intermodal

O SEST SENAT e o Observatório Nacional de Segurança Viária (OBNSV) lançaram, na Intermodal South America, o Selo Mobilidade Segura, que será conferido a empresas que preencherem requisitos relacionados a gestão responsável, adoção de boas práticas, qualidade da gestão de frota e conformidade legal. “Essa iniciativa vem para valorizar as empresas e fortalecer o setor de transporte como um todo”, destacou Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT, que defende a melhoria das condições de trabalho, o atendimento às normas de segurança do trabalho e a profissionalização da atividade transportadora.



Para conquistar o Selo Mobilidade Segura, as empresas interessadas devem submeter ao OBNSV informações que atestem conformidade nos seguintes pilares:

1. Responsabilidade da alta gestão
2. Gestão de riscos
3. Requisitos legais
4. Desempenho humano na organização
5. Gestão de frota
6. Processos operacionais
7. Gestão de fornecedores subcontratados
8. Processos de análise e investigação de acidentes e quase acidentes
9. Gestão de emergências
10. Instalações
11. Melhoria contínua e responsabilidade social
12. Boas práticas

Simulador do SEST SENAT e da Mercedes-Benz brilhou no evento

A Unidade Móvel de Treinamento do SEST SENAT – Módulo Simulador foi uma das atrações que movimentaram a 27ª edição da Intermodal South América. Cerca de 300 visitantes vivenciam a experiência de conduzir, no simulador adaptado em um ônibus da Mercedes-Benz, vários tipos de caminhões e de ônibus. Nesse treinamento especializado, oferecido aos motoristas profissionais das empresas de transporte contribuintes, os participantes puderam vivenciar as situações reais enfrentadas nas rodovias brasileiras, como condições meteorológicas adversas, tráfego intenso e perigo nas vias. ■



Motorista: essencial para o setor

A valorização do motorista profissional torna o setor mais eficiente e sustentável; os empresários podem contar com apoio do SEST SENAT para esse reconhecimento

por Aline Roriz



Aoeração do transporte envolve muitos atores e funciona como um motor, em que todos os envolvidos precisam atuar de forma sincronizada para que funcione corretamente. Entretanto, o combustível que mantém esse motor funcionando é o motorista profissional, peça fundamental para o setor transportador e, mais do que isso, para todos os segmentos econômicos do país, já que é responsável pela circulação de mercadorias indispensáveis para a sociedade.

Dante da importância desse profissional, o SEST SENAT foi criado, em 1993, com a missão de transformar a realidade dos trabalhadores do transporte, proporcionando a eles qualidade de vida, oferecendo educação profissional e saúde. Nesses quase 30 anos de existência, a

instituição já realizou uma série de iniciativas com essa finalidade.

“Esses profissionais são responsáveis pelo movimento de pessoas e bens pelo mundo inteiro. A profissão de motorista é extremamente importante e, muitas vezes, não é reconhecida. Quando você acorda cedo e vai preparar o café, deve se lembrar de que, antes, um motorista transportou tudo o que está em sua mesa. Quando vai ao trabalho, encontra um motorista que levantou antes para pegar o ônibus e ficar à disposição. São profissionais dignos e que acordam cedo para nos proporcionar conforto e, em turnos de revezamento, ficam ao nosso dispor durante 24 horas por dia e sete dias por semana”, enfatiza o presidente do Sistema CNT, Vander Costa.

A remuneração justa do motorista é fundamental e importante, mas

a valorização desses profissionais vai muito além da parte financeira. Ela diz respeito ao investimento feito por ele próprio com cursos, ações, capacitações, boas condições de trabalho e cuidados com a saúde. “Os motoristas têm papel indispensável no setor transportador, seja ele de passageiros, de cargas, ônibus, caminhão, táxi ou van. E, mais do que reconhecer essa importância, o SEST SENAT quer incentivá-los e ajudá-los a ir além, sendo protagonistas de seu desenvolvimento pessoal e profissional”, afirma a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

O SEST SENAT tem desenvolvido vários projetos relacionados ao reconhecimento da importância desses profissionais. Nas próximas páginas, apresentamos alguns deles.

ESTAÇÃO **VALORIZA** TRANSPORTE

SEST SENAT

O programa Valoriza Transporte busca envolver todos os que fazem parte do ecossistema do transporte em torno de um grande objetivo: melhorar a qualidade de vida dos motoristas do transporte rodoviário de cargas nas estradas. Ele contribui para que as condições que os caminhoneiros encontram nos pontos de espera, para carregamento e descarregamento de mercadorias, assim como nos pontos de parada, sejam mais adequadas.

Uma das iniciativas do programa é a disponibilização de banheiros limpos para atenderem os caminhoneiros enquanto aguardam o carregamento e o descarregamento de mercadorias. Essa é uma medida básica que faz a diferença no dia a dia de quem vive nas estradas. Além disso, uma cartilha sobre as boas práticas para a valorização dos motoristas do transporte rodoviário de cargas também está sendo distribuída.

O motorista autônomo Leanderson Florentino, 50 anos, natural de Anápolis (GO), na

profissão há 29 anos, elogiou a iniciativa e reforçou a importância da disponibilização de banheiros. “Estou do lado de fora do pátio (da empresa), na beira da rodovia, e não tinha acesso a banheiro nem a água. Agora, poderemos ter um pouco mais de qualidade de vida”, exaltou.

*Em busca de melhorias em algum ponto de parada?
Escreva para:
relacionamento@sestsenat.org.br*

Conheça o
programa:



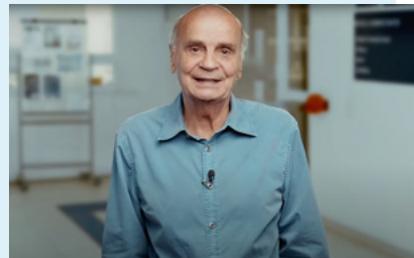
Vida na Estrada

DRAUZIO VARELLA & SEST SENAT

O médico Drauzio Varella se juntou ao SEST SENAT para conversar com os motoristas brasileiros e mostrar à sociedade o valor desses profissionais. Foi lançada, em fevereiro, a websérie Vida na Estrada, na qual o médico foi conhecer, de perto, o dia a dia de caminhoneiros e caminhoneiras de cidades e rotinas diversas, mas com uma paixão que os une: a vida na estrada. Em três episódios, os motoristas de caminhão relatam os desafios e o apoio do SEST SENAT na busca por mais qualificação profissional e qualidade de vida.

O primeiro episódio conta a história de Yuri, um jovem caminhoneiro de Santos, no litoral paulista, que descobriu, na profissão, um meio de vida para realizar os seus sonhos. Ele conta como é o papel do SEST SENAT no seu dia a dia de estudos e na sua qualificação. O segundo episódio mostra como Flávio, apesar da sua experiência internacional dirigindo caminhões, teve bastante dificuldade em comprová-la, a fim de se inserir no mercado de trabalho brasileiro. Ao longo do relato, é possível entender como Flávio conseguiu superar esse desafio com a assistência e os cursos do SEST SENAT. Já no último episódio da série, o Dr. Drauzio Varella fala sobre Lidiane, que tinha um sonho de infância que

muitos consideravam impossível: ser motorista de carreta. Apesar de todas as dificuldades, ela conseguiu, com a ajuda do SEST SENAT, trilhar essa estrada e conquistar seu espaço.



A websérie pode ser assistida no canal do YouTube do SEST SENAT:



PROGRAMA PREVENÇÃO DE ACIDENTES

Por meio do Programa Prevenção de Acidentes, o SEST SENAT disponibiliza mais de 50 vans e equipes especializadas para ir aonde o trabalhador estiver e promover ações em prol da saúde. A van pode ajudá-

los a ter uma vida mais longa e próspera, explicando sobre os atendimentos oferecidos pelo SEST SENAT em odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, além de capacitação profissional; conscientizando sobre os cuidados com a saúde; alertando os profissionais do setor do transporte sobre os cuidados

que devem tomar no dia a dia; conversando sobre a importância da prevenção de doenças; e orientando sobre práticas e hábitos que tornam o trânsito mais seguro.

*Quer que a van visite a sua empresa? Entre em contato pelo email:
relacionamento@sestsenat.org.br*



Avalia motorista

SEST SENAT

O Avalia Motorista é um serviço de avaliação prática de motoristas de caminhão e ônibus que pode fazer parte de processos seletivos de motoristas das mais diversas empresas brasileiras. Agora, as Unidades Operacionais podem ofertar simuladores para avaliar a competência técnica dos candidatos e descobrir quem é o mais habilitado para dirigir a frota.

O grande diferencial do Avalia Motorista está no alto grau de conhecimento que o SEST SENAT

tem em relação ao setor transportador, às suas necessidades e aos perfis ideais para os profissionais do transporte.

Para usar o serviço, a empresa deve entrar em contato com o SEST SENAT para solicitar acesso a um simulador de direção, que será usado como uma etapa no processo seletivo. O SEST SENAT vai criar um roteiro de teste prático no simulador, de acordo com as necessidades e as dificuldades exigidas no processo. Em seguida, é aplicado o teste em um simulador de uma Unidade do SEST SENAT, para todos os candidatos selecionados pela

empresa. Para finalizar, é elaborado um relatório de análise da performance de cada candidato, indicando quem está e quem não está apto para ser aprovado.

Com o Avalia Motorista, o empresário conseguirá tomar a melhor decisão na hora da contratação, com base na análise das habilidades práticas do profissional. Além disso, as empresas contam com a qualidade do SEST SENAT em um serviço inédito no mercado.

*Deseja utilizar esse serviço?
Entre em contato pelo email:
relacionamento@sestsenat.org.br*

ROTA da NUTRIÇÃO

CNT / SEST SENAT / ITI

O SEST SENAT busca sensibilizar estabelecimentos em pontos de parada e de descanso de todo o país sobre práticas alimentares saudáveis por meio do selo Rota da Nutrição. O projeto Educação Nutricional nas Rodovias já está influenciando a vida de centenas de trabalhadores do transporte em todas as regiões do país. O selo indica que o restaurante cumpre

os seguintes requisitos: higiene e conservação adequada dos alimentos; cardápio com opções saudáveis e equilibrado nutricionalmente; e preocupação com a apresentação dos alimentos. Mais de 40 restaurantes já adquiriram o selo.

Com o selo do SEST SENAT, o estabelecimento agrupa ainda mais valor ao negócio e desfruta de outros benefícios, como receber orientações técnicas de nutricionistas altamente capa-

citados e conseguir mais chances para que o espaço receba a certificação oficial do Ministério da Infraestrutura como ponto de parada e descanso. Todos esses benefícios serão oferecidos, de forma gratuita, aos estabelecimentos comerciais.

*Confira os
restaurantes que
possuem o Selo
Rota da Nutrição:*





O Emprega Transporte é a plataforma que traz ofertas e procura de vagas para o setor de transpor-

te e seus interessados. Com ele, o SEST SENAT busca facilitar a interação entre profissionais e empregadores e, assim, contribuir para a inserção no mercado de trabalho e para os processos de recrutamento das empresas.

Cadastre a vaga da sua empresa ou, se você for profissional do transporte, coloque seu currículo na plataforma, gratuitamente.

Acesse:



Portal da Empresa

O Portal da Empresa é uma plataforma online que possibilita que empresas de todos os setores cadastrem seus empregados, realizem pré-matrículas nos cursos presenciais ou no formato webaula (aulas ministradas online e ao vivo pelos instrutores) e tenham um maior controle das atividades desenvolvidas pelos seus colaboradores.

O objetivo do site é aproximar as empresas do setor de transporte e de outros segmentos por meio de uma experiência digital que facilite a vida dos gestores na hora de capacitar seus funcionários e acompanhar a sua evolução profissional.

Para isso, o site oferece acesso a todo o histórico de cursos realizados pelos empregados,

bem como relatórios completos sobre os matriculados em programas de aprendizagem profissional. Os gestores também têm acesso a informações gerais sobre os atendimentos realizados à sua equipe, além de relatórios analíticos com todos os dados consolidados.

A plataforma traz também uma importante funcionalidade: uma ferramenta de busca de cursos. Para procurar um curso, basta fazer uma busca simples pelo seu nome e, se for necessário, restringir a pesquisa, filtrando o período de início ou de fim e a Unidade Operacional que o oferta. Após localizar o curso, é possível fazer a matrícula prévia dos funcionários diretamente pela plataforma, sem



demora nenhuma. Além disso, os gestores podem cadastrar seus funcionários, coletiva ou individualmente, de maneira bastante intuitiva.

Entre em contato com a unidade mais próxima para fazer o cadastro da sua empresa. Se a sua empresa já for cadastrada no SEST SENAT, basta acessar e solicitar o primeiro acesso.

Acesse:



Quer conhecer mais sobre esses e outros serviços oferecidos pelo SEST SENAT e saber como fazer a sua parte para valorizar esses profissionais?

Envie um email para:
relacionamento@sestsenat.org.br ■



Rede ganha reforço em dois estados

As novas Unidades Operacionais estão no Rio Grande do Sul e na Bahia

por Aline Roriz

Os brasileiros passam a ter à disposição 162 unidades do SEST SENAT, distribuídas por todas as regiões do país. Esse número foi atualizado depois das inaugurações das novas estruturas em Rio Grande (RS) e Luís Eduardo Magalhães (BA). A cidade rio-grandense já contava com o SEST SENAT e, agora, dispõe de uma estrutura maior e da oferta de mais serviços. Já a cidade baiana abriu as portas da sua primeira Unidade Operacional.

As inaugurações integram o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT em todo o Brasil. A ampliação das unidades permite à instituição oferecer mais e melhores

serviços aos trabalhadores do setor e, assim, garantir mais eficiência para as empresas. As duas instalações têm padrões diferentes, mas ambas possuem sala de treinamento com simulador de direção, laboratório de informática e estrutura para atendimentos em saúde. Os investimentos variaram de R\$ 15 milhões a R\$ 21,6 milhões, realizados na edificação e nos equipamentos.

“O SEST SENAT tem o compromisso com o país de capacitar os trabalhadores e oferecer atenção às famílias e aos colaboradores que pertencem à cadeia do transporte. Ampliamos a nossa atuação nessas duas cidades, com as unidades recém-inauguradas, que representam um novo ciclo do transporte para

essas regiões”, enalteceu o presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, Vander Costa.

Os trabalhadores do transporte e as comunidades das duas regiões poderão usufruir, na área de desenvolvimento profissional, de treinamentos no simulador de direção de caminhão, carreta e ônibus — tecnologia de ponta utilizada no aperfeiçoamento de motoristas profissionais, com foco na prevenção de acidentes e na condução eficiente e econômica. Na saúde, serão oferecidos atendimentos de psicologia, nutrição, odontologia e fisioterapia. Todos os serviços são gratuitos para os trabalhadores do transporte.



Rio Grande (RS)

A unidade de Rio Grande foi inaugurada no dia 17 de março, substitui a antiga existente na cidade e tem capacidade para realizar mais de 128 mil atendimentos ao ano. Em todo o estado, são, atualmente, 12 operações em funcionamento, consolidando o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT.

A nova estrutura tem 2.536,06 m² de área construída e conta com sala de treinamento no simulador de direção, com capacidade para 15 alunos; nove salas de aula, com capacidade para 25 alunos cada; uma sala de treinamento para cursos de MOPP (movimentação de cargas perigosas), com capacidade para 45 alunos; e uma oficina pedagógica com três salas de aula, com capacidade para dez alunos cada.

A saúde está equipada para prestar atendimento de fisiotera-

pia, psicologia, nutrição e odontologia clínica em oito consultórios – além de dois aparelhos de raios X, sendo um panorâmico.

O presidente do Conselho Regional do SEST SENAT do Rio Grande do Sul, Afrânio Kieling, destacou que a nova unidade vai garantir mais acesso a serviços de excelência. “Multiplicaremos o número de atendimentos em saúde e ensino, beneficiando diretamente os trabalhadores do transporte e a comunidade rio-grandina. O estado está empenhado na expansão de outras unidades e na construção de novas. Juntos, unimos forças pelo desenvolvimento do setor”, conclui o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT.

A nova unidade recebe o nome de Pedro Antônio Teixeira, referência no setor de transporte de passageiros da região e ex-presi-

dente do Conselho Regional do SEST SENAT do Rio Grande do Sul. Ele é natural de Santa Maria, onde o seu pai, José Moacir Teixeira, fundou a Planalto Transportes. Atua no setor desde 1974 e, em 2000, assumiu a presidência do Grupo JMT, passando a administrar as seis empresas que integram o conglomerado de transporte e agropecuária.



O novo endereço do SEST SENAT de Rio Grande é Rua das Galeras, nº 190, bairro Parque Marinha.

Luís Eduardo Magalhães (BA)

A unidade de Luís Eduardo Magalhães foi inaugurada no dia 30 de março e é a 8^a em funcionamento na Bahia. A estrutura tem capacidade para realizar mais de 53 mil atendimentos ao ano, em cerca de 1.800 m² de área construída.

Para o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT da Bahia, Décio Barros, a nova estrutura vai garantir mais acesso a serviços de excelência. “Esta nova unidade amplia a atuação do SEST SENAT na região. Ela vai permitir um trabalho ainda mais focado na transformação

da realidade dos trabalhadores do transporte e na qualidade dos serviços ofertados pelas empresas transportadoras”, destaca Décio.

A unidade da Bahia recebeu o nome de Marcus Benício Foltz Cavalcanti, atual secretário especial do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) da Casa Civil da Presidência da República. Cavalcanti é especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental, gestor público concursado e desempenhou atividades em órgãos da administração pública do estado, integrando vá-

rios conselhos e ocupando cargos de gerência.



O novo endereço do SEST SENAT de Luís Eduardo Magalhães é Rua Palmas, 177, Quadra G, loteamento Solar do Oeste, Boa Vista. ■



A viagem do maior comboio fluvial brasileiro

Composto por 35 barcaças com capacidade de transportar até 70 mil toneladas, caravana saiu de Barcarena (PA) com destino a Itaituba (PA)

por Carlos Teixeira



A evolução do transporte hidroviário brasileiro ao longo dos anos passa pelo investimento das empresas privadas em infraestrutura, soluções e inovações para as questões logísticas apresentadas. São esforços que aumentam a eficácia das operações e contribuem para o processo de descarbonização. Dentro das saídas encontradas, na navegação interior, algumas se iniciam fazendo história. É o caso do maior comboio fluvial do país, composto por 35 barcaças e com capacidade de transportar até 70 mil toneladas. A operação foi realizada em fevereiro pela Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas integradas.

A caravana levou 10 dias, sem paradas para abastecimento, para percorrer os 1.100 km entre o TUP (Terminal de Uso Privado) de Barcarena (PA) e a Estação de Transbordo de Carga de Itaituba (PA), dentro da rota do Arco Norte. Durante o trajeto, formou-se uma

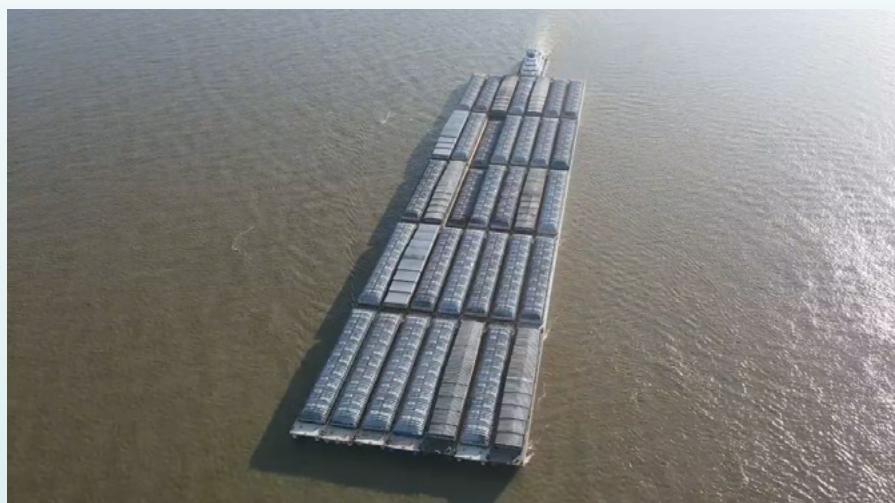
fileira de 346 metros de comprimento e 75 metros de largura. Por enquanto, a empresa é a única com autorização para navegar com essa quantidade de barcaças.

“Na primeira viagem, transportamos soja, mas a operação fará parte da nossa realidade e levará milho, soja e fertilizantes pelos rios amazônicos, trazendo mais competitividade ao modal hidroviário e ao agronegócio brasileiro”, explica a VP de Operações da Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh. “A nova composição aumenta em 40% a capacidade de transporte quando comparada aos comboios de 25 barcaças da companhia. Com as viagens com 35 barcaças, será possível levar mais carga em uma única viagem, garantindo ganhos na eficiência, redução de aproximadamente 10% no combustível por tonelada movimentada e diminuição na emissão de carbono por tonelada transportada”, detalha.

“Na comparação com o modal rodoviário, a frota substitui apro-

ximadamente 1.666 caminhões por viagem. Em estudo conduzido pela Hidrovias do Brasil para o relatório de GHG (Inventários de Emissões de Gases do Efeito Estufa), em 2020, verificamos que emitimos em torno de 4g de CO₂e (dióxido de carbono equivalente) – medida internacional que estabelece a equivalência entre todos os gases de efeito estufa e o dióxido de carbono – por tonelada por quilômetro útil, enquanto o ferroviário gera em torno de 12g e o rodoviário, 14g”, continua a vice-presidente.

Por uma questão de segurança, a companhia conduz o comboio nos períodos de cheia da região amazônica, o que costuma ocorrer entre os meses de janeiro e agosto, a depender da intensidade das chuvas. Além de ter sido autorizado pela Marinha do Brasil, o projeto recebeu o aval da CPAOR (Capitania dos Portos da Amazônia Oriental) e da CFS (Capitania Fluvial de Santarém), responsáveis pela navegação no trecho em questão.



Aspectos técnicos envolvidos

Para se preparar para o comboio gigante, a Hidrovias do Brasil investiu em um simulador de manobras, que possui um sistema de navegação e usa tecnologia de última geração. O equipamento conta com radar e carta eletrônica, que reproduz um ângulo de visão de 180° da cabine dos empuradores. A simulação permite que os comandantes experimentem cenários adversos para a navegabilidade, incluindo questões climáticas.

Com vida útil estimada em até 30 anos, a barcaça é um tipo de embarcação com alta capacidade de carga. É o meio de transporte mais utilizado em hidrovias no mundo, sobretudo no deslocamento de *commodities*. A velocidade de uma

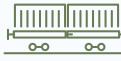
barcaça depende da potência do empurrador (ou do rebocador) que a move e da velocidade da correnteza natural da hidrovia. A estimativa média da velocidade de um comboio fluvial é de cinco a sete nós (milhas náuticas por hora).

“Quando a hidrovia tem capacidade para a formação de grandes comboios, o ganho de escala no transporte com o uso de barcaças é de muita relevância para a redução do custo. No Brasil, as barcaças têm importância fundamental para o volume transportado nos últimos 20 anos”, esclarece o vice-presidente do Sinalval (Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore), Fabio Vasconcellos.

De acordo com ele, a vantagem da viagem em formato de comboio é mesmo o ganho de escala, pois um único empurrador é capaz de mover muitas barcaças. “Comparativamente, as barcaças são os vagões do transporte fluvial, enquanto os empuradores são as locomotivas. Além disso, têm maior flexibilidade e, normalmente, permitem a navegação em áreas de menor calado”, ensina.

Sobre as dificuldades de navegação, Fabio Vasconcellos diz que depende das características de cada hidrovia, como a profundidade, a largura da via e eventuais obstáculos naturais ou construídos, como usinas hidroelétricas sem eclusas.

Comparativo entre os modais

MODO	COMBOIO	ESPECIFICAÇÃO	TOTAL
	NAVEGAÇÃO INTERIOR	1 comboio	35 chatas
	FERROVIÁRIO	33,3 comboios (hopper)	1.000 vagões de 70 toneladas
	RODOVIÁRIO	-	2.000 carretas de 35 toneladas

Fonte: “Cadernos Hidroviários”, CNT, 2019, com dados do Departamento Hidroviário de São Paulo.



Rota de crescente importância

O Arco Norte é constituído pela rede de infraestrutura de sete portos localizados acima do paralelo 16° S, sendo seis localizados na região Norte e um, na região Nordeste. São eles: Porto Velho (RO), Miritituba (PA), Santarém (PA), Barbacena (PA), Itacoatiara (AM), Manaus (AM) e Itaqui (MA). Sua vantagem logística ocorre devido à menor distância para grandes mercados, como os Estados Unidos e a União Europeia, o que o torna um local privilegiado para o escoamento de produtos para exportação. A região também se destaca pela proximidade com o Canal do Panamá, possibilitando reduzir em cerca de 11 dias uma viagem para a Ásia, por exemplo.

Em 2022, o Arco Norte foi responsável pelo escoamento de 37,1% dos grãos do país. No mesmo ano – conforme mostrado na edição de setembro de 2022 da Revista CNT Transporte Atual –, pela primeira vez na história do comércio exterior do Brasil, o Arco Norte ultrapassou a exportação das *commodities* de soja e milho na comparação com os portos do Sul, do Nordeste e do Sudeste.

A frota de 35 barcaças da Hidrovias do Brasil foi desenvolvida para operar na rota Barcarena–Itaituba, navegando pelos rios Tapajós, Amazonas e Estreitos do Pará – roteiro no qual a empresa opera desde 2016. “Apostamos no Arco Norte pela opção para o escoamento da produção da região

Centro-Oeste. Projeções indicam um crescimento da produção de soja e milho para quase 83 milhões de toneladas até 2030. Por isso, desenvolvemos uma rota inédita no país, mudando o fluxo de exportações no Brasil. Somos o único operador logístico independente e integrado da região de Barcarena, encerrando o terceiro trimestre de 2022 com 39% de *market share*”, exalta Gleize Gealh.

Ela acredita que o crescimento se consolidará com a integração dos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário. “São necessários investimentos, como os que ocorreram na BR-163, além do fortalecimento da malha ferroviária, por exemplo, com o projeto da Ferrogrão”, aponta.

Mudança de perfil

Em linhas gerais, o fortalecimento das hidrovias tende a diminuir o volume da carga transportada por caminhões, assevera Edeon Vaz, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso. “Para o setor agrícola, o melhor modal é o hidroviário. Principalmente no Arco Norte, onde temos o maior volume

transportado. Além disso, contamos com vários hubs, que recebem a carga de caminhões para serem transferidas para as barcaças. Essa logística está diminuindo os custos do transporte de grãos”, reconhece.

Vaz projeta um incremento do volume transportado pelo Arco Norte nos próximos anos, mas faz uma ressalva: “Infelizmente, não

temos hidrovias em todas as regiões e as que são usadas são ‘rios navegáveis’. Os rios mais usados são o Madeira e o Tapajós. Aguardamos as obras do Pedral de Lourenço, que pode tirar do papel a hidrovia Tocantins-Araguaia. Também precisamos de balizamento, sinalização e segurança, pois, hoje, acontecem assaltos e roubo de combustível”.



Empuradores de nova geração

Além de investir em novas rotas e formas de operação, também é preciso ter alternativas com menor impacto ambiental. Com esse intuito, a Hidrovias do Brasil firmou uma parceria com estaleiro brasileiro Belov para a construção de duas unidades de empuradores de manobra elétricos. A tecnologia reduz a emissão de gases poluentes ao trocar a propulsão convencional a diesel marítimo pela geração híbrida com baterias elétricas, sem perder eficiência e com possibilidade de aproveitamento de energia elétrica renovável.

Os empuradores de manobras elétricos são os primeiros a serem produzidos no mundo. “Eles estão em fase final de testes e produção e, em breve, irão entrar em operação

e compor a frota da Hidrovias do Brasil no Sistema Norte. Com o funcionamento dos empuradores elétricos de manobra, a atmosfera deixará de receber, por ano, até 2.168 toneladas de CO₂, o que equivale ao consumo de 472 automóveis”, adianta Gleize Gealh.

A tecnologia mais sustentável dos novos empuradores é resumida assim por Fabio Vasconcellos, do Sinaval: “No empurador de manobra, o comandante acelera e desacelera a embarcação. E o sistema híbrido mantém o gerador em sua rotação ideal (em termos de consumo e emissões) e absorve das baterias a potência extra que a embarcação necessita por um curto espaço de tempo. De forma inversa, caso sobre energia do gerador, o

sistema híbrido utiliza o excedente para recarregar as baterias. O segundo gerador só é ligado quando a demanda de potência é mais constante e duradoura. No modo híbrido, a redução de consumo e emissões é de 40% em relação a uma embarcação a diesel/elétrica convencional”.

Vasconcellos acrescenta que, no modo totalmente elétrico, a capacidade de armazenamento de energia em baterias é de 600 kWh, o que dá uma autonomia de 1h40 com os motores a 75% de sua potência máxima. “Estima-se que essa autonomia possa chegar a 3h30 nas operações normais de manobra da embarcação. Nesse regime de operação, o consumo e as emissões de gases poluentes são zero”, confirma.

CNT aponta necessidade de investimentos

No documento O Transporte Move o Brasil – Propostas da CNT ao País, a CNT aponta a necessidade de investimentos em infraestrutura hidroviária, principalmente, na construção de

eclusas e em melhorias de navegabilidade. O desenvolvimento do Sistema Hidroviário do Madeira é mencionado como um dos projetos de destaque a serem perseguidos pelo governo federal. ■



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



Oportunidade para estreitar os laços

Primeiro encontro da Rede Alumni reuniu alunos, empresários e lideranças do Sistema CNT que fizeram parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte

por Carlos Teixeira



Um dos significados da palavra “rede”, no dicionário, é “entrelaçamento de fios”. Do latim, rete diz respeito a tecido. Já a palavra *alumni* é o plural de *alumnus* e pode ser entendida como “ex-alunos” ou “graduados”. Juntos, os vocábulos remetem ao relacionamento de egressos, formando uma rede de conhecimento. Com esse espírito de conexão, ocorreu, em 29 de março, o primeiro encontro da Rede Alumni, do ITL (Instituto de Transporte e Logística), na sede da CNT (Confederação Nacional do Transporte), em Brasília (DF).

Integram a Rede Alumni alunos e ex-alunos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, coordenado pelo ITL e promovido pelo SEST SENAT. Durante a abertura do evento, o presidente do Sistema

CNT, Vander Costa, afirmou que a Rede Alumni representa uma oportunidade única para os seus participantes. “Queremos manter conectados aqueles que nunca deixaram de fazer parte da nossa comunidade acadêmica, garantindo uma colaboração contínua de egressos”, disse.

Vander Costa lembrou, ainda, que o ITL conta com cinco especializações, três certificações internacionais e dois cursos executivos. “Todos esses produtos são oferecidos gratuitamente ao alto escalão das empresas de transporte associadas ao Sistema CNT”, ressaltou.

Para o presidente, a capacitação profissional é essencial para enfrentar os desafios do setor, “e o ITL vem cumprindo o seu papel de formar novas lideranças, contribuindo para a tomada de decisões estratégicas”, acrescentou.

De acordo com João Victor Mendes, diretor executivo do ITL, a Rede Alumni é um projeto que já estava sendo gestado há muito tempo e que, em razão da pandemia, teve de ser adiado. “Hoje, temos reunidos representantes de todos os modais, de mais de 120 empresas. Nossa objetivo é alavancar a rede. Por isso, considero que o trabalho do Sistema CNT é transformador e vem contribuindo com o desenvolvimento das empresas e, consequentemente, da economia do país”, ponderou.

Já a diretora adjunta do ITL, Eliana Costa, destacou que o momento é para que todos possam se inspirar e se conectar. “Os gestores são o futuro do setor. E são eles que constroem um novo setor, ainda mais forte e inovador”, enfatizou.



Rede Alumni do Transporte



Dia de celebrar os aprendizes

Ao longo do evento, os integrantes da rede tiveram um cardápio variado de opções ligadas à inovação e à conjuntura do transporte. A primeira atração foi uma palestra com Bibop Gresta, fundador e CEO da Hyperloop Italia. O especialista falou, entre outros temas, sobre os desafios e caminhos para o futuro da mobilidade. “Para prevermos o futuro, é preciso olhar para o passado e ver aonde o futuro chegará”, disse. Gresta insistiu que é preciso pensar de forma diferente para avançar. “Estamos anestesiados. Temos que mudar e trazer novas soluções”, concluiu o empreendedor, que é o entrevistado do mês desta edição (confira na página 8).

O encontro trouxe John Watret, chanceler mundial da Embry-Riddle, que destacou o sucesso da parceria com o Sistema CNT na oferta da Certificação Internacional Aviation Management. “Nossos atuais alunos são a chave do conhecimento, e queremos que eles sejam os promotores dos próximos alunos. A parceria com o Sistema CNT é o nosso maior projeto em termos de aviação. Temos resultados sólidos com os profissionais da área, que hoje ensinam o que aprenderam, e orgulho de educarmos para o futuro da aviação”, celebrou.

Na sequência, foi a vez de reunir John Rodgerson, CEO da Azul Linhas Aéreas Brasileiras; Irani Bertolini, presidente da Transportes Bertolini; Gustavo Nader Rodrigues, presidente do Grupo JCA; e Rute Melo Araújo, diretora de Gente, Inovação e Sustentabilidade da VLI Logística, para falar sobre os desafios e as mudanças que o setor de transporte vem passando em seus modais.



John Rodgerson lembrou que, desde a sua chegada ao país, há 15 anos, houve uma grande evolução no setor aéreo. “Eu vejo uma mudança no Brasil motivada pela educação. Apenas em 2022, a Azul promoveu mais de mil colaboradores. E isso vem do desenvolvimento por meio do ensino. O mundo muda muito rápido. A educação conecta as pessoas e faz uma indústria aérea mais forte”, defendeu.

Irani Bertolini enfatizou que o setor já colhe os frutos da educação que o ITL vem proporcionando. “Investir em pessoas é melhor do que investir em máquinas. Por isso, a história do transporte tem uma fase antes do ITL e outra após a sua criação. Hoje, temos profissionais de logística que trabalham melhor, com novos métodos e conhecimentos que se refletem no resultado”, pontuou.

Gustavo Nader Rodrigues contou que a educação e o desenvolvimento das pessoas fazem parte da trajetória do Grupo JCA. “Oferecemos condições para que todos possam evoluir dentro da empresa. E a especialização do ITL é o estágio máximo do desenvolvimento dos nossos colaboradores”, revelou. A diretora Rute Melo Araújo, reforçou a centralidade do capital humano. “É muito claro que educação e transporte são relevantes para o país. Grandes cidades cresceram por lá estarem grandes empresas. O setor de transporte muda o país e, por meio da educação, transformamos indivíduos, organizações e a sociedade.”



Homenagens marcaram o evento

Durante o encontro, o ex-presidente do Sistema CNT e idealizador do ITL, Clésio Andrade, foi homenageado com uma placa. Em sua fala, Andrade falou dos sonhos de quando ainda era adolescente e de como eles puderam ser realizados. “Quando, em 1993, assumi a CNT, começamos a pensar em um caminho institucional, com o fortalecimento do setor e debates nacionais. Faltava, contudo, algo para o trabalhador e fizemos o SEST SENAT. Tínhamos, também, a necessidade da formação dos executivos das empresas. Era melhor construirmos um instituto para qualificar nossos profissionais. Hoje, temos números robustos e a certeza de que iremos crescer ainda mais, com excelência e em todos os modais”, declarou. O presidente do Sistema CNT, Vander Costa, foi igualmente agraciado com uma placa pelo trabalho à frente do ITL nos últimos quatro anos. “Ver o ITL formando pessoas é motivo de orgulho. A ideia do ex-presidente Clésio Andrade era qualificar os gestores com o que existe de melhor no mundo em termos de educação. O meu objetivo é ir além desse legado, para termos, cada vez mais, gestores qualificados e empresas mais sólidas. E isso é uma honra”, concluiu.



Prêmio Inova Transporte

Outra novidade apresentada no primeiro encontro da Rede Alumni do Transporte foi a primeira edição do Prêmio Inova Transporte, promovido pela CNT, SEST SENAT e ITL, e que tem como objetivo estimular o desenvolvimento de projetos de alta qualidade e reconhecer as melhores soluções implementadas nas empresas de transporte. Candidataram-se à premiação os alunos que tiveram seus trabalhos de conclusão de curso apresentados e aprovados até dezembro de 2022. Em média, 61% dos projetos dos cursos do ITL são utilizados nas empresas transpor-

tadoras. Ao todo, cinco projetos foram premiados e receberam um troféu de reconhecimento pelo trabalho concretizado. Entre os vencedores, foi escolhido um destaque para receber um prêmio especial: a inscrição no Study Trip, no módulo internacional, que será realizado pela Fundação Dom Cabral entre 2023 e 2024.

Esse destaque foi para o projeto “Modelo colaborativo que promova geração de valor para empresas do setor metroferroviário brasileiro”. Os critérios utilizados para definir os projetos vencedores foram: relevância para o setor de transporte; relevância para a empresa transportadora; status da implantação; resultados financeiros e não financeiros gerados; relevância para a sociedade; e multimodalidade.



Conheça os projetos vencedores:

Aéreo

Embry-Riddle – Turma 6 – São Paulo (SP)

Ano da formatura: 2022

Conceito de rota livre no espaço aéreo brasileiro

O projeto estudou os benefícios do conceito FRA (*free route airspace*, ou “espaço aéreo de rota livre”) para os *stakeholders* da aviação. O modelo já foi implementado pela Eurocontrol em, aproximadamente, três quartos do espaço aéreo europeu. O FRA tem se mostrado eficiente, trazendo benefícios para as companhias aéreas, como a redução do tempo de voo, da distância de voo e do consumo de combustível. A iniciativa tem impacto na redução de emissões de CO₂ na atmosfera e está alinhada com o compromisso que as companhias aéreas assinaram de reduzir e neutralizar as emissões de CO₂ até 2050.

Aquaviário

STC Internacional (Shipping and Transport College) – Turma 1 – Brasília (DF)

Ano da formatura: 2022

Otimização e aumento de capacidade para exportação de grãos no porto de Santarém (PA)

O trabalho apresentou um diagnóstico para o aumento da eficiência do Porto de Santarém, na cadeia de exportação de soja e milho e considerando a logística multimodal e o papel estratégico do Porto junto a comunidades, meio ambiente, autoridades e agentes privados. A abordagem metodológica foi baseada na análise de dados públicos quantificando volume exportado e custos logísticos. Além disso, foi realizada análise qualitativa, sendo que, para a coleta dos dados, foram aplicadas entrevistas estruturadas, análise de documentos e observação direta, com a posterior utilização da técnica de análise de conteúdo para avaliação dos dados.

Ferroviário

Gestão de Negócios (Fundação Dom Cabral) – Turma 51 – São Paulo (SP)

Ano da formatura: 2022

Modelo colaborativo que promova geração de valor para empresas do setor metroferroviário brasileiro

O trabalho apresentou um estudo de modelo colaborativo que promova geração de valor para empresas do setor metroferroviário brasileiro que oportunizou uma dinâmica de modelos colaborativos entre as organizações CPTM, Metro, MRS, VLI e RUMO, no universo de compartilhamento de serviços e de ativos, no intercâmbio de conhecimento e na gestão de suprimentos. Teve o intuito de incentivar a promoção da partilha de ações, benefícios e soluções convergentes entre os interesses comuns das organizações, tornando-as mais estratégicas, dinâmicas e competitivas perante o mercado, impactando principalmente a redução de custos. Tais condições foram postas para a avaliação de importantes *stakeholders* especialistas do modal sobre trilhos através de entrevistas.

Passageiros

Gestão de Negócios (Fundação Dom Cabral) – Turma 51 – Curitiba (PR)

Ano da formatura: 2017

Gestão de manutenção de frota de veículos

Trabalho em manutenção de frota voltado para a otimização e eficiência total da mão de obra da oficina, com a possibilidade de uma avaliação através da responsabilidade objetiva, desde a aplicação do serviço até a produtividade e disponibilidade do veículo. O projeto preconiza a responsabilização do colaborador da área por tudo que ele faz em sua frota, com rastreabilidade dos seus serviços e, principalmente, compromisso de executar com perfeição suas tarefas.

Cargas

Gestão de Negócios (Fundação Dom Cabral) – Turma 48 – Florianópolis (SC)

Ano da formatura: 2022

Estudo sobre a utilização de veículos elétricos nas operações de *last mile* para entregas, coletas e substituição de máquinas de cartão

O estudo teve o objetivo de contribuir para a redução da emissão de gases do efeito estufa (GEE) no transporte rodoviário e municipal de cargas nas operações que suportam as atividades de coleta, entrega e substituição de máquinas de cartão de crédito e débito utilizadas como meios de pagamento. Mostrou também que o investimento na renovação da frota sustentável trará ganhos financeiros e alinhamento total das operações no Brasil, com agressivas metas globais da empresa, frutos do estudo que vai até 2040 lançado em seu plano ESG.

Operador Logístico

Gestão de Negócios (Fundação Dom Cabral) – Turma 51 – São Paulo (SP)

Ano da formatura: 2022

Modelo de eficiência para o processo logístico de transporte de fármacos no Brasil

A concepção do projeto propôs soluções para melhorias na eficiência do transporte intermodal na cadeia de abastecimento de fármacos no Brasil. O projeto partiu da necessidade do mercado de se adequar às novas regulamentações que regem sob as boas práticas de movimentação e transporte de fármacos, tendo seu processo acelerado com a pandemia de covid-19, em que toda uma organização se fez necessária para a distribuição de medicamentos pelo Brasil, principalmente vacinas. Nesse cenário, o setor se deparou com novas regulações e atualizações de outras já existentes, e essa nova demanda forçou a revisão dos processos quanto à produtividade e eficiência, analisando soluções tecnológicas e convencionais para promover a maximização da utilização das rotas, das prestações de serviços e do transporte. ■

Acesse os projetos vencedores
no Repositório Digital do Transporte:



Fetrancesc recebe apresentação sobre a Pesquisa CNT de Rodovias 2022

A diretora executiva adjunta da CNT (Confederação Nacional do Transporte), Fernanda Rezende, esteve na sede da Fetrancesc (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Santa Catarina), em 28 de fevereiro, para apresentar os resultados da Pesquisa CNT de Rodovias 2022, em especial, a avaliação da malha rodoviária pavimentada federal e as principais rodovias estaduais de Santa Catarina. O estudo aponta que 84,8% da malha rodoviária sob

gestão pública no estado apresentam problemas, com classificação regular, ruim ou péssima. Para o presidente da Fetrancesc, Dagnor Schneider, a situação é preocupante. “Infelizmente, as rodovias de Santa Catarina estão em um estado de conservação bastante precário. Isso nos leva a um maior número de acidentes e vítimas e à ampliação do custo operacional da atividade do TRC. Para se ter ideia, temos um agravamento de custos de 34,7% que precisa ser repassado”, destacou. Na oportunidade, também esteve presente o superintendente regional substituto do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte) no estado de Santa Catarina, Alysson Rodrigo de Andrade.



Locadoras investiram R\$ 55,2 bilhões em compras de automóveis 0 km em 2022

As empresas de aluguel de carros compraram, ao longo do ano passado, um total de 590.520 automóveis e veículos comerciais leves, que representaram um crescimento de 33,6% em relação às compras feitas pelo setor em 2021. O investimento em frota chegou a R\$ 55,2 bilhões, conforme o Anuário Brasileiro do Setor de Locação de Veículos, lançado em 23 de março. As unidades compradas significaram o recorde de 30,1% na participação do setor no total de automóveis e comerciais leves vendidos durante o ano de

2022 no Brasil. Em média, o investimento das locadoras por unidade foi de R\$ 93,6 mil. Pela primeira vez, a Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (Abla) também apresentou o recorte de compras em relação aos híbridos e elétricos: em 2022, as locadoras emplacaram 3.309 unidades com tais motores, um crescimento de 88,9% na comparação com as compras de híbridos e elétricos feitas no ano anterior (1.751 veículos). A expansão também ocorreu em relação à frota total de automóveis e comerciais leves das locadoras. O setor terminou 2022 com 1.434.299 unidades na frota, que cresceu 26,2% em relação ao ano anterior. O total de híbridos e elétricos na frota das locadoras chegou a 5.684 unidades.mantenham relacionamento com a associação.



Entidades do TRC arrecadam mais de 12 mil produtos para vítimas das chuvas

No mês de fevereiro, as entidades de classe do setor de transporte rodoviário de cargas, Setcesp (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região), Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo), ABTLP (Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos), Sindipesa (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais) e NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas

e Logística) promoveram o “TRC Solidário”, uma ação para recolher doações às famílias atingidas pelo forte temporal no litoral norte de São Paulo. Após as arrecadações, que encerraram em 10 de março, foram contabilizados roupas, calçados e outros 12.794 produtos, divididos entre itens de cesta básica e itens de higiene. Somados a isso, mais de 2 mil litros de água mineral também foram encaminhados para a região. “O transporte rodoviário de cargas é extremamente solidário e busca atender a sociedade, principalmente, quando podemos contribuir com essas questões para com o próximo. Foi uma ação conjunta muito bonita com a qual, felizmente, conseguimos ajudar muitas famílias”, comenta o presidente do Conselho Superior e de Administração do Setcesp, Adriano Depentor.

SETCESP
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

ANPTrilhos debate transporte regional de passageiros com ministro dos Transportes

O ministro dos Transportes, Renan Filho, recebeu o presidente do Conselho da ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos), Joubert Flores, a diretora executiva da associação, Roberta Marchesi, e a gerente de Relações Governamentais e Institucionais, Fernanda Adjuto, para uma reunião setorial, em Brasília (DF). Jefferson Vascon-

celos, gerente de Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes, também participou da reunião. Os executivos conversaram sobre a Política Nacional e o Plano de Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Passageiros, visando o resgate dos trens regionais de passageiros. “Para que possamos resgatar a cultura do transporte ferroviário regional de passageiros, estimular o desenvolvimento da indústria associada e ver as principais cidades e regiões metropolitanas brasileiras conectadas por trens rápidos, modernos, seguros e competitivos, precisamos de medidas que possibilitem ao Brasil atrair investimento para esse mercado”, explicou Roberta Marchesi.

**ANP
TRILHOS**



Formas de encaminhar um problema

por Fernando Eloia

A melhor maneira de conduzir o problema é a realização, pela área de Recursos Humanos, de uma análise minuciosa do ambiente de trabalho para compreender as causas que podem estar motivando esse absenteísmo.

É importante um estudo de opinião junto aos colaboradores para saber quais são as percepções de bem-estar, benefícios existentes, horários aceitáveis, gestão da carga horária e se a empresa está comprometida com a saúde deles.

A área de recursos humanos deve apontar ações que podem ser tomadas para melhorar o contexto de trabalho e torná-lo mais atrativo para os empregados. Isso significa promover políticas e programas que priorizem a qualidade de vida, por meio de ferramentas motivacionais e incentivos salariais; criar um ambiente favorável à promoção do trabalho em equipe; incluir cursos e treinamentos que ajudem a desenvolver suas habilidades; e estabelecer políticas de saúde, segurança e medicina no trabalho.

Realizadas essas mudanças, a empresa também necessita apresentar os resultados positivos obtidos, como menor taxa de absenteísmo, para incentivar mais colaboradores a es-

colherem a organização como ótimo lugar de trabalho, refletindo, dessa forma, na produtividade da empresa.

Alguns pontos necessários à área de Recursos Humanos:

1. Estabeleça um programa de incentivo: ofereça prêmios e reconhecimento aos colaboradores que atingem as metas estabelecidas.

2. Institua folgas com duas vias: permita que os funcionários possam tirar dias de folga em datas específicas.

4. Disponibilize convênios: ofereça planos de saúde e outros convênios para incentivar os colaboradores a melhorar a sua qualidade de vida dentro e fora da empresa.

5. Invista na comunicação interna: crie um ambiente comunicativo entre líderes e funcionários para estimular o diálogo e tornar mais fácil e transparente o processo de reportar qualquer assunto.

6. Diminua a distância entre gestores de funcionários: aproxime as relações entre gestor, diretor e colaborador para conhecer melhor o perfil motivacional da pessoa e, assim, poder sugerir soluções.

7. Instaure políticas: estabeleça um controle para ausências injustificadas que englobe as consequências previstas para os colaboradores que não cumprem as regras de frequência.



Fernando Eloia
Diretor de Recursos Humanos da
Viação Pioneira e
pós-graduado em
Gestão de Pessoas
e Comportamento Organizacional.



Um olhar humano para o desafio do absenteísmo

por Daniele Martos Mangualde

O gerenciamento do absenteísmo é um dos grandes desafios para a área de Recursos Humanos das empresas. O termo faz referência à ausência do colaborador durante o trabalho — e não somente por períodos inteiros, mas igualmente atrasos ou saídas antecipadas. Essas ausências, quando não monitoradas, afetam diretamente as organizações, com reflexos diretos e indiretos principalmente relacionados à perda da capacidade produtiva e, por consequência, diminuição de entrega, possibilidade de prejuízos e insatisfação dos clientes.

É importante que o RH tenha um olhar atencioso em relação aos comportamentos dos colaboradores e ao engajamento desses com a cultura da organização, adotando ações de qualidade de vida, além de ferramentas e projetos que possibilitem a mensuração e a análise do clima organizacional e do desempenho, no sentido de diagnosticar e trabalhar os principais pontos identificados.

Outro fator determinante são o acompanhamento e a capacitação de lideranças em relação ao tema, uma vez que o líder tem papel fundamental dentro da gestão de pessoas. É necessário que ele seja a referência de sua equipe, facilite processos, dê feedbacks periódicos e estimule um ambiente de integração, pertencimento e aprendizado.

Ao pensar tanto no lado do desenvolvimento do colaborador quanto no desenvolvimento dos líderes, o

SEST SENAT oferece soluções que podem apoiar os RHs nesse desafio.

Nossa área do SEST é dedicada a oferecer cuidados com o bem-estar de todos, por meio de atendimento em várias modalidades de saúde e de práticas esportivas e de lazer, apoian-do os projetos de qualidade de vida das empresas e o investimento em um ambiente de trabalho saudável, com um olhar mais humanizado para a gestão.

No SENAT, as diversas soluções de curto, médio e longo prazos voltadas para as demandas do setor e de seus colaboradores promovem a transformação da realidade profissional e o desenvolvimento de um olhar estratégico determinante para lidar com o dia a dia da gestão de pessoas e seus desafios, incluindo o absenteísmo.

Aproveitamos, ainda, para ressaltar os eventos do Conexão RH, realizados pelas Unidades Operacionais. São encontros focados nos Recursos Humanos das empresas e que se colocam como uma oportunidade para troca de experiências, *benchmarking* e disseminação de boas práticas entre os RHs e o SEST SENAT.

Muitos são os desafios que se apresentam cotidianamente para a gestão de pessoas. Para combater o absenteísmo, é fundamental uma boa relação entre RH e líderes, no sentido de tornar a empresa um bom ambiente para o trabalho e o crescimento das pessoas.



Daniele Martos
Mangualde
Gerente Executiva de
RH do SEST SENAT.
É psicóloga e
pós-graduada em
Gestão de Pessoas e
Gestão Empresarial.



Chegando na conversa

por Aron Belinky

Honorado com o convite para integrar o time da Revista CNT Transporte Atual, entrei na prosa apresentando os pontos que me parecem cruciais para pensar o setor de transporte brasileiro à luz da sustentabilidade.

O primeiro fato a considerar é sermos um país de dimensões continentais e vocacionado para vultosas exportações, em grande parte com alto volume e baixo valor agregado, como as *commodities* agropastoris e minerais. Assim, é central o papel do setor de transporte na economia nacional e no bem-estar da população brasileira.

Outro fato estruturante é a transição em curso nos sistemas de produção e consumo, em escala global. O que há pouco era visto como tendência, hoje, revela-se um movimento cada vez mais rápido e radical, configurado por demandas como descarbonização, circularidade e inclusão. Não são escolhas políticas, mas imperativos pragmáticos, baseados em fatos e análises objetivas.

No mundo todo, e também no Brasil, a agenda ESG coloca essa pauta na avaliação de negócios e investimentos. É uma agenda que veio para ficar e para, cada vez mais, direcionar os fluxos de investimentos e de compras. A falta de boas respostas para as perguntas dessa agenda será

uma forte barreira no ambiente de negócios nacional e internacional.

Para o setor de transporte – inserido em todas as cadeias produtivas, gerador de dezenas de milhares de empregos e responsável por 8,4% das emissões brasileiras de gases de efeito estufa –, essa agenda se impõe desde já. No longo prazo, em um olhar macro, discute-se a reformulação da matriz logística, aumentando o peso de modais menos poluentes. No curto e médio prazo, reconhecendo que o modal rodoviário representa quase 93% das emissões do setor de transporte, a prioridade é reduzir as emissões dos caminhões.

As metas assumidas pelo Brasil perante o mundo já se traduzem em debate sobre percentual de biodiesel no combustível rodoviário. O RenovaBio e o mercado de CBIs (certificados de descarbonização) já são realidades no setor, influenciando decisões empresariais e impactando custos e produtividade. A conservação e a recuperação da malha rodoviária são também um fator relevante não só na redução de emissões, mas, também, pelos bons impactos sociais e econômicos que podem trazer, além da maior segurança e melhor qualidade de vida de quem está na estrada.

Vamos em frente, explorar essa pauta!



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



Inscreve-se agora!

**TURBINE SEU CURRÍCULO
E OS NEGÓCIOS DA SUA
EMPRESA DE TRANSPORTE**

Especialização em
**Gestão de
Negócios**



TURMA PRESENCIAL

Salvador (BA)



Data de início
22/5/2023



Inscrições
Até 23/4/2023



TURMA PRESENCIAL

Vitória (ES)



Data de início
26/6/2023



Inscrições
Até 28/5/2023

Clique
e acesse:



FDC

ICITL | Instituto de
Transporte
e Logística

CNT / SEST SENAT / ITL

Conheça nossos
atendimentos
online



Abrace sua saúde

Aprenda a cuidar da sua saúde com o SEST SENAT!

Umas das coisas que
mais sabemos fazer é
cuidar das pessoas.

Por isso, em abril, estaremos em
pontos distribuídos por todo o país
para mostrar a você como cuidar
da saúde de maneira preventiva.

Clique
e consulte a
programação.



Durante todo o mês de abril.

30 ANOS / SEST SENAT
PRESENTE. PERTO DE VOCÊ.