

Unidos pelo país

Em meio à crise, o setor de transporte brasileiro mostra a sua importância para garantir que não faltem produtos e serviços essenciais à população.

Reportagem especial mostra a atuação das empresas em todo o país

Entrevista

Vander Costa destaca o transporte como serviço essencial para o Brasil

Pesquisa

Levantamento da CNT mostra os impactos da crise no setor

SEST SENAT

Mobilização nacional leva apoio aos caminhoneiros nas estradas durante a crise

REVISTA

CNT

TRANSPORTE ATUAL

Conselho Editorial

Bruno Batista
João Victor Mendes
Myriam Caetano
Nicole Goulart
Valter Souza

Edição

Gustavo T. Falleiros - MTB 3792/DF
Livia Cerezoli - MTB 42700/SP
Natália Pianegonda - MTB 14695/RS

Projeto Gráfico

Gueldon Brito

Diagramação

Gueldon Brito

Revisão

Filipe Linhares

Fale com a Redação

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

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

Atualização de endereço:

revista@cnt.org.br

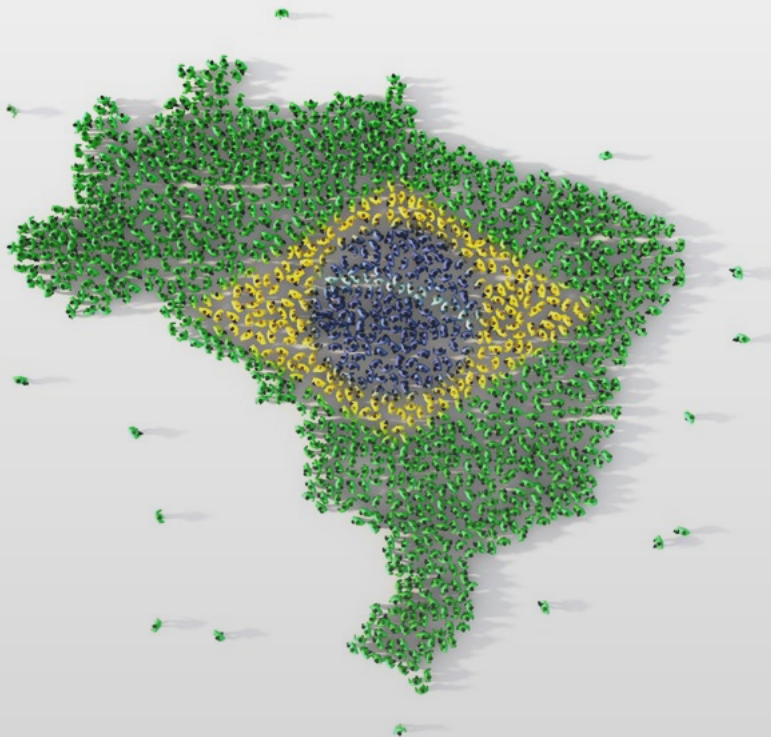
Publicação da CNT (Confederação Nacional do Transporte), registrada no Cartório do 1º Ofício de Registro Civil das Pessoas Jurídicas do Distrito Federal sob o número 053.

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



Os conceitos emitidos nos artigos assinados não refletem necessariamente a opinião da CNT Transporte Atual

/// capa



Unidos pelo país

pág. 15

O mundo vive uma crise sem precedentes. A pandemia de saúde causada pelo coronavírus impactou diversos setores da economia. Diante do cenário preocupante, o setor de transporte brasileiro mostra a sua importância para garantir que o país não seja desabastecido de produtos básicos, como de alimentação, higiene e medicamentos, nem seja desassistido de serviços essenciais





/// Entrevista **Vander Costa**

Presidente da CNT fala sobre a importância do setor de transporte, principalmente em meio à crise

pág. 06



/// Ferrovário

Empresas investem em tecnologia para garantir mais eficiência

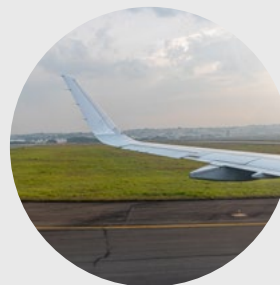
pág. 35



/// Aquaviário

Terminais privados se destacam na movimentação de cargas no Brasil

pág. 38



/// Aéreo

Projeto em Guarulhos reduz consumo de combustível das empresas

pág. 43

/// Mercado

Pesquisa da CNT mostra os impactos da crise no setor de transporte

pág. 12

/// Institucional

CNT entrega Medalha JK a personalidades do transporte

pág. 31

/// Expansão

SEST SENAT inaugura duas novas unidades

pág. 46

/// ITL

Pesquisa revela a contribuição dos cursos para a produtividade das empresas

pág. 48

/// Cartum
pág. 04

/// Institucional
pág. 05

/// Transporte pelo Brasil
pág. 52

/// Opinião
pág. 54



AGORA EU FAÇO
PARTE DO PROGRAMA
DESPOLUIR: DIESEL
COM QUEM TU ANDAS
E EU TE DIREI QUEM
TU ÉS!!!



Edição especial

Desde o início de março, o Brasil vive um momento nunca imaginado antes.

A crise de saúde causada pela pandemia do novo coronavírus que se espalha no mundo alterou rotinas, relações e formas de trabalho.

Esta edição da revista CNT Transporte Atual é especial.

Dedicamos várias páginas da publicação para mostrar como o setor de transporte se uniu e se organizou para garantir que a população não fique desassistida e desabastecida de produtos básicos durante o período de distanciamento social.

Ao levar em consideração as orientações das autoridades de saúde

sobre a importância de restringir contatos físicos e manter ativos apenas os serviços essenciais, a CNT optou por trabalhar apenas com a versão digital da edição de março.

A Confederação acredita que, assim, cumpre seu papel de informar o setor de transporte e, ao mesmo tempo, contribuir para a redução da propagação do novo coronavírus no país.

Acompanhe, a seguir, uma entrevista especial com o presidente da Confederação Nacional do Transporte, Vander Costa, sobre a importância do transporte para o país, principalmente em momentos de crise, como o que vivemos.



/// Entrevista | Vander Costa

Transporte essencial

por Livia Cerezoli e Natália Pianegonda

Vander Costa é presidente da CNT, dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT e do ITL.



/// Entrevista | **Vander Costa**

O mundo parou diante de um vírus. Nos últimos meses, a notícia da propagação do novo coronavírus tem sido a realidade em inúmeros países. No Brasil, não seria diferente. A pandemia tem abalado economias, alterado formas de relacionamento e cobrado a adoção de novas posturas no mundo corporativo.

O setor de transporte tem sentido os impactos dessa nova realidade de forma bastante severa. O aéreo foi o primeiro a acumular perdas. Agora, os prejuízos chegaram a todos os modais. Ainda é cedo para fazer projeções do volume total do impacto e quais as consequências para as empresas e para o país. O cenário é muito volátil e, a cada dia, novas medidas estão sendo tomadas para minimizar o problema.

Nesta entrevista especial, o presidente da Confederação Nacional do Transporte, dos Conselhos

Nacionais do SEST e do SENAT e do ITL, Vander Costa, analisa como o setor transportador tem atuado, de maneira conjunta, para superar a crise e aprender com a nova realidade que se impõe.

Na visão dele, o reconhecimento do transporte como serviço essencial é um dos principais pontos na articulação que tem sido realizada junto ao governo federal no combate ao novo coronavírus. “É o transporte que leva o remédio aos hospitais. É o transporte que leva a comida para as pessoas que estão em casa.”

Vander Costa também fala sobre como o corte de 50% nos recursos do SEST SENAT, definido em medida provisória, vai impactar a prestação de serviços aos trabalhadores do transporte.

Acompanhe a seguir.

Revista CNT | O mundo passa por um momento único em meio à crise de saúde causada pelo novo coronavírus. Diante desse cenário, como o senhor avalia a importância do setor de transporte?

Vander Costa | O setor de transporte foi recentemente reconhecido como atividade essencial e, neste momento de crise, exerce seu papel como nunca. A logística de pessoas e de bens será fundamental para superar a crise. Acredito que é necessário o distanciamento social, termo que reflete melhor a estratégia para conter a propagação do vírus do que o isolamento, mas pessoas que exercem funções fun-

damentais precisam se locomover. Entre as profissões, eu me limito a olhar para os hospitais. Temos médicos, enfermeiros e também o pessoal de apoio, como aqueles que trabalham na limpeza e na higienização. Para eles se deslocarem, é necessário mantermos o transporte público em funcionamento. Da mesma forma, os hospitais precisam ser abastecidos com remédios, alimentos, materiais de apoio. Tudo isso será transportado pelos caminhões, com motoristas que precisam ser orientados e capacitados para exercerem a sua função com segurança, sem se tornarem vetores do vírus.

“O setor de transporte foi recentemente reconhecido como atividade essencial e, neste momento de crise, exerce seu papel como nunca.”



“*A representação organizada do setor se mostra ainda mais fundamental na coordenação dos trabalhos em momento de crise.*”

Revista CNT | Como foi a atuação da CNT junto aos governos e ao setor no sentido de minimizar os impactos negativos da crise sobre o transporte?

Vander Costa | As primeiras ações foram adotadas pelos presidentes das federações filiadas à CNT. Desde o primeiro momento, a Confederação Nacional do Transporte fez a coordenação dos trabalhos e, com todo o apoio do Ministério da Infraestrutura, conseguimos reverter as restrições que impediam o funcionamento de uma atividade reconhecida como essencial. Como as restrições continuaram, e na impossibilidade de acompanharmos diariamente a situação dos mais de 5.000 municípios do país, entramos com uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) no STF (Supremo Tribunal Federal) para garantir o abastecimento de todos os municípios do Brasil.

Revista CNT | O que esses acontecimentos, na sua opinião, ensinam sobre a importância do trabalho representativo?

Vander Costa | A representação organizada se mostra ainda mais fundamental na coordenação dos

trabalhos em momento de crise, evitando desperdícios de esforços e potencializando o conhecimento e o relacionamento de cada um.

Revista CNT | Qual vai ser a importância de o transporte se manter unido daqui para a frente, especialmente nos próximos meses?

Vander Costa | Precisamos nos concentrar em vencer a pandemia. Simultaneamente a isso, devemos cuidar para que as empresas continuem vivas e em condições de se recuperarem quando passar a turbulência. Teremos meses bastante complicados pela frente. Ainda não sabemos nem mesmo o tempo que se demandará para vencer o vírus. Mas é preciso cuidar da saúde das empresas. Esse vai ser um trabalho duro que exigirá muita sabedoria. Temos que cuidar das pessoas e das empresas. Neste momento, é preciso ter muita temperança.

Revista CNT | A CNT atuou junto ao governo federal para garantir a inclusão do transporte de cargas e de passageiros como atividade essencial. Qual a importância disso?

Vander Costa | Trabalhamos junto ao governo federal para a inclusão



/// Entrevista | Vander Costa

do transporte como atividade essencial. Isso foi fundamental para, depois, conseguirmos a liberação do transporte de cargas para o abastecimento das cidades. Esse pleito é antigo do setor, e o reconhecimento da essencialidade vai nos permitir fazer mais coisas pelo transporte, não só durante a crise mas depois dela também.

Revista CNT | Empresas de todos os modais têm sofrido com as restrições impostas para conter a propagação da pandemia. O que é possível aprender com isso?

Vander Costa | Primeiro, é preciso compreender a gravidade da pandemia, a velocidade que o vírus se espalha e o risco para toda a população. Isso é fundamental para compreendermos a necessidade de restringir a circulação de pessoas, mesmo sabendo o prejuízo que essa atitude trará para as pessoas no futuro. Por outro lado, temos que pensar que precisamos das pessoas vivas para darmos continuidade ao transporte de passageiros. Acho que ainda estamos nos estágios de sofrimento e de entendimento para, no futuro, podermos usufruir de algum aprendizado disso tudo.

Revista CNT | Qual é a sua opinião sobre a máxima “as oportunidades aparecem em momentos de crise”?

Vander Costa | É muito sábia, porém, é preciso ter muita consciência para não agirmos com levianidade. As oportunidades aparecem na crise e devem ser aproveitadas, mas não podemos nos aproveitar da crise para impormos vontades pessoais. Aproveitar as oportunidades que aparecem é diferente de se aproveitar da crise para criar oportunidades.

Revista CNT | Este momento também demonstrou a importância do SEST SENAT? Como foi a atuação da instituição para apoiar os motoristas, fortemente afetados, mesmo com o orçamento ameaçado devido ao corte imposto pelo governo federal durante a crise?

Vander Costa | O SEST SENAT já vem apoiando os motoristas assim como os demais trabalhadores do transporte há muito tempo. Por já termos experiência em ações anteriores, tivemos condições de sermos rápidos na resposta às necessidades atuais dos trabalhadores do setor, principalmente dos caminhoneiros que enfrentam dificuldades nas estradas. A crise

“*Cortar recursos do SEST SENAT significa deixar desamparados caminhoneiros e outros motoristas profissionais no exercício do seu trabalho em um dos momentos mais necessários para o país*”



é inédita, e estamos todos aprendendo a enfrentá-la. Os motoristas continuam rodando com a nobre missão de abastecer o país de alimentos, medicamentos e produtos essenciais. Nossas equipes estão dando todo o suporte necessário, levando esclarecimentos, alimentos e materiais de limpeza para a higienização das mãos e dos veículos. Em uma semana, atendemos mais de 100 mil profissionais. A proposta inicial é permanecer com a ação pelo tempo suficiente para dar o suporte aos caminhoneiros. No entanto, diante do novo cenário imposto pela MP n.º 932, que determina o corte de 50% dos recursos destinados ao SEST SENAT, estamos reavaliando o período da mobilização nacional. Da mesma maneira que estamos reavaliando a continuidade de outros projetos da instituição. Cortar recursos do SEST SENAT significa deixar desamparados caminhoneiros e outros motoristas profissionais no exercício do seu trabalho em um dos momentos mais necessários como este que o mundo vive. Não há dúvidas de que o transporte é uma atividade essen-

cial para o país. O próprio governo federal reconheceu. Especialmente neste momento, é uma atividade fundamental para manter o país abastecido e viabilizar os deslocamentos de quem precisa trabalhar a fim de garantir o funcionamento de outros serviços também definidos como essenciais para o país. Reduzir a capacidade de ação do SEST SENAT - estrutura que dá suporte à atividade e que garante que seja realizada com segurança, qualidade e eficiência - é, no mínimo, contraditório.

Revista CNT | Como o senhor avalia a atuação do governo federal, especialmente por meio do Ministério da Infraestrutura, nas medidas para enfrentar essa crise?

Vander Costa | O Ministério da Infraestrutura tem nos dado todo o apoio para minimizarmos os efeitos da crise. O ministro Tarcísio de Freitas e seus secretários têm uma atuação bastante técnica e conhecem a realidade do transporte e da logística no Brasil. Isso facilita o diálogo e o entendimento necessários para apoiar as propostas apresentadas por nós. ■



O transporte contra o coronavírus



Fique por dentro
da **atuação**
do setor no
combate
à pandemia
na Agência CNT
Transporte Atual

Clique e acesse a
Agência CNT Transporte Atual



/// Mercado

Setor em xeque

Pesquisa da CNT mostra que 85,3% das empresas transportadoras perceberam redução na demanda de serviços em março; cenário preocupa setor nos próximos meses

por Diego Gomes



/// Mercado

Mais de 90% dos transportadores estão pessimistas em relação ao futuro e avaliam que a pandemia do novo coronavírus terá impacto negativo em suas empresas. Isso é o que revela a Pesquisa de Impacto no Transporte Covid-19, da Confederação Nacional do Transporte, realizada de 1º a 3 de abril, com 776 empresas de cargas e de passageiros de todos os modais de transporte. O levantamento mostra que 85,3% das empresas transportadoras perceberam redução em sua demanda em março de 2020, na comparação com igual mês nos anos anteriores.

Dos transportadores entrevistados, 70,7% já estão enfrentando problemas de caixa e severo comprometimento da capacidade para realizar os pagamentos correntes, como a folha de pagamentos e os fornecedores. Além disso, 53,7% das empresas têm recursos para, no máximo, um mês de operação, sendo

que 28,2% não suportam 30 dias sem apoio financeiro adicional.

Para 69,6% dos empresários consultados, os efeitos da crise serão percebidos por mais de quatro meses. Mesmo diante do cenário adverso, as empresas do setor têm ajustado suas rotinas de trabalho de forma a manter seus empregados. A pesquisa mostra que 34,1% das empresas alteraram os empregados em turnos de trabalho; 32,1% concederam férias coletivas; e 29,5% utilizaram banco de horas. Diante das dificuldades, contudo, 22,2% já realizaram demissões em março de 2020.

Entre os entrevistados, 51,9% afirmam que a medida mais importante para aliviar o problema de fluxo de caixa durante a crise é a disponibilização de linhas de crédito com carência estendida e taxas de juros reduzidas (incluindo capital de giro) de forma ampla e sem restrição ao porte da empresa. Também foi lembrada por 43,3% das transportadoras a

suspensão da cobrança do PIS e da Cofins.

“É inegável que a crise da covid-19 deixa os transportadores em uma situação de extrema dificuldade. Por isso, é urgente que o governo apresente planos de retomada gradual da economia – sempre conciliando a preservação da vida dos brasileiros com a sobrevivência das empresas, que são a base da sustentação socioeconômica do país”, declara o presidente da CNT, Vander Costa.

No caso das transportadoras, segundo o presidente da Confederação, as ações governamentais precisam ter uma atenção especial. “Iniciativas como disponibilização de linhas de crédito às empresas de transporte e flexibilização na cobrança de impostos são imprescindíveis para que não haja interrupções na prestação dos serviços. Esse é o principal caminho para assegurar o abastecimento das cidades e a mobilidade das pessoas durante a pandemia.”

Faturamento

84% das transportadoras esperam redução no faturamento nos próximos 30 dias; e **82,5%**, nos próximos 60 dias

Queda de faturamento é o principal problema das transportadoras (**71,1%**)

Serviços

46,4% das empresas já percebem dificuldade na obtenção de insumos do transporte

Mais da metade (**52%**) revelaram que está mais difícil efetuar as entregas em função das restrições de acesso a alguns municípios e de novas regras de controle de entrada em estabelecimentos

Falta de serviços de apoio (restaurantes, lojas de peças de reposição, borracharias, atendimentos de órgãos públicos) é o maior entrave operacional na pandemia

Crédito

70,7% dos entrevistados afirmaram já estar com sua capacidade de pagamentos comprometida

Sobre o acesso a capital de giro, **35,4%** dos participantes que buscaram por crédito identificaram que o acesso a esse tipo de financiamento já está mais difícil

CLIQUE
e acesse a pesquisa 

Atuação da CNT

A Confederação Nacional do Transporte tem mantido intenso contato com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, sejam eles nacionais ou locais,

para propor e discutir ações que mitiguem o impacto da pandemia no setor transportador. Conheça algumas das ações propostas pela CNT já acatadas:

- » Incluir os motoristas profissionais na segunda fase da campanha de vacinação. A partir do dia 16 de abril, serão vacinados caminhoneiros, motoristas de ônibus e trabalhadores portuários.
- » Tornar o transporte de carga e de passageiros uma atividade essencial.
- » Evitar o fechamento de fronteiras e garantir a circulação, o transporte de cargas e o abastecimento no Brasil. A CNT ingressou com uma ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) no STF (Supremo Tribunal Federal).
- » Medidas emergenciais para a aviação civil e ampliação do prazo de vencimento das tarifas de navegação aérea.
- » Ações emergenciais de ampliação de crédito e suspensão temporária de pagamento junto ao BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social).
- » Contribuições para a Medida Provisória Trabalhista.
- » Prorrogação, até o dia 31/7, dos certificados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RN-TRC) – de vencimento entre 1º/3 e 30/6.
- » Suspensão das obrigações e penalidades do Cadastro da Operação de Transporte, com a consequente geração do Ciot, para contratações que não envolvam TAC e TAC-E-quiparado



A CNT também lançou uma cartilha para orientar empresas do transporte sobre as principais alterações nas regras trabalhistas durante a pandemia da covid-19. O documento destaca os pontos de atenção para as empresas, que poderão se valer dessas medidas para aliviar os impactos da crise.

Clique e acesse a
cartilha:



A maior das entregas

Em um cenário inédito, com a população recolhida em casa, o transporte brilha fazendo o que sabe fazer de melhor. A atuação das empresas dos segmentos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, de cargas e de passageiros, trazem esperança a todos nós

por Diego Gomes e Gustavo T. Falleiros



Desde que a epidemia do novo coronavírus cruzou o Atlântico e chegou ao Brasil, começamos a sentir o tamanho do desafio – o maior da nossa geração, dizem. As medidas de distanciamento social se impuseram diante da fragilidade dos nossos corpos, despreparados para a nova doença, a covid-19. Com o fluxo reduzido de pessoas, o setor transportador foi colocado em xeque. Ao mesmo tempo, pôde mostrar a sua grandeza.

O transporte não parou. Pelo contrário, tornou possível o recolhimento da população ao se comprometer com o abastecimento de produtos e o deslocamento dos profissionais essenciais ao enfrentamento da crise. A sociedade reconhece essa importância e chama os trabalhadores do transporte de heróis. A CNT, o SEST SENAT e o ITL, como entidades de representação desse setor, de promoção da saúde e da capacitação dos trabalhadores e da alta gestão das empresas, intensificaram a atuação para garantir o suporte e as condições necessárias ao trabalho de quem faz o transporte acontecer no país.

Esta reportagem procura fazer um registro deste momento de coragem excepcional. Ela mostra o empenho de cada modal em não descontinuar os serviços e, ao mesmo tempo, proteger a saúde dos seus colaboradores. Apresenta o apoio recebido pelos caminhoneiros nas mais variadas formas – de doação de álcool em gel e kit de alimentação a mensagens emocionantes nas redes sociais. Expõe a presença cuidadosa do SEST SENAT nas rodovias, para dar suporte a quem enfrenta dificuldades.

A matéria mostra, ainda, o empenho da CNT junto aos Poderes para garantir que se reconhecesse o protagonismo e a essencialidade da atividade. A Confederação buscou o tempo todo qualificar o debate, fomentando o Ministério da Infraestrutura com dados precisos e atualizados. Por último, mas não menos importante, esta edição exhibe a força que os gestos humanitários podem ter, com empresas que têm aberto mão dos seus interesses econômicos imediatos em prol da manutenção de empregos e da ajuda ao próximo. Essas e outras histórias de entrega você encontra nas próximas páginas.



/// Capa

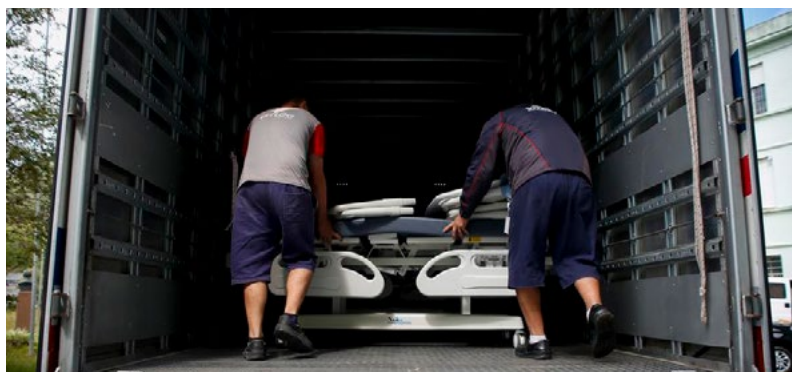
RODOVIÁRIO

União pelo país

O momento é de resiliência e solidariedade entre as empresas do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. De um lado, há o desafio logístico de enfrentar as rodovias com as limitações impostas pelas medidas restritivas adotadas pelos estados, que dificultam o acesso dos motoristas a serviços e infraestruturas, tais como oficinas mecânicas e restaurantes. De outro, há disposição de sobra para unir esforços contra a epidemia, que incluem até mesmo colocar a frota à disposição do bem comum.

Isso vem acontecendo, por exemplo, no Rio Grande do Sul, onde as empresas estão cedendo pessoal e veículos para transportar equipamentos de saúde e suprimentos aos hospitais da região. “O nosso engajamento mostra o quão importante é o transportador. São muitas as empresas que querem ajudar e fazer o bem para o país. Como cidadãos, ficamos mais unidos – e esse é o lado bom de uma situação como essa. Nosso propósito é abastecer o Brasil”, reflete Thais Bandeira, diretora de Gestão do Setcergs (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul).

Nas últimas semanas, a responsabilidade social da atividade transportadora ganhou uma nova dimensão, concorda Edineia Bedin, gerente de Controle de Qualidade na Transville Transportes e Serviços, que atua em Santa Catarina, Paraná, Rio Grande do Sul e São



Paulo. A empresa está usando toda a sua expertise na movimentação de carga fracionada e produtos perigosos para transportar uma encomenda ao mesmo tempo pequena e valiosa: respiradores hospitalares.

“Fizemos a coleta de equipamentos que estavam sem funcionar ou eram usados para outros fins em várias cidades e trouxemos para Joinville (SC), onde passam por adaptações necessárias”, relata, com orgulho. A busca por respiradores foi apenas uma das missões desde que a empresa começou a fazer transporte solidário para a Defesa Civil de Santa Catarina. Logo, passou a atender a chamados do Corpo de Bombeiros e do Exército, tornando-se um ator importante do comitê de emergência local. “É uma demanda forte, diária; e a gente está fazendo tudo isso de forma voluntária”, acrescenta.

Nessa corrente de solidariedade, a ABC Cargas junta seus esforços. A empresa de São Bernardo do Campo (SP) se propôs a levar aos mais necessitados carregamentos de donativos recolhidos pela ONG Associação Amigos do Bem. “Dessa vez, levamos uma carreta cheia, com por volta de 25 toneladas, para um

vilarejo no sertão nordestino. Nessas viagens, vai de tudo: alimentos, brinquedos, móveis”, descreve Danilo Guedes, CEO da ABC Cargas. “A capilaridade que faz um vírus atravessar o mundo e nos alcançar é a mesma que permite a nossa união para buscar soluções e, juntos, sairmos dessa crise”, acredita.

No Rio Grande do Sul, a Fetransul (Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Carga do Rio Grande do Sul) faz parte do Gabinete de Crise do governo gaúcho, criado para enfrentar a pandemia. A federação acionou o seu maior sindicato filiado, o Setcergs, para cuidar da logística da corrente solidária. Todos os dias, pelo menos duas transportadoras cedem caminhões, motoristas e ajudantes para levar materiais e equipamentos para hospitais e postos de saúde. Além disso, as empresas também estão ajudando o Bando de Alimentos de Porto Alegre a distribuir cestas básicas para entidades e famílias carentes. O Núcleo de Ação Social (NAS) do Setcergs doou 50 cestas. As entidades estão chamando as empresas porque entendem que, durante a crise, pequenas atitudes fazem a diferença. E o transporte é fundamental para unir o país.



Transporte coletivo de passageiros

Nas cidades, a NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) orientou os operadores do transporte coletivo de passageiros a adotar as diretrizes do manual da UITP (Associação Internacional do Transporte Público) para o enfrentamento da covid-19. A publicação descreve uma série de procedimentos preventivos com base em orientações da OMS (Organização Mundial da Saúde). Além disso, estão sendo colocadas em prática as determinações do Ministério da Saúde.

A partir dessas referências, as empresas estão providenciando diversas ações, como a distribuição de álcool em gel em atividades internas com colaboradores, além de capacitação das equipes, especialmente dos profissionais que têm mais contato com o público. A depender da praça, os ônibus estão circulando em esquema de horário reduzido, com menos veículos e limitação quanto à ocupação.

Há, inclusive, municípios que, por força de decreto, suspenderam integralmente o serviço. Isso ocorreu, por exemplo, em Chapecó (SC). Lá, a exceção é o fretamento contratado pela indústria. “Os ônibus fretados rodam com a identificação “Especial” no painel luminoso e um cartaz no para-brisa, com a identificação “Fretamento agroindústria”. Esses veículos passam por um processo de higienização preventiva”, descreve



João Carlos Scopel, diretor de negócios da Auto Viação Chapecó. Nessa verdadeira reinvenção, a empresa também está atendendo a supermercados, hospitais e farmácias.

Em Joinville (SC), a suspensão está sendo flexibilizada aos poucos. No entanto, estiveram em funcionamento pleno as linhas do serviço apelidado de “Ônibus Circular da Saúde”, voltado exclusivamente para trabalhadores da saúde. Operados pela empresa Gidion, esses veículos passam por uma rotina rigorosa de higienização, com equipamentos e produtos de limpeza adequados. Para subir, o passageiro deverá se identificar como trabalhador de saúde por meio de documento com foto, crachá ou holerite. Também estão autorizados

a embarcar pais com filhos de colo que necessitem de consulta médica.

Um exemplo de proatividade em tempos difíceis é dado pela operadora SBCTrans, que lançou a campanha “#fiqueemcasa, a gente faz por você”. A ação consiste em levar gratuitamente compras para pessoas com mais de 60 anos ou aquelas pertencentes a outros grupos de risco que, como se sabe, devem evitar ao máximo a exposição e o contato social. A iniciativa é feita em parceria com as empresas Dias-tur, Cartão Legal e Ubus – todas de São Bernardo do Campo (SP). Para receber os pedidos, a SBCTrans disponibilizou um telefone de contato e também atendimento por WhatsApp. Por enquanto, o serviço funciona apenas em dias úteis.



Viagem saúdável

Para garantir que a viagem ocorra sem problemas, empresas do setor de transporte interestadual de passageiros adotaram medidas que seguem as recomendações das autoridades de saúde. De acordo com a Abrati (Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros), as empresas estão seguindo as orientações de todos os protocolos de prevenção contra o vírus, para os seus colaboradores e também para os passageiros. Entre elas, estão o reforço na higienização dos ônibus, com foco, principalmente, na disponibilidade de água e sabão nos sanitários dos veículos, e

o fornecimento de álcool em gel em locais de atendimento e durante o embarque.

Na Viação Águia Branca, de acordo com nota da sua assessoria, por conta dos decretos de restrição de circulação decorrentes da pandemia, todas as viagens são feitas com, no máximo, 50% das poltronas ocupadas, para que o passageiro viaje sem ninguém ao seu lado. Além disso, antes de cada viagem, os ônibus passam por uma limpeza minuciosa, o que inclui o uso do Atomic 70, um desinfetante profissional de uso nas áreas de saúde e liberado pela Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária). A empresa também ampliou a frequência da limpeza dos aparelhos de ar-condicionado.

ANTT faz recomendações

Confira abaixo as recomendações da Agência Nacional de Transportes Terrestres para as empresas e passageiros:

Empresas

- » Mantenha os ônibus limpos, higienizando/esterilizando, após cada viagem, os pega-mãos, corrimãos, catracas, equipamentos de bilhetagem e demais superfícies onde há o constante contato das mãos dos passageiros, do motorista e do cobrador.
- » Mantenha o interior do veículo bem ventilado, preferencialmente com ventilação natural.
- » Instrua/treine a tripulação sobre os meios de transmissão do coronavírus, de

forma a evitar a transmissão e o contágio, transformando-os em multiplicadores/disseminadores dessas informações.

- » Disponibilize álcool em gel 70% para os motoristas, cobradores e passageiros e, se possível, máscaras para as pessoas que apresentarem sintomas semelhantes aos de gripe.

Passageiros

- » Se estiver com sintomas de gripe, especialmente com febre, evite utilizar o transporte público, fazendo-o somente usando máscara e se houver estrita necessidade.
- » Durante a viagem, se possível, abra a janela do veículo e o mantenha bem ventilado.



/// Capa

Cuidado redobrado em cada estação

As medidas de restrição de circulação mudaram rapidamente a face do transporte metroferroviário de passageiros, acostumado a servir as multidões. Não obstante o fluxo reduzido de pessoas, o modal agiu com assertividade para se precaver da pandemia. De acordo com a ANPTrilhos (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos), as associadas se alinharam às prescrições das Secretarias Estaduais de Saúde com o intuito de realizar campanhas informativas e ações de higienização.

“Temos reunido as práticas mundiais em torno do deslocamento de pessoas nas cidades, mesmo em regiões altamente disseminadas, buscando verificar medidas efetivas que possam ser utilizadas em caso de contingência. Nossos operadores já tomaram medidas para o treinamento das suas equipes, visando ao esclarecimento e ao atendimento aos passageiros e aos seus colaboradores”, informou a entidade em nota à imprensa.

Cada qual dentro da sua realidade, as empresas demonstram engajamento. O MetrôRio, por exemplo, intensificou a limpeza das composições, das estações e também de todos os locais de trabalho e das áreas internas utilizados pelos colaboradores. A operação teve de ser adaptada, com restrição de acesso em estações que ficam na divisa



com outros municípios da região metropolitana do Rio de Janeiro.

A SuperVia, que também atua na região fluminense, contratou equipes extras para atuarem na higienização de todas as composições antes das partidas na Central do Brasil. Ao todo, são 24 profissionais a mais por dia, aplicando álcool líquido 70% em bagageiros, balaústres e nas alças pega-mão, enquanto os trens estão vazios e com as portas abertas.

A companhia reproduz, em seus canais de comunicação, as orientações de prevenção à covid-19 emitidas pelas autoridades de saúde. O centro operacional da empresa está funcionando em regime especial, com o mínimo de pessoal possível.

O serviço não pode parar porque pessoas precisam se locomover para atuarem nos serviços essenciais, mas as concessionárias estão cientes de que a hora é de recolhimento.



FERROVIÁRIO





Por isso, a ViaQuatro, a ViaMobilidade, a CCR Metrô Bahia, entre outras aderiram à campanha “Fiquem em casa por nós”, que

vem crescendo entre empresas de variados setores. Nas redes sociais, elas vêm publicando conteúdos com a hashtag #EuFicoEmCasa.

Em pouco tempo, a *timeline* ficou repleta de fotos de empregados segurando placas com mensagens de solidariedade e conscientização, como “Nós estamos aqui por vocês. Fiquem em casa por nós”.

De modo unânime, os atores do setor estão empenhados em preservar o bem-estar dos seus colaboradores e dos usuários do serviço. “Medidas para o resguardo preventivo de pessoas que apresentem sintomas, mesmo que gripais, e de grupos de risco são importantes para contribuir com a redução do contágio”, frisa a ANPTrilhos. O trabalho remoto foi adotado sempre que compatível com a natureza da função. Canais de atendimento foram reforçados para sanar dúvidas.

O coração logístico do país

O grande desafio do transporte ferroviário de cargas é manter a normalidade do abastecimento, uma vez que parte significativa da produção brasileira é escoada sobre trilhos. Nos últimos dias, as concessionárias ligadas à ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) agiram, de forma coordenada, para combater a disseminação do novo coronavírus sem comprometer o curso normal das operações. Trata-se de “um esforço conjunto e sem precedentes”, classificou a entidade.

“A ANTF, por meio das suas associadas, coloca-se à disposição do governo, da agência reguladora e de autoridades no sentido de facilitar ainda mais o uso e tráfego das linhas ferroviárias de carga para o transporte de insumos de primeira necessidade e alimentos. Essa é mais uma valiosa contribuição — mais um esforço do setor — que visa tranquilizar a sociedade quanto ao fornecimento desses produtos durante o período de combate à pandemia”, informou em nota à imprensa.

Entre as associadas, foram postas em prática medidas que seguem os protocolos de saúde e segurança estabelecidos pela OMS (Organização Mundial da Saúde) e pelas autoridades brasileiras. Além da

higienização das locomotivas, foi instituído um regime de monitoramento médico, 24 horas por dia, durante sete dias por semana, dos empregados com atividade presencial em áreas administrativas e operacionais.

Com o mesmo zelo, manifestou-se a Cosan, grupo que controla a Rumo, uma das maiores operadoras de ferrovias do país. “Os nossos times que precisam estar fora de casa para que todo o resto da população esteja em quarentena estão recebendo todas as orientações e o suporte necessários para que estejam seguros e com as condições de trabalho e saúde adequadas”, declarou o grupo, que garantiu, ainda, a manutenção do quadro de pessoal durante a crise.



/// Capa

Ajuda humanitária

O compromisso de manter empregos também foi assumido pela VLI, associada da ANTF que opera terminais, ferrovias e portos e conta com um efetivo de mais de 7.500 colaboradores. A empresa anunciou crédito extra no vale alimentação de todos os colaboradores e distribuiu álcool em gel e máscaras para as equipes. Os esforços, porém, extrapolaram a rotina interna; e a VLI preparou um pacote de ajuda humanitária, que alcança os estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Maranhão, Tocantins e Bahia.

Cerca de R\$ 6 milhões em doações estão sendo direcionados a três públicos: profissionais da rede pública de saúde, caminhoneiros e comunidades dos cinco estados. Para os primeiros, serão distribuídos 420 mil itens, entre máscaras e luvas. Os quase três mil caminhoneiros que passam diariamente nos terminais da VLI receberão 100 mil itens de alimentação, lanche para a viagem e kit de higiene pessoal para que possam continuar as suas atividades em segurança.

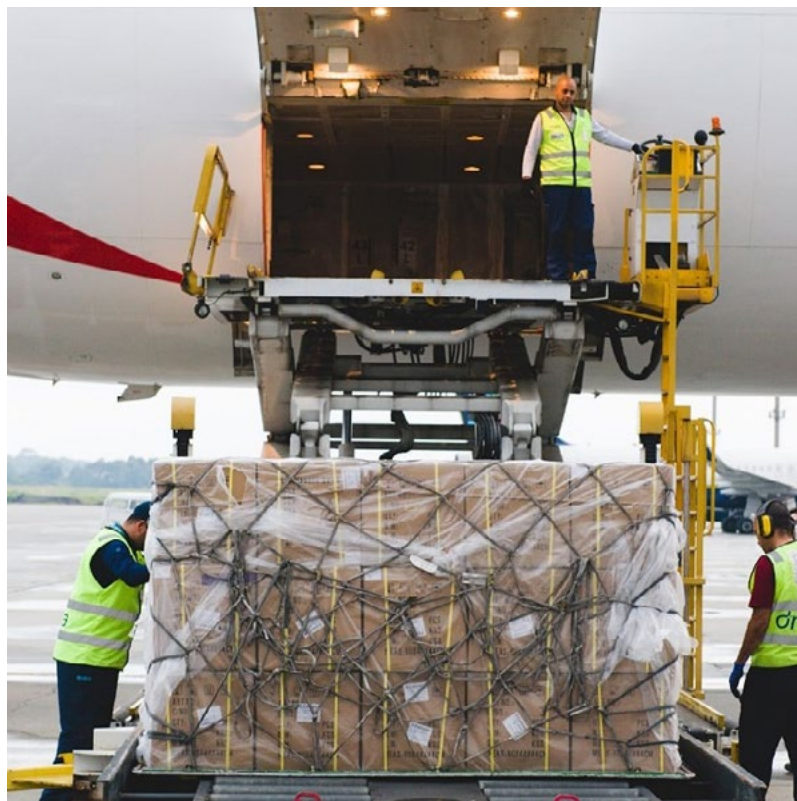
Na terceira frente, as comunidades contempladas terão 30 mil cestas básicas. Os processos de aquisição dos itens já estão em curso, e a companhia priorizará os fornecedores de cada estado como maneira de estimular a economia regional. A distribuição será feita pelos governos dos estados. “O momento pede união e serenidade para que, juntos

- empresas, poder público e sociedade -, possamos vencer esse desafio. Nossa contribuição baseia-se num olhar sobre as necessidades e na certeza de que precisamos cuidar das pessoas”, afirmou o presidente da VLI, Ernesto Pousada.

Outra ação de viés humanitário foi encampada pela Vale, também associada da ANTF. A companhia anunciou a compra de 5 milhões de kits de testes rápidos de detecção do novo coronavírus – a quantidade representa metade das unidades de que o Ministério da Saúde necessita neste momento. Beneficiando-se da sua rede logística, a Vale adquiriu o material na China e, agora, prepara-se para importar equipamen-

tos de proteção individual (EPI), como óculos, luvas e máscaras, para médicos e enfermeiros. Tanto os kits quanto os EPI serão entregues ao governo brasileiro, sendo que a distribuição a estados e municípios se dará com a participação do Ministério da Infraestrutura.

“A Vale oferece essa ajuda à sociedade brasileira em um momento em que o país se une pela saúde e segurança das pessoas. Estamos lançando mão da nossa rede de logística na Ásia para trazer ao Brasil insumos que poderão fazer a diferença na vida das pessoas”, enfatizou o diretor-presidente da Vale, Eduardo Bartolomeo, no lançamento da campanha.



Ação conjunta entre empresas dos setores ferroviário e aéreo para transporte de EPIs



/// Capa

AQUAVIÁRIO

Sempre alerta

Desde antes da disseminação mundial da covid-19, com base nas notícias que chegavam da Ásia, a Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária) solicitou atenção extra de três estruturas: portos, aeroportos e aduanas. Por isso, tanto o setor aquaviário quanto o aéreo foram precoces em suas campanhas de conscientização e de enfrentamento da doença. De lá para cá, os esforços foram sendo somados e aprimorados, tendo sempre o cuidado de preservar a continuidade dos serviços.

“Considerando que nenhum navio atraca, desatraca e opera carregamento e descarga de mercadorias sem a nossa atuação, temos mantido contato com o governo federal para assegurar que o agenciamento marítimo seja considerado explicitamente como atividade essencial”, relata André Zanin, diretor-executivo da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima).

Vale lembrar que, de forma genérica, a movimentação de cargas já está no rol de atividades indispensáveis ao atendimento da necessidade da comunidade, conforme o decreto n.º 10.282, de 20 de março de 2020. Em aceno ao modal, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, confirmou que trabalhadores portuários, além de caminhoneiros, serão atendidos como grupo prioritário na campanha nacional de vacinação.

Também sinaliza esse cuidado com o setor a recente resolução editada pela Conaportos (Comissão Nacional das Autoridades dos Portos), ligada ao Ministério da Infraestrutura. Trata-se de um conjunto amplo de prescrições, que visa uniformizar as ações de segurança e vigilância sanitária nos portos organizados e nas instalações portuárias em virtude da covid-19.

O texto estabelece, por exemplo, que as embarcações cargueiras em rota internacional somente terão acesso para atracar e operar em solo brasileiro se não houver desembarque de qualquer tripulante que tenha saído do país de origem há menos de 14 dias. Caso exista suspeita de covid-19 nas embarcações, a emissão de Livre Prática deve ser realizada a bordo. Após a avaliação do caso, será definido se o viajante será classificado como caso suspeito, mantido a bordo em isolamento ou encaminhado para o serviço de saúde.

Além disso, caso ocorra evento de saúde a bordo relacionado à covid-19, durante o trajeto ou na estadia da embarcação no porto, a tripulação não poderá desembarcar por 14 dias a partir do último caso, a não ser que se trate de casos graves que necessitem de assistência médica. Em relação à cabotagem e aos cruzeiros, as recomendações não restringem operações entre portos brasileiros. Nesse caso, somente estão autorizados a desembarcar os passageiros e os tripulantes brasileiros assintomáticos.

A Presidência da República ainda editou a medida provisória 945/20 para garantir a segurança de trabalhadores avulsos, que realizam operações de carga e descarga nos portos públicos brasileiros sob demanda. Eles devem, agora, ser escalados de forma remota, evitando aglomerações nos terminais. A medida também restringe a escalação de trabalhadores com sintomas de gripe ou resfriado, de gestantes e lactantes, de quem tem 60 anos ou mais ou possui doenças respiratórias ou preexistentes. Para que não haja interrupção nas operações, em caso de indisponibilidade de trabalhadores avulsos, os operadores portuários poderão contratar livremente trabalhadores com vínculo empregatício para serviços de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações. O prazo máximo do contrato será de 12 meses, estando clara a transitoriedade da medida em razão da pandemia.

Os portos privados também têm conhecimentos a agregar na luta contra a epidemia. Liderando o segmento, a ATP (Associação de Terminais Portuários Privados) acaba de lançar, em seu site, um banco de dados aberto para consultas. A proposta é auxiliar os associados, players do setor e a população como um todo na busca de informações sobre atos normativos, leis e decisões de órgãos oficiais relacionados ao novo coronavírus. Assim, ajuda a formar massa crítica para a tomada de decisões, enquanto perdurar a crise.





Missão nobre

Os aeroportos, que, desde janeiro, veiculavam alertas sobre a covid-19 no sistema de som, foram os primeiros a se acostumar com o uso rotineiro de máscaras e luvas. Também sentiram, de forma aguda, o decréscimo no número de passageiros, o que levou as aéreas a bater na porta do governo. Por meio de medida provisória e decreto, tiveram parte dos seus anseios atendida, como a postergação do recolhimento das tarifas de navegação aérea.

“As empresas aéreas estão fazendo um esforço conjunto para manter o país conectado e não deixar nenhum estado brasileiro sem atendimento. As companhias vão continuar queimando dezenas de milhões de reais de caixa, pois, mesmo com a redução da malha, a ocupação das aeronaves continuará baixa”, afirmou o presidente da Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas), Eduardo Sanovicz.

Ele se referia à decisão da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), divulgada em 27 de março, de reduzir a malha aérea ao essencial para que o país possa continuar conectado durante a pandemia do novo coronavírus. Ficou conveniado que serão 1.241 voos semanais para as capitais dos 26 estados mais o Distrito Federal, além de outras 19 cidades até o fim de abril. Essa operação é 91,6% inferior à malha aérea normalmente operada pelas empresas nacionais no mesmo período de 2019, quando havia 14.781 frequências por semana. Em relação à quantidade de localidades atendidas, a queda é de 56.

Em meio a tantas notícias difíceis, é importante salientar que o transporte aéreo continua cumprindo missões nobres. Em 25 de março, por exemplo, a Azul realizou o transporte de três toneladas de equipamentos médicos para a criação de hospital itinerante que ajudará no combate à covid-19. A empresa informou que colocou à disposição, gratuitamente, o maior avião da sua frota (um Airbus A330), que decolou de Manaus

(AM) com destino ao Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP). O material pertence à ONG EBS (Expedicionários da Saúde). À medida em que a situação da covid-19 continua evoluindo, a nossa prioridade continua sendo a saúde e a segurança. Gostaria de expressar minha profunda gratidão aos nossos tripulantes por seus esforços extraordinários em apoiar a Azul e o papel que desempenhamos na aviação brasileira”, diz John Rodgerson, CEO da Azul.

Em 30 de março, foi a vez de o Aeroporto Internacional de Guarulhos receber 500 mil kits do teste para diagnóstico da doença. O maior complexo aeroportuário da América do Sul foi a porta de entrada no país para esse material, fundamental para o combate à epidemia. Vindos da China, os kits chegaram em um voo da Emirates que aterrissou no terminal de cargas. Esse é um exemplo da importância da infraestrutura portuária para viabilizar o trânsito não só de agentes de saúde mas também de suprimentos farmacológicos e médico-hospitalares. ■



Rede de solidariedade

SEST SENAT realiza ação nacional de apoio aos trabalhadores do transporte durante crise de saúde; instituição distribui alimentos e kits de higiene e dá orientações sobre o coronavírus

por Livia Cerezoli



/// Mobilização

Mais de 187 mil motoristas profissionais atendidos. Mais de 187 mil kits de alimentação e de higiene distribuídos. Esses são os números superlativos da primeira semana de mobilização nacional de combate ao coronavírus realizada pelo SEST SENAT em mais de 300 pontos em todo o país. A ação continua na próxima semana.

Nos diferentes estados e no Distrito Federal, mais de 600 profissionais das unidades operacionais foram para pontos de apoio às margens das rodovias para distribuir kits de alimentação e de higiene aos trabalhadores do transporte, que têm enfrentado dificuldades em razão das restrições impostas ao funcionamento de estabelecimentos comerciais em todo o Brasil, durante a crise de saúde.

“Os motoristas profissionais são fundamentais para garantir

o abastecimento de produtos e a continuidade de serviços essenciais no país, principalmente em um momento de crise como este. O SEST SENAT tem uma responsabilidade social e não poderia, mesmo diante das dificuldades impostas, deixar de apoiar esses trabalhadores”, explica o presidente da CNT e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, Vander Costa.

Durante os atendimentos, os trabalhadores, principalmente os caminhoneiros, também foram orientados sobre os sintomas da covid-19 e receberam instruções de como higienizar a cabine do caminhão e as mãos. As equipes ainda mediram a temperatura corporal dos motoristas. Até o dia 8 de abril, 221 motoristas tinham sido encaminhados para unidades de saúde devido à identificação de febre associada a outro sintoma da covid-19 (na maioria das situa-

ções, falta de ar). O SEST SENAT monitora esses casos para saber se houve evolução dos sintomas. Até o fechamento desta edição, não havia registro de casos de contaminação entre o público atendido.

Quem foi atendido na ação aprovou a iniciativa. Esse é o caso do caminhoneiro Lindomar Porto, que recebeu o apoio do SEST SENAT na divisa entre os estados de Mato Grosso e São Paulo. “Esse foi o único apoio que eu encontrei na estrada. O pessoal do SEST SENAT está dando um grande apoio para a gente porque estamos com muita dificuldade. Tudo está fechado.”

Para o caminhoneiro Leomar Silva, além da distribuição de alimentos e kits de higiene, a ação é importante por passar as orientações essenciais para que os caminhoneiros mantenham a higienização do veículo e das mãos. “Eu gostei



/// Mobilização

muito das dicas que eles deram. Eles me ajudaram a saber como limpar o volante. Eu me sinto mais seguro.”

O trabalho do SEST SENAT contou com a parceria do Ministério da Infraestrutura, da Polícia Rodoviária Federal, de concessionárias de rodovias, de empresas e entidades do transporte, além de órgãos públicos locais por todo o país.

Atuação

As unidades do SEST SENAT, nos diferentes estados brasileiros e no Distrito Federal, estão sujeitas à obediência de decretos que determinam a suspensão de atividades e proíbem aglomerações de pessoas. Cumprir essas determinações é uma responsabilidade de todos para evitar a propagação do novo coronavírus. O presente momento exige cuidado para que se evite o agravamento do problema e não se coloque em risco a saúde de mais brasileiros.

Ao mesmo tempo, o SEST SENAT está atento e comprometido em buscar soluções para as necessidades mais urgentes dos trabalhadores do transporte. Essas demandas têm sido monitoradas de perto pela instituição, com o apoio da CNT.

Uma das medidas solicitadas foi a inclusão dos motoristas profissionais no grupo prioritário da campanha de vacinação contra a gripe. O governo federal atendeu ao pedido e anunciou, no fim de março, a imunização de caminhoneiros e trabalhadores portuários, após os idosos.

O SEST SENAT colocou à disposição do Ministério da Saúde as unidades operacionais e as vans do Programa CNT SEST SENAT de Prevenção de Acidentes para auxiliar nessa ação de vacinação. A instituição aguarda agora orientações para saber como a logística da campanha vai funcionar. ■

Redução da atuação

A mobilização do SEST SENAT de apoio aos trabalhadores do transporte no momento da crise de saúde do país tinha previsão para durar até três semanas. No entanto, devido à medida provisória n.º 932, de 31 de março de 2020, que prevê o corte de 50% dos recursos recebidos pelo SEST SENAT, a instituição estuda a redução do período da ação.

Outros projetos também serão impactados.

Clique, acesse o site do SEST SENAT e veja a nota oficial:



/// SEST SENAT

Psicologia e nutrição online

*Instituição amplia acesso aos serviços para
trabalhadores do transporte e pacientes
em distanciamento social neste momento de crise
da saúde, em função do novo coronavírus*

por Renata Ramalho



/// SEST SENAT

O SEST SENAT amplia o seu portfólio e passa a oferecer atendimentos online de psicologia e nutrição. O novo serviço faz parte do conjunto de ações adotadas pela instituição para minimizar os impactos da crise de saúde causada pela pandemia do novo coronavírus, especialmente sobre o setor transportador.

A iniciativa apoia, principalmente, trabalhadores do transporte, que, por atuarem em serviços essenciais para o Brasil, estão constantemente em deslocamento e não podem adotar o distanciamento social, medida recomendada pela OMS (Organização Mundial da Saúde) para conter a transmissão

da covid-19. Com a nova modalidade, os trabalhadores do transporte poderão realizar os atendimentos e contar com o apoio do SEST SENAT onde quer que estejam.

Além disso, o novo projeto permite o início ou a continuidade das assistências psicológica e nutricional aos pacientes que podem ficar em casa neste momento, seguindo as recomendações da OMS e evitando o contato com outras pessoas. Com isso, a iniciativa tem potencial para ampliar o alcance dos atendimentos promovidos pelo SEST SENAT de forma substancial.

Os atendimentos são gratuitos para os profissionais do transporte e seus dependentes. Já a comunidade pode usufruir do serviço por um

valor bem menor do que o praticado pelo mercado.

“O projeto de assistência virtual já estava em andamento desde o ano passado na instituição, que está sempre em busca das práticas mais modernas e inovadoras. Mas, com a eclosão da crise, ele foi antecipado para atender às necessidades mais urgentes”, afirma o presidente da CNT e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, Vander Costa.

O novo serviço segue as diretrizes dos Conselhos Federais de Psicologia e de Nutrição, que, recentemente, divulgaram comunicados relativos a atendimentos virtuais como uma forma de contribuir para a redução dos efeitos causados por essa crise mundial da saúde.

A importância da saúde mental e física

O contexto gerado pela pandemia do novo coronavírus mexe com as pessoas. Ele gera, dentre outros sentimentos, ansiedade, medo e estresse. Para lidar com essas reações, a assistência psicológica é fundamental. Além disso, a saúde emocional é decisiva para que a pessoa permaneça saudável, já que interfere sobre aspectos importantes, como a imunidade e o metabolismo.

A assistência nutricional é igualmente importante, pois hábitos saudáveis, que incluem a alimentação adequada, são fundamentais para uma vida livre de doenças. Grande parte da população enquadrada nos grupos de risco da covid-19 possui alguma doença crônica, que tem a alimentação inadequada como uma das suas causas. Esse é o caso da hipertensão arterial (conhecida como “pressão alta”), do diabetes e da obesidade.



Como ter acesso aos atendimentos

Para ser atendido, o interessado precisará baixar, em seu celular ou em outro dispositivo móvel, o aplicativo da Microsoft Teams, disponível, gratuitamente, nas plataformas App Store e Google Play Store. O acesso também pode ser feito por meio de um computador, pelo site teams.microsoft.com

Para fazer o pré-agendamento da consulta:

- » Entre no **Portal do Cliente** para conhecer os dias e os horários disponíveis e escolher o que for melhor para você.
- » Posteriormente, o SEST SENAT entrará em contato, para dar orientações sobre os próximos passos.

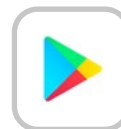
Acesse aqui:



Baixe
gratuitamente
o aplicativo
Microsoft Teams



Clique e
faça o download



Atendimentos de
**psicologia
e nutrição**

ONLINE





Reconhecimento pela dedicação ao transporte

*CNT entrega Medalha JK a personalidades
que trabalham pelo desenvolvimento do
transporte no país; Clésio Andrade recebe
honraria máxima na categoria Grã-Cruz*

por Carlos Teixeira



A CNT acredita que reconhecer a atuação de quem faz o transporte acontecer no Brasil é uma forma de contribuir para o desenvolvimento e o aprimoramento de uma atividade tão essencial para o país.

A Ordem do Mérito do Transporte - Medalha JK tem essa função. Neste ano, a honraria em seu grau máximo foi entregue a Clésio Andrade, que esteve à frente da CNT por 25 anos. Ele, que é fundador do SEST SENAT, recebeu a medalha na categoria Grã-Cruz ao lado de mais 12 personalidades no início de março, em cerimônia realizada em Brasília (DF).

“É uma grande honra entregar a Medalha JK, em sua categoria máxima, ao amigo Clésio Andrade. Ele sempre defendeu o transporte enquanto empresário e político. Essa honraria é uma forma de

agradecer por todos os anos de trabalho dedicados à defesa do setor de transporte brasileiro”, disse o presidente da CNT, dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT e do ITL, Vander Costa. Segundo ele, a atuação de todos os agraciados tem papel decisivo no país. “São pessoas que trabalham para reduzir distâncias e promover o desenvolvimento econômico por meio da atividade transportadora.”

Para Clésio Andrade, a homenagem traz “especial emoção”. “Dediquei grande parte da minha vida ao setor transportador e ao fortalecimento da CNT. O reconhecimento que recebo me faz sentir que valeu a pena lutar, inovar, ousar e fazer do setor transportador essa enorme força que move o país.”

Em seu pronunciamento, Clésio Andrade, que também atuou como senador e foi vice-governador de Minas

Gerais, ressaltou ainda a relevância da atividade transportadora para o Brasil. “É impensável que haja o progresso e o desenvolvimento de uma nação sem uma atividade transportadora consolidada e moderna. A riqueza do país gerada pelas atividades agropecuária, industrial e dos serviços tem, no setor transportador, um decisivo e estratégico parceiro”, disse.

A Medalha JK, concedida pela CNT, 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.

Conheça, a seguir, os demais agraciados.



Agraciados 2019

GRANDE OFICIAL

Mauro Artur Herszkowicz

Presidente da Fetpesp (Federação de Empresas de Transporte Público do Estado de São Paulo) e do Conselho Regional do SEST SENAT de São Paulo. É conselheiro da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) e presidente do Interurbano (Sindicato das Empresas de Ônibus do Interior do Estado de São Paulo).

Carlos Panzan

Presidente da Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo) e vice-presidente do Conselho Regional do SEST SENAT de São Paulo. É conselheiro e vice-presidente regional da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) para o estado de São Paulo.

Mario Povia

Diretor da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) entre 2012 e 2020. Tornou-se especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários em 2006. Atuou na Gerência de Portos Públicos e na Gerência de Fiscalização Portuária.

OFICIAL

Emerson Imbronizio

Diretor-presidente da Rimatur Transportes Ltda. desde 1990. É membro da diretoria de transporte rodoviário de passageiros da CNT e vice-presidente da ANTTUR (Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento).

Moacyr Ribeiro Costa

Presidente do Setcepe (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas, Armazenagem e Logística no Estado de Pernambuco) desde 2017. Iniciou suas atividades de representante de classe em 2002, na vice-presidência do sindicato.





Medalha JK

Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro

Jorge Mariano Rebelo

Foi chefe de grandes projetos metroferroviários no Brasil pelo Banco Mundial. Atualmente, é consultor sênior do Banco Mundial e de outras agências de financiamento na América Latina, África e Ásia.

Vinicius René Lummertz Silva

Secretário de Turismo de São Paulo. Foi ministro do Turismo e presidente da Embratur entre 2015 e 2018. Assumiu a Secretaria de Turismo, Esporte e Cultura, da prefeitura de Florianópolis, e também foi secretário de Articulação Internacional e de Planejamento, Orçamento e Gestão no estado de Santa Catarina, de 2007 a 2010.

Paulo Gaba Júnior

Vice-presidente de Infraestrutura de Transporte e Logística da CNT. Presidiu o Sindloc (Sindicato das Locadoras de Veículos do Estado de São Paulo) de 2004 a 2010. Atuou na presidência da Abla (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis) de 2010 a 2014. Foi presidente da Fenaloc (Federação Nacional das Empresas de Locadoras de Veículos Automotores) de 2014 a 2019.

João Antônio Garcia Júnior

Sócio-diretor das empresas Global Agência Marítima Ltda., Polaris Apoio Portuário e Tecnoport Logística Portuária Ltda., com passagens pelas empresas Amazon Agency Ltda. e Transnav Ltda. Iniciou sua carreira como agente marítimo na empresa Costa, Navegação e Seguros Ltda.

Alexandre Porto Mendes de Souza

Superintendente de ferrovias da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), órgão no qual ingressou em 2009 como gerente de regulação. Iniciou a carreira no setor ferroviário, na MRS, em 2005.

Ronaldo Jenkins

Diretor da empresa Jenkins Assessoria Aeronáutica Ltda. e vice-presidente do SNEA (Sindicato das Empresas Aéreas). Mestre em ciências aeroespaciais pela Universidade da Força Aérea e perito em operações de empresas aéreas pela Oaci (Organização da Aviação Civil Internacional). Atuou como diretor de operações e segurança de voo na Abear (Associação Brasileira das Empresas Aéreas).



Soluções inteligentes para um futuro próximo

Empresas de transporte ferroviário testam tecnologias com foco em produtividade, eficiência energética e segurança. Inovação será um diferencial quando o setor retornar à capacidade plena

por Carlos Teixeira



O arrefecimento da produção industrial observado no primeiro semestre do ano não impede que o transporte ferroviário pense adiante. Neste momento, diversas empresas testam tecnologias que visam a operações mais eficientes e seguras. Passada a emergência causada pelo novo coronavírus, quem investiu em inovação terá grandes chances de liderar o processo de retomada. As novidades são positivas também para o meio ambiente, já que prevêm redução na emissão de poluentes.

Segundo Vicente Abate, presidente da Abifer (Associação Brasileira da Indústria Ferroviária), o setor trabalha para se manter em dia com as tendências mais avançadas. “Estamos atualizados com o que existe de melhor em termos de tecnologia. Já adotamos motores com tração com corrente alternada, que permitem a redução de 25% no consumo de energia. Hoje, os truques dos vagões são dimensionados

para ter uma interação melhor com a via permanente. Isso faz o trem navegar mais suavemente, reduzindo o desgaste da roda e do trilho”, detalha.

No segmento transportador de produtos refrigerados, a Brado Logística é um exemplo de busca pela vanguarda. Dentro do projeto Railway Energy, a empresa criou um protótipo de bancada que promete revolucionar o mecanismo de refrigeração de contêineres tipo *reefer*. “Mais especificamente, a ideia é desenvolver um sistema capaz de transformar a energia cinética do freio dinâmico da locomotiva em energia elétrica durante o trajeto do trem em movimento. A energia elétrica será aproveitada para alimentar um banco de baterias ligadas ao *reefer*, fazendo com que o sistema de refrigeração permaneça ligado por mais tempo possível”, descreve Henrique Meirelles, diretor financeiro da Brado.

O projeto prevê, ainda, um sistema de geração estacionário a diesel,

acoplado ao vagão, que mantém o contêiner *reefer* ligado durante todo o trajeto. “A continuidade permite a adequação do gerador estacionário a fim de receber uma célula de combustível movida a etanol E46. Assim, viabilizaremos uma fonte de energia renovável em substituição ao diesel”, revela o diretor.

Outra aposta da empresa é o plano Brado 4.0, cujo objetivo é utilizar a automação e a inteligência artificial. “Dividido em três fases, terá os seguintes indicadores de performance: ganho de produtividade; crescimento das operações nos terminais; mapeamento das operações; e geração de Big Data para uso estratégico”, destaca Meirelles. “Prevemos um aumento de até 15% em nossa eficiência operacional, com base na mudança de processos e na unificação das plataformas de gestão. Se, em 2019, transportamos 328 mil TEUs, projetamos que o Brado 4.0 irá suportar o volume de 8,7 milhões de TEUs para os próximos dez anos”, adianta.

Números
do setor

De acordo com a ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), as

ferrovias de cargas atingiram um recorde com 569 milhões de toneladas úteis em 2018.



Para chegar à frente

São muitas as iniciativas inovadoras em fase de experimentação. A VLI, empresa que oferece soluções logísticas que integram ferrovias, portos e terminais, vem investindo no sistema batizado de NYAB Leader Auto Control. Trata-se de um assistente de condução de locomotivas apto a proporcionar, entre outros benefícios, eficiência na operação do trem, redução do consumo de combustível, gerenciamento do tempo de deslocamento, redução do desgaste de material rodante e mais segurança nas operações.

O sistema inteligente é uma tecnologia embarcada que utiliza informações do trem e do perfil da rota para calcular um plano de condução otimizado. A condução,

nesse caso, é por meio de controle semiautomático. Isso significa que o maquinista executa apenas algumas funções na cabine e assume o comando da locomotiva conforme a necessidade.

Amplamente adotado nos EUA, o NYAB Leader Auto Control proporciona redução no consumo de combustível na ordem de 3% a 17%, a depender das características do trem e dos trechos percorridos. O objetivo é implementar esse sistema em 226 locomotivas que operam nos estados de Minas Gerais, São Paulo, Espírito Santo, Goiás, Maranhão e Tocantins.

O gerente-geral de engenharia ferroviária e do centro de controle operacional da VLI, Alessandro Gama, conta que a alma dessa tecnologia é um algoritmo que interpreta os

dados. “A partir daí, o sistema realiza simulações on-board que calculam o desempenho da composição quilômetros à frente e analisa múltiplas estratégias de operação. À medida que novas variáveis entram no cálculo, o sistema classifica cada estratégia em tempo real, de acordo com os objetivos operacionais da ferrovia, selecionando a melhor configuração para otimizar o consumo de combustível”, acrescenta.

Por fim, um plano de condução otimizada é disponibilizado em uma interface visual na cabine da locomotiva. O sistema é capaz de assumir o controle da operação assim que a velocidade de deslocamento ultrapassar os 8 km/h. Também é sugerida a quantidade de freio automático a ser aplicada. Tudo isso, é claro, sob a supervisão do maquinista. ■

Um aumento de **125%** desde 1997 – ano que marca o início das concessões.

Na comparação com 2017,

houve um crescimento de **5,7%** sobre o volume transportado.



A pujança dos TUPs

Os terminais de uso privado já são responsáveis por mais de 60% da movimentação portuária brasileira. E a tendência é ir além, passada a crise de saúde que se instalou no país e afetou a economia

por Gustavo T. Falleiros



O setor portuário brasileiro tem ganhado cada vez mais força com o crescimento da utilização dos terminais de uso privado, mais conhecidos como TUPs. Esse modelo remonta a 1966, quando, via decreto-lei, o governo autorizou embarcadores ou terceiros a construir e explorar instalações portuárias – desde que sem ônus para o Poder Público. As gigantes da siderurgia nacional foram pioneiras na criação de terminais próprios e muito se beneficiaram da agilidade da ope-

ração em contraste com os portos públicos, até então pesadamente burocráticos.

Os números mais atualizados confirmam que os TUPs vêm crescendo (veja o gráfico) e já são responsáveis por 66,4% de toda a movimentação nacional. Em 2019, eles movimentaram 733,5 milhões de toneladas, ao passo que os portos organizados foram responsáveis por 370,1 milhões de toneladas. Ao longo do ano, mais 20 novos terminais privados foram autorizados a operar, o que representa uma carteira de

investimento de R\$ 1,5 bilhão. Os dados são da ATP (Associação de Terminais Portuários Privados), entidade criada após a Nova Lei dos Portos (lei n.º 12.815/2013), que congrega 29 nomes de peso do setor. Vale lembrar que muitos portos públicos têm arrendamentos privados em sua área.

Grandes negócios

Até por seu laço de origem com as empresas estatais, os portos privados sempre se destacaram pela especialização em determinada carga. São muitos os terminais

O orgulho dos pioneiros

Nos primórdios do modelo portuário privado, lá estava a Vale do Rio Doce, até então uma empresa estatal interessada em operar os próprios terminais. Décadas se passaram, a Vale foi privatizada em 1997, mas o pioneirismo se converteu em *know-how*. Hoje, a empresa mantém cinco TUPs: Tubarão (ES), Praia Mole (ES), Terminal da Ilha Guaíba (RJ), Gregório Curvo (MS) e Ponta da Madeira (MA), sendo este a estrela do portfólio – é o maior porto privado do Brasil, de acordo com a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira fica no Complexo Portuário do Itaqui, à margem leste da Baía de São Marcos, em São Luís (MA), e ocupa uma área de 1.800 hectares. O terminal tem capacidade para movimentar 230 milhões de toneladas/ano de

cargas e é, sozinho, responsável por 18% das exportações do país. Em 2019, alcançou a marca de 190,3 milhões de toneladas de minério embarcado.

Ponta da Madeira opera com três píeres e cinco berços de atracação e tem capacidade de receber os maiores navios graneleiros do mundo. Funciona 24h por dia, todos os dias da semana. Por mês, cerca de 90 navios atracam no porto. Por ano, são feitos, aproximadamente, 1.100 carregamentos. Entre os diferenciais de Ponta da Madeira, está o investimento em automação – várias tarefas operacionais são executadas por controle remoto.

“A Vale possui uma estrutura de terminais modernos e eficientes, adotando a estratégia de produção e integração nos seus negócios. Os principais elos da sua cadeia de valor são: as minas, as ferrovias e os terminais privados, além dos departamentos de navegação”, afirmou a empresa em nota enviada à reportagem.

voltados só para petróleo, minério de ferro ou celulose. De alguns anos para cá, porém, surgiram portos diferenciados, que pretendem atuar como *hubs* industriais, congregando refinarias, siderúrgicas, petroquímicas e outros segmentos na mesma planta.

“Sim, complexos portuários privados são uma tendência”, confirma Luciana Guerise, diretora-executiva da ATP. “Esses complexos são, de toda sorte, *clusters* de atendimento às indústrias de base. A tendência, daqui para a frente, é que eles possam ser grandes *pools*

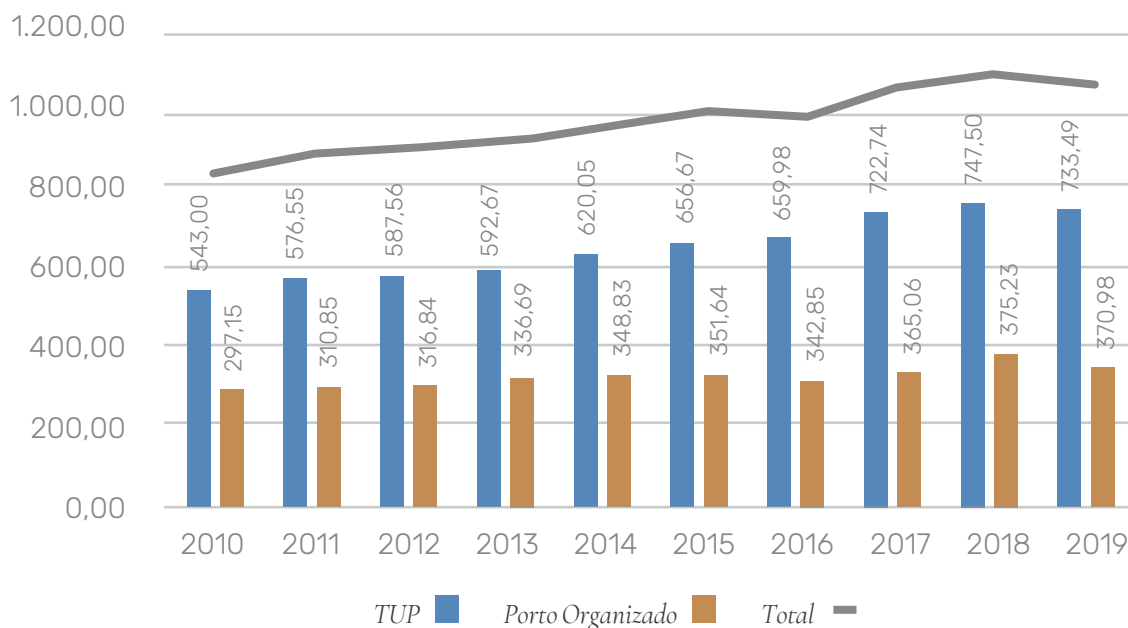
multimodais, como aqueles existentes na Europa, sobretudo, na Bélgica e na Holanda”, antecipa.

A diretora cita, ainda, o caso específico do Porto do Açu, no estado do Rio do Janeiro. “O Porto do Açu dá exemplos claros de que sua concepção e sua criação foram muito acertadas, justamente porque o Brasil é um país que navega em um mar de burocracia e vive em um cipoal regulatório sem precedentes, haja vista as autoridades portuárias”, argumenta.

O “acerto” do Porto do Açu fica claro quando se vê o tamanho

do empreendimento. A estrutura é uma parceria do Grupo Prumo com o Porto de Antuérpia Internacional, o segundo maior porto europeu. As 14 empresas instaladas na área contam com mais de 7.000 empregados. Com 16 berços, a estrutura já é considerada a maior base de apoio *offshore* do mundo e funciona com 7 km de cais, mas o projeto de expansão vai muito além. “Prevê 17 km de cais, ou seja, daqui a 20 anos, vai ser o maior porto da América Latina”, prevê Murillo Barbosa, presidente da ATP.

Evolução da movimentação portuária



Cinco perguntas

para Luciana Guerise, diretora-executiva da ATP

Quais são as vantagens dos TUPs na comparação com o modelo público?

Essa é a mística que devemos definitivamente desvendar, principalmente, aos principiantes. O Terminal de Uso Privado não possui nenhuma vantagem quando comparado a um terminal arrendado. Muito pelo contrário. Veja que os TUPs são totalmente privados, com investimentos aplicados por conta e risco do empreendedor. Não há aporte de capital público ou uso de bens públicos envolvidos, portanto, no TUP, o risco é 100% do investidor. Além disso, os contratos de adesão não possuem cláusulas que

nos garantam a segurança jurídica e, em geral, os projetos são *greenfields*, o que significa que o investimento em infraestrutura é muito maior do que aqueles instalados em sítio padrão.

Os TUPs têm “vocação” para determinados segmentos produtivos, tais como o agronegócio e a mineração?

Na verdade, foi assim que os TUPs nasceram em 1966. O governo se ressentia por não ter seu produto mais competitivo e, nos portos públicos, isso não era possível. Assim, em 1966, o decreto-lei n.º 5 permitiu que embarcadores ou terceiros

Luciana Guerise, diretora-executiva da entidade. Ela desfaz equívocos comuns, critica o “cipoal regulatório” e reafirma a força do modelo privado. “Acreditamos que podemos transformar o cenário da infraestrutura brasileira”, diz, sem falsa modéstia. Confira a seguir:

pudessem construir ou explorar instalações portuárias, desde que a construção fosse realizada sem ônus para o Poder Público ou sem prejuízo para a segurança nacional. Desde então, o terminal privado veio para conferir eficiência na gestão das empresas industriais, em geral, localizadas ao longo de vias navegáveis. Principalmente as *commodities* devem possuir continuidade dos seus contratos. São essas mercadorias que resultam no saldo positivo da balança comercial brasileira. Por isso, imputar custo aos terminais privados é atribuir custo ao produto brasileiro e torná-lo cada vez menos competitivo.

Você sabia?

O setor portuário privado possui um total de **236 terminais privados autorizados**





A expansão dos portos privados é reflexo direto da Nova Lei dos Portos?

Não. Em primeiro lugar, devemos lembrar que TUP não é um produto da lei n.º 12.815, de 2013. Antes dessa legislação, já existiam mais de 130 TUPs em operação no Brasil. Esses terminais já representavam dois terços da movimentação portuária total. A Nova Lei dos Portos ratificou a necessidade brasileira de projetos de infraestrutura eficientes, principalmente, aqueles para exportação de *commodities*. Um pouco antes desse período, entre 2005 e 2012, o setor assistiu à inauguração dos TUPs de contêineres, que vieram atropetados da excelência dos grandes *players* internacionais

e trouxeram muita modernização e competitividade para o Brasil.

No entender da ATP, caminhamos para uma multimodalidade?

Já deveríamos estar muito avançados nesse quesito, mas ainda sentimos falta de uma malha rodoferroviária mais densa que atenda às expectativas dos embarcadores em modelo *door to door*.

Quais são os principais pontos da pauta da ATP frente aos Poderes?

A ATP trabalha em quatro pilares básicos, que são: segurança jurídica, infraestrutura, regulação e competitividade. A segurança jurídica, principalmente, dos contratos de adesão que perfazem, atualmente,

uma carteira de investimentos perto dos R\$ 40 bilhões. A infraestrutura com foco em grandes projetos tanto ferroviários, quanto rodoviários. Para a ATP, regular não significa intervir e, nesse contexto, é sempre bom lembrar que TUPs são investimentos privados e não envolvem verba pública que demande intervenção contínua. Por fim, o pilar da competitividade que, para nós, significa redução de custos logísticos, principalmente para as *commodities* brasileiras. A ATP não trabalha no varejo. Uma das nossas missões é colaborar com políticas públicas. Por isso, apoiados nesses pilares, acreditamos que podemos transformar o cenário da infraestrutura brasileira. ■

Com uma carteira de **investimento de R\$ 38,9 bilhões**, incluindo **novas instalações, ampliações e alterações de perfis** nos últimos sete anos.

(Fonte: ATP)

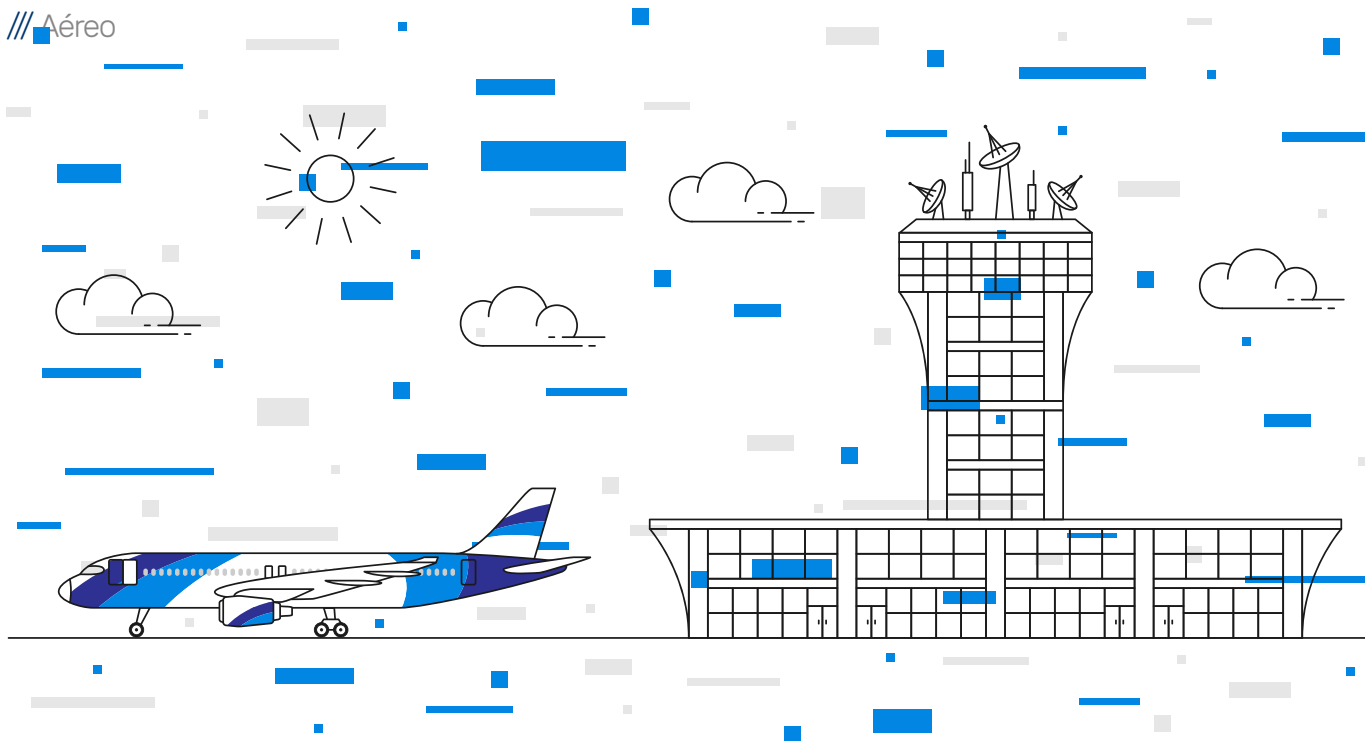


Mais eficiência

Projeto pioneiro do Aeroporto Internacional de Guarulhos diminui consumo de combustível das aeronaves e garante redução de gastos e de emissão de poluentes

por Carlos Teixeira





A grave crise de saúde mundial afetou diretamente as empresas aéreas. Em meio a um cenário de perdas, iniciativas que garantam mais eficiência nas operações ganham destaque. Exemplo disso é o projeto pioneiro iniciado em agosto de 2019, no Aeroporto Internacional de Guarulhos, quando o mundo ainda não previa o que aconteceria.

O terminal mais movimentado da América do Sul, que mantinha média de 40 milhões de usuários por ano e, aproximadamente, 830 movimentos aéreos, entre pousos e decolagens, antes da crise mundial, implantou o projeto Agile GRU. Entre as ações previstas, estão o sistema VMC (Chamada de Operação Segregada sob Condições Meteorológicas Visuais). A ferramenta permite coordenar pousos e decolagens simultâneos em condições meteorológicas visuais, garantindo, assim, a redução do tempo em que as aeronaves permanecem em voo

no entorno, enquanto aguardam autorização para pouso.

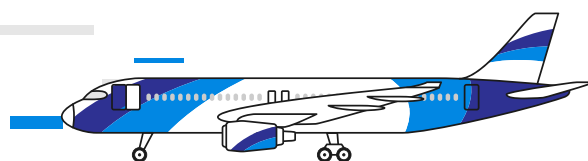
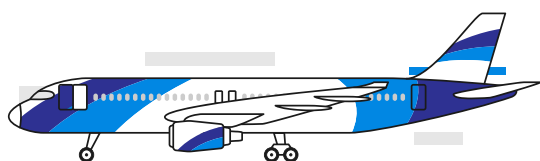
Nos quatro primeiros meses do projeto (agosto a novembro de 2019), as companhias aéreas nacionais e internacionais que operaram no aeroporto economizaram mais de 2 mil toneladas de QAV (querosene de aviação), em comparação ao mesmo período do ano anterior. Esse volume seria suficiente para realizar mais de mil voos na ponte-aérea Rio-São Paulo. Além disso, estima-se que, com a diminuição do uso do combustível, mais de 7 mil toneladas de CO₂, gás causador do efeito estufa, deixaram de ser lançadas na atmosfera no período.

O coordenador de tráfego aéreo do aeroporto de Guarulhos, Cesar Tuna, explica que a ideia do projeto surgiu em 2015, quando enxergaram a necessidade de melhorar a operação para diminuir os atrasos e prover mais voos. “Operávamos com uma oferta baixa, e os aviões ficavam muito tempo na pista. A Anac

(Agência Nacional de Aviação Civil) deu autorização para a operação segregada, e o Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo) mudou as distâncias necessárias entre pousos e decolagens e instalou equipamentos nos radares que permitem a distância mínima de 3 milhas (4,8 km). Anteriormente, eram 5 milhas (8,05 km). O Decea também mudou a carta aeronáutica - mapa projetado para auxiliar na navegação de aeronaves”, explica Tuna.

Pelos regulamentos de tráfego aéreo, as pistas só podem ser consideradas independentes se tiverem uma distância de mais de 760 metros entre si, destaca o diretor de segurança de voo do SNA (Sindicato Nacional dos Aeronautas), Eduardo Antunes. “Antes, o aeroporto tinha que aguardar um pouso e finalizar toda a manobra para que outra aeronave decolasse. Esse é o caso do aeroporto de Brasília, que tem mais de 760 metros e trabalha pousos e decolagens um de cada vez. Em





Guarulhos, essa distância é menor, e isso criava um entrave e uma restrição operacional para usar as pistas de forma eficiente”, comenta ele.

Antunes destaca ainda que, para a operação em Guarulhos, foi preciso redesenhar todos os procedimentos de segurança para os pousos e as decolagens. “Para esse procedimento, é necessário ter boas condições visuais - visibilidade horizontal de 5.000 metros e um teto (distância do chão até a nuvem mais baixa) de 500 metros. No Brasil, temos essas condições em 70% e 80% do ano. Nesse cenário, o piloto consegue olhar a pista e seu tráfego ao mesmo tempo.” A única exceção é quando existe uma aeronave pesada, como um A380 ou Boeing 777, que gera uma esteira de turbulência maior.

Para que o projeto fosse implantado, foram necessários quase dois anos de treinamento para pilotos e controladores. “Em 2018, começamos a treinar pilotos e controladores e a testarmos as novas

cartas de voo. Tudo foi feito com gerenciamento de risco coordenado pelo Decea”, explica Cesar Tuna, do aeroporto de Guarulhos. Para que a operação segregada fosse implantada no terminal, a Anac e a Secretaria Nacional de Aviação Civil passaram a considerar o procedimento como tráfego aéreo. Além disso, 227 controladores de tráfego tiveram treinamentos nos laboratórios de simulação do ICEA (Instituto de Controle do Espaço Aéreo), em São José dos Campos (SP). Ao todo, o treinamento somou mais de 4.800 horas de exercícios, onde foi utilizado um simulador de torre de controle em 3D para gerar maior realidade aos testes.

Os exercícios simulados foram feitos com base em boas práticas executadas em outros países e adaptadas à realidade brasileira, explica o diretor-assistente de segurança e operações de voo da Iata (Associação Internacional de Transporte Aéreo), no Brasil, Júlio

César de Souza Pereira. “Como uma das *co-chairs* do projeto, trouxemos as melhores práticas internacionais, pois esse tipo de procedimento é aplicado nos aeroportos mais importantes dos EUA. Nós nos inspiramos nas melhores práticas da FAA (Aviation Administration).” Para o consultor da Abear, comandante Paulo Afonso, o sucesso de Guarulhos pode ser estendido para outros aeroportos, como Galeão e Santos Dumont, no Rio de Janeiro, e em Viracopos, em Campinas (SP). Na visão dele, ao melhorar o fluxo em Guarulhos, automaticamente se otimiza o fluxo em todos os outros aeroportos no país. “O próximo passo é reduzir a velocidade para o pouso. Já estamos fazendo estudos para isso e, também, trabalhando em um outro projeto para diminuir a distância de pousos entre aviões na mesma pista para 2.400 metros, além de criar uma alternativa de pousos segregados em situações de mau tempo.” ■



155 unidades em todo o país

São Paulo e Minas Gerais recebem novas estruturas do SEST SENAT para atendimentos aos trabalhadores do transporte

da redação

O SEST SENAT abriu mais duas unidades operacionais no país: em Osvaldo Cruz (SP) e Formiga (MG). As estruturas têm capacidade para realizar 53 mil atendimentos ao ano e 1.889,17 m² de área construída cada uma.

As inaugurações integram o plano de expansão e melhoria da rede física do SEST SENAT em todo o Brasil que, desde 2017, já inaugurou 27 novas estruturas. Com as novas

unidades, o SEST SENAT chega a 155 estruturas em todo o país para oferecer atendimentos de saúde e de capacitação profissional para os trabalhadores do transporte.

Para o presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), do ITL e dos Conselhos Nacionais do SEST e do SENAT, Vander Costa, esse projeto reforça o compromisso do setor de transporte em contribuir para o desenvolvimento do Brasil. “Os atendimentos do

SEST SENAT são gratuitos a todos os trabalhadores do setor. E essa gratuidade só é possível devido à contribuição paga pelos transportadores. O SEST SENAT está cumprindo sua responsabilidade de transformar esses recursos em resultados. Eu tenho confiança e orgulho em afirmar que o nosso trabalho contribui para aumentar a segurança no trânsito, melhorar a eficiência do transporte e reduzir os custos operacionais das empresas”, finaliza.





Com investimento de R\$ 12,9 milhões, a unidade de Osvaldo Cruz está localizada no entroncamento de importantes rodovias utilizadas para o escoamento da produção do interior de São Paulo. “A nova unidade está localizada a 1 km da principal rodovia da região, a SP-294, o que facilita o acesso, principalmente, dos motoristas em trânsito”, destaca o presidente do Conselho Regional de São Paulo e da Fetpesp (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo), Mauro Artur Herszkowicz.

Em Formiga, foram investidos R\$ 14,2 milhões. De acordo com o presidente do Conselho Regional do SEST SENAT de Minas Gerais e da Fetram (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Minas Gerais), Rubens Lessa, a cidade de Formiga e toda a região centro-oeste de Minas Gerais vão poder contar com toda a tecnologia em equipamentos e opções de cursos e treinamentos para formar um profissional de qualidade além de uma excelente infraestrutura para cuidar da saúde da sua família. “Com os cursos e treinamentos, os motoristas vão estar, cada vez mais, bem preparados para o trabalho nas rodovias, contribuindo, assim, para uma direção mais segura e livre de acidentes”, destacou.



Estruturas

As unidades possuem

- » 1 sala de treinamento no simulador de direção, com capacidade para 15 alunos
- » 3 salas de aula com capacidade para 25 alunos cada
- » 1 laboratório de informática, com capacidade para 18 alunos
- » 4 clínicas de odontologia
- » 1 clínica de fisioterapia
- » 1 clínica de nutrição
- » 1 clínica de psicologia



Para dar um salto na gestão

Formação coordenada pelo ITL é um trunfo para empresas de transporte interessadas em aperfeiçoar lideranças. Relatório inédito mostra satisfação dos participantes

por Gustavo T. Falleiros

É papel dos líderes fornecer diretrizes e segurar o timão no oceano agitado dos negócios. O talento individual ajuda, mas esse “saber-navegar” depende, ainda mais, de conhecimento aprofundado. Não

é de hoje que as empresas despertaram para essa realidade e buscam lapidar seus gestores em instituições de ponta. No caso do setor de transporte, a escolha recai sobre o ITL (Instituto de Transporte e Logística).



A “menina dos olhos” do instituto é o curso de Especialização em Gestão de Negócios, que chegará, neste ano, a sua 52ª turma. Ministrada pela FDC (Fundação Dom Cabral), a formação é um sucesso em vários níveis, como atesta o mais recente relatório gerencial da entidade. Desenvolvido pelo próprio ITL, em parceria com a diretoria executiva da CNT e com a FDC, o levantamento cobre de 2014 a 2019, período em foram contemplados 1.796 alunos. A satisfação dos egressos é um dos destaques desse material: 92,57% dos entrevistados avaliaram o programa

como ótimo. O curso faz parte do Programa Avançado de Capacitação do Transporte, desenvolvido pelo SEST SENAT e coordenado pelo ITL.

“Os números demonstram que o ITL vem cumprindo sua missão de aprimorar o capital humano das empresas, com foco no aumento da competitividade do setor”, comemora João Victor Mendes, diretor-executivo do instituto. “As turmas têm atraído profissionais de todos os modais, vindos de todas as regiões do país – sinal de que o curso se tornou referência”, acrescenta o diretor. Até 2019, a especialização

contou com participantes de 668 empresas – a maioria delas é de grande porte (54%).

“Você sai um gestor bem preparado”, reforça Máira Paes Carvalho Vasconcelos, diretora-executiva da Mega Logística - Serviços Portuários e Transportes. “Como somos uma empresa familiar, havia práticas que não eram mais adequadas para o negócio. Na especialização, a gente aprende bastante sobre formas modernas de gestão, principalmente com relação à gestão de pessoas e à parte de cadeia logística. A importância de cada processo fica mais clara”, elogia a executiva, formada em 2018.

Especialização em Gestão de Negócios

Entre 2014 e 2019, foram contemplados 1.796 alunos e 668 empresas foram beneficiadas

Porte das empresas



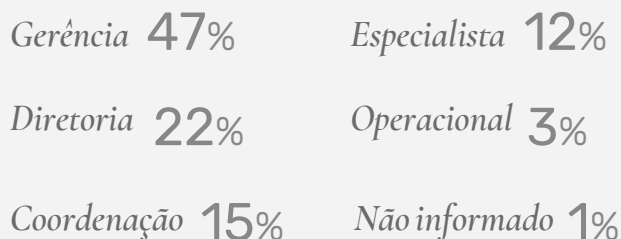
Participação por modal



Nível de satisfação média por disciplina



Nível hierárquico



Vetores da inovação

O curso de especialização é formalmente concluído após a defesa de um Projeto Aplicativo, em que os grupos de trabalho têm a oportunidade de analisar um problema real do setor e propor uma solução. Com frequência (65%), os “achados” acadêmicos são implementados nas empresas. Em outras palavras, a sala de aula vira um laboratório para a inovação. “O colaborador vem com ideias novas. É nítido o melhor desempenho deles após cada módulo cursado”, observa Fernando Guimarães, diretor-executivo no Grupo JCA. Depois, toda essa massa crítica fica disponível para consulta no Repositório Digital do Transporte, hospedado pelo ITL.

Para Jefferson Cestari, diretor de Recursos Humanos da Latam,

os ganhos são evidentes. “A participação vem gerando um ganho bastante importante. Primeiro, pela vontade que as pessoas têm de participar. Segundo, pelos resultados que elas vêm trazendo para a companhia. A gente acredita muito no incentivo à educação”, enfatiza. A percepção de gestores de RH, como Cestari, é de fundamental importância para o aprimoramento das metodologias do ITL. Para a confecção do relatório gerencial, foram consultados os departamentos de RH de 28 grandes empresas de transporte.

Um benefício adicional para as empresas é a circulação de conhecimentos. O programa incentiva ações de benchmarking, que ajudam a difundir melhores práticas. Em nível pessoal, o intercâmbio também é valioso. “O networking é excelente, porque a gente lida

com pessoas da nossa área e de modais variados. A gente consegue formar parcerias, trabalhar juntos e fazer negócios”, relata Maíra Paes Carvalho Vasconcelos, da Mega Logística – Serviços Portuários e Transportes. Ela mantém contato com os demais formandos até hoje.

“Eu queria parabenizar o ITL por essa grande oportunidade de oferecer às empresas de transporte um curso de alto nível, como esse de gestão de negócios. Oito colaboradores da nossa empresa já participaram, e foram excedidas as expectativas. O crescimento profissional, aliado ao conhecimento dos outros modais – não só do transporte rodoviário de cargas mas também do aéreo, do marítimo e do ferroviário –, é um aprendizado para o transporte”, aponta Agnaldo de Souza Filho, presidente da Expresso Nepomuceno.

Sobre o relatório gerencial

- » Foram enviados 665 questionários aos alunos participantes, com uma taxa de retorno de 26%
- » Pesquisa junto aos Gestores de Recursos Humanos das empresas com maior número de empregados beneficiados, em cada um dos cinco modais. Os RHs foram contatados, individualmente, por telefone. Foram enviados questionários a um total de 28 empresas

Inscrições abertas

Especialização em Gestão de Negócios

- » Belo Horizonte: até 17/5
- » Florianópolis: até 24/5
- » Porto Alegre: até 28/6
- » Belém: até 5/7
- » São Paulo: até 28/6
- » Salvador: até 6/9

Certificação Internacional em Aviation Management

- » Turma 05: até 28/6

Saiba mais aqui:



Acervo do conhecimento
Conheça o Repositório Digital do Transporte:



MESMO DISTANTES,
ESTAMOS CADA VEZ

**mais
próximos.**



Todos os dias, surgem novas formas de **nos conectarmos**. Por isso, inovamos mais uma vez.

Agora, vocês **e seus familiares terão** atendimentos online de psicologia e nutrição **onde quer que estejam**: em casa pelo computador ou no seu ponto de parada pelo celular ou tablet. Preservar a saúde e a qualidade de vida é importante a qualquer momento.

CONTEM SEMPRE COM
O NOSSO APOIO.

SEST SENAT

Relação de brasileiros com carro passa por transformação

O balanço anual do setor de locação de veículos identificou uma mudança de comportamento do consumidor em relação ao automóvel. Para a Abla (Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis), o crescimento do número de diárias de aluguel vendidas no ano (de 43 milhões em 2018 para 49,6 milhões no ano passado) torna nítida a migração da cultura “da posse” para a nova cultura com foco no pagamento pela utilização dos carros.

“Esse censo ratifica que o brasileiro, cada vez mais, pensa duas vezes antes de adquirir novos veículos”, avalia o presidente da Abla, Paulo

Miguel Junior. “As vendas ao varejo encolheram nos últimos dez anos, variando de 2,8 milhões para 1,5 milhão de automóveis”, lembra ele.

O segmento de locação de veículos também bateu recorde de emplacamentos em 2019. No ano passado, as locadoras compraram 22,8% do total de automóveis e comerciais leves comercializados no país. Em números absolutos, o setor foi responsável por emplacar 541.346 unidades em 2019, ante 412.753 automóveis e comerciais leves comprados em 2018.

A frota total das locadoras chegou a 997.416 veículos, um aumento de 171.085 unidades em relação à frota registrada ao final de 2018 (826.331). O número de locadoras também subiu: de 8.033 em 2018 para 10.812 ao final de 2019.



Centro Cultural reúne documentos sobre o transporte de passageiros

Marcos da formação do sistema de transporte coletivo estão expostos no Centro Cultural Fetrans, espaço certificado pelo Ibram (Instituto Brasileiro de Museus). Com seis exposições e um centro de documentação com biblioteca e documentos textuais e iconográficos, a Fetrans (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Ceará, Piauí e Maranhão) é a única entidade do setor de transporte a possuir um centro cultural.

A história é revisitada por meio da biografia de empresários, além

de objetos usados pelos trabalhadores do setor desde 1940, nos espaços “Memorial Fotográfico”, “Galeria do Transporte” e “Salão do Trabalho em Transporte”. Nas exposições “Mais de um século sobre rodas” e “Um passeio pelo tempo”, estão os documentos que orientam o sistema de transporte coletivo desde 1867 até 2004, no Ceará, e um pouco do que ocorreu no Brasil e no mundo nesse período.

Com a ação educativa “Pela janela do ônibus”, são realizadas visitas guiadas com grupos, estimulando, principalmente, crianças e jovens a entenderem a importância do transporte para o dia a dia. Localizado em Fortaleza, o Centro tem entrada gratuita e é aberto ao público de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h (às terças-feiras, até as 17h).



ANPTrilhos realiza fórum de mobilidade em agosto

A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos realizará o Fórum de Mobilidade ANPTrilhos no dia 26 de agosto, em Brasília (DF). O evento vai reunir governantes, legisladores, formadores de opinião, investidores, iniciativa privada e a sociedade civil para discutir a retomada dos investimentos e a atração da iniciativa privada para projetos de transporte estruturante de passageiros no Brasil.

A segunda edição do Fórum ressaltará as novas tecnologias, a

oferta de novos serviços à população, a integração entre os sistemas, as cidades, a infraestrutura e as diretrizes para a evolução das políticas públicas do setor.

O transporte de passageiros sobre trilhos tem um importante papel na mobilidade dos brasileiros, mas ainda está restrito ao transporte urbano e, mesmo assim, não atende à necessidade dos deslocamentos regionais e inter-regionais. Planos e programas de diferentes esferas de governo passaram a considerar investimentos nessa modalidade de transporte, e se torna fundamental a discussão sobre como incentivar a retomada desse investimento no país.



Fetcemg apoia projeto que estimula o diálogo entre empresários e governo

A Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais) apoia o “Minas Livre para Crescer”, programa da liberdade econômica criado pelo governo estadual que conta com o apoio de diversas entidades de classe.

O objetivo da iniciativa é criar um ambiente propício para os negócios, desburocratizando procedimentos e tornando o estado mais livre para o empreendimento, com mais competitividade e, consequen-

temente, mais emprego e renda para a população.

Os empresários podem, com o preenchimento de um simples formulário, informar se existe alguma lei ou norma que impacta negativamente o seu negócio ou o segmento de atuação que possa ser desburocratizada e/ou simplificada.

“A Fetcemg é o elo entre os transportadores e o governo. Agora, uma grande oportunidade foi dada por meio de um canal livre com o poder público, e cabe aos transportadores aproveitarem”, afirma a gerente da Fetcemg, Vanessa Borges.

O formulário está disponível no site da federação.

Clique e acesse:



Agora o “EU” vai ter que entrar em campo junto com o NÓS

por Pedro Mandelli

Agora ficou extremamente claro como as organizações precisam das pessoas e que a responsabilidade de cada um emocionalmente se envolver com a questão de sobreviver (indo fisicamente ou não ao local de trabalho) é fundamental. O que era uma opção (home office) agora virou a única alternativa.

Vamos ter que aprender a trabalhar de um jeito um pouco diferente e a confiar ainda mais nas pessoas, estamos vendo ou não cada uma delas na nossa frente. É óbvio que os negócios sobreviverão a duras penas. Mas sairemos dessa situação não em um oceano azul, mas em um mar de ondas gigantes, onde o desconforto será a forma de navegar (sem novidades, mas a intensidade será completamente diferente). Vamos ter que dar um “reboot” na economia.

O uso dos níveis hierárquicos (que já perdiam o sentido fazia um bom tempo) agora vai ser totalmente questionado, porque, se o trabalho ocorre com menos hierarquia, porque tê-la?

Ganha força um pessoal que, até pouco tempo atrás, era meio esquecido: os supervisores, ou seja, o pessoal que segura o rojão na hora que tem que fazer as coisas acontecerem.

Muda de papel a gestão intermediária, já tão castigada pelas

reduções de níveis ao longo da década e meia passada e que, agora, vê a sua dependência forte da proximidade com a execução sem executar. Terá que ser novamente treinada para liderar a execução por meio do poder de influência, e não do hierárquico.

Ajusta-se o desenho de todos os rituais de liderança do topo já que o risco iminente coloca todos no mesmo barco. Mas alguém tem que mostrar o barco e o oceano e comandar, de forma imperativa, o engajamento de todos um a um, incluindo os terceiros, os acionistas, os fornecedores e, principalmente, os clientes: a tarefa que já não era fácil, agora, vai se multiplicar por algumas vezes.

Sairemos desse “espaço vazio” que o vírus criou (questão a ser resolvida pela ciência e pelas responsabilidades coletiva e individual humanas), mas precisaremos sair do buraco em que a economia entrou. Precisaremos ser gigantes, os melhores do mundo dos negócios, pois a vida organizacional foi colocada à prova, para voltarmos a competir por cima, e não ficarmos com as migalhas dos negócios.

O jogo da proteção, do pseudoengajamento e da zona de conforto acabou, pelo menos até que a roda da recessão seja vencida.

Força a todos!



*Pedro Mandelli,
Consultor e professor
nas áreas de desempenho
humano, mudanças
organizacionais e culturas
de alto desempenho*



TRILHAS DE APRENDIZAGEM

EaD
SEST SENAT

O caminho da capacitação
tem um destino certo:

O SUCESSO.

O sucesso de uma empresa não depende somente da sua gestão, mas, principalmente, de colaboradores prontos para encarar qualquer desafio.

São mais de dez trilhas pensadas para capacitar os trabalhadores e tornar o setor de transporte ainda mais forte e competitivo, por meio de ações que visam à formação e ao desenvolvimento.

Clique aqui e saiba como levar a sua empresa mais longe.