

EDIÇÃO
INFORMATIVA
DO SISTEMA CNT

CNT

ANO XIV
NÚMERO 163
MARÇO 2009

TRANSPORTE ATUAL



PROFISSIONAL DE **QUALIDADE**

PARCERIAS DO SEST/SENAT TREINAM MOTORISTAS PARA
O CADA DIA MAIS EXIGENTE MERCADO DE TRABALHO



LEIA ENTREVISTA COM O ECONOMISTA **DELFIN NETTO**

**QUANDO VOCÊ TRABALHA FELIZ,
OS RESULTADOS APARECEM.
QUANDO OS RESULTADOS APARECEM, VOCÊ FICA FELIZ.
ISSO QUE É CAPITAL DE GIRO.**

CHEGOU A FORD TRANSIT.

Itens de série:

-  **CONTROLE ELETRÔNICO DE ESTABILIDADE**
-  **ASSISTÊNCIA DE PARTIDA EM RAMPAS**
-  **TRAVAS, VIDROS E RETROVISORES ELÉTRICOS**
-  **AR-CONDICIONADO**
-  **FREIOS ABS E AIR BAG**
-  **TRAÇÃO TRASEIRA**
-  **VERSÕES PARA CARGA E PASSAGEIROS**



JWT.COM.BR



0800-703 FORD
3 6 7 3



FORD TRANSIT.
QUEM TRABALHA FELIZ,
TRABALHA MELHOR.

Venda exclusiva pela Rede Ford Caminhões.



VOO LIMPO

Aviação comercial intensifica pesquisas sobre o uso de biocombustíveis; no Brasil, o avião agrícola Ipanema usa álcool desde 2004



PÁGINA

60

**INSPEÇÃO VEICULAR**

Tramita há oito anos na Câmara projeto que cria regras para a vistoria

PÁGINA 66

FERROVIAS

Ferronorte opera com apenas 10% de seu traçado original

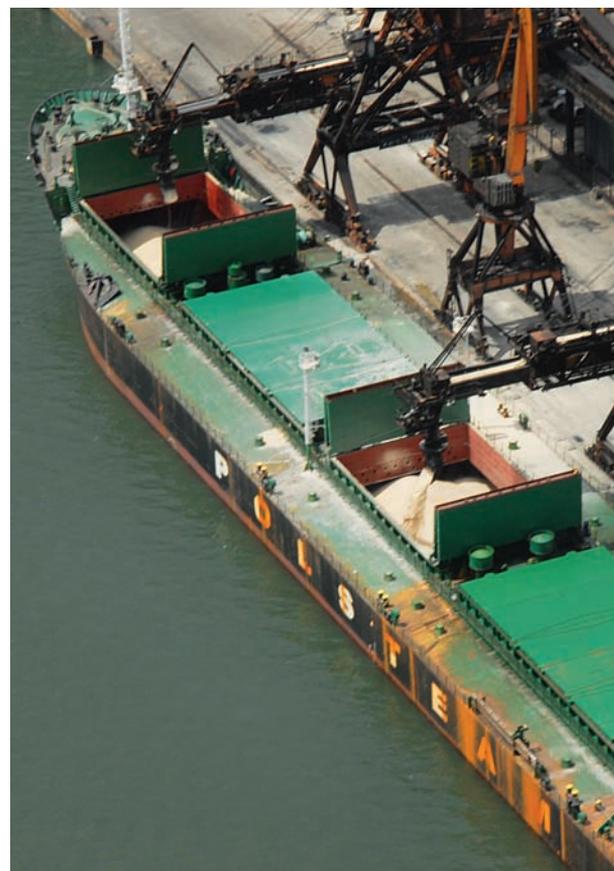
PÁGINA 70

PORTOS

Porto sem Papel é um projeto da SEP que promete agilizar as operações do comércio exterior e reduzir custos

PÁGINA

44

**EDIÇÃO INFORMATIVA DO SISTEMA CNT****CONSELHO EDITORIAL**

Almerindo Camilo
Bernardino Rios Pim
Etevaldo Dias
Lucimar Coutinho
Virgílio Coelho

REDAÇÃO

AC&S Mídia [www.acsmidia.com.br]

EDITOR RESPONSÁVEL

Almerindo Camilo [almerindo@acsmidia.com.br]

EDITOR-EXECUTIVO

Ricardo Ballarín [ricardo@acsmidia.com.br]

FALE COM A REDAÇÃO

(31) 2551-7797 • revistacnt@acsmidia.com.br
Av. Dom Pedro 2º, 4050 • Salas 5 e 6 • Caiçara
CEP 30720-460 • Belo Horizonte (MG)

ESTA REVISTA PODE SER ACESSADA VIA INTERNET:

www.cnt.org.br | www.sestsenat.org.br

ATUALIZAÇÃO DE ENDEREÇO:

cnt@cnt.org.br

PUBLICIDADE

Screenmedia: (11) 3451-0012

REPRESENTANTES

Celso Marino: cel/radio: (11) 9141-2938

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. Edição sob responsabilidade da AC&S Mídia Ltda. Tiragem: 40 mil exemplares



RODOVIAS

União utilizou em 2008 pouco mais da metade dos recursos previstos no orçamento para manutenção, adequação, conservação, construção e restauração de rodovias federais

PÁGINA

36

E MAIS

Humor	6
Mais Transporte	12
Alexandre Garcia	15
Reunião Antaq	52
Despoluir	54
Números do setor	74
Debate	78
Opinião	81
Cartas	82

TRÓLEBUS

Sistema de transporte completa 60 anos de Brasil e se mantém em atividade em São Paulo

PÁGINA 18

ENTREVISTA

Delfim Netto fala sobre os desdobramentos da crise financeira mundial e os reflexos na economia

PÁGINA 8

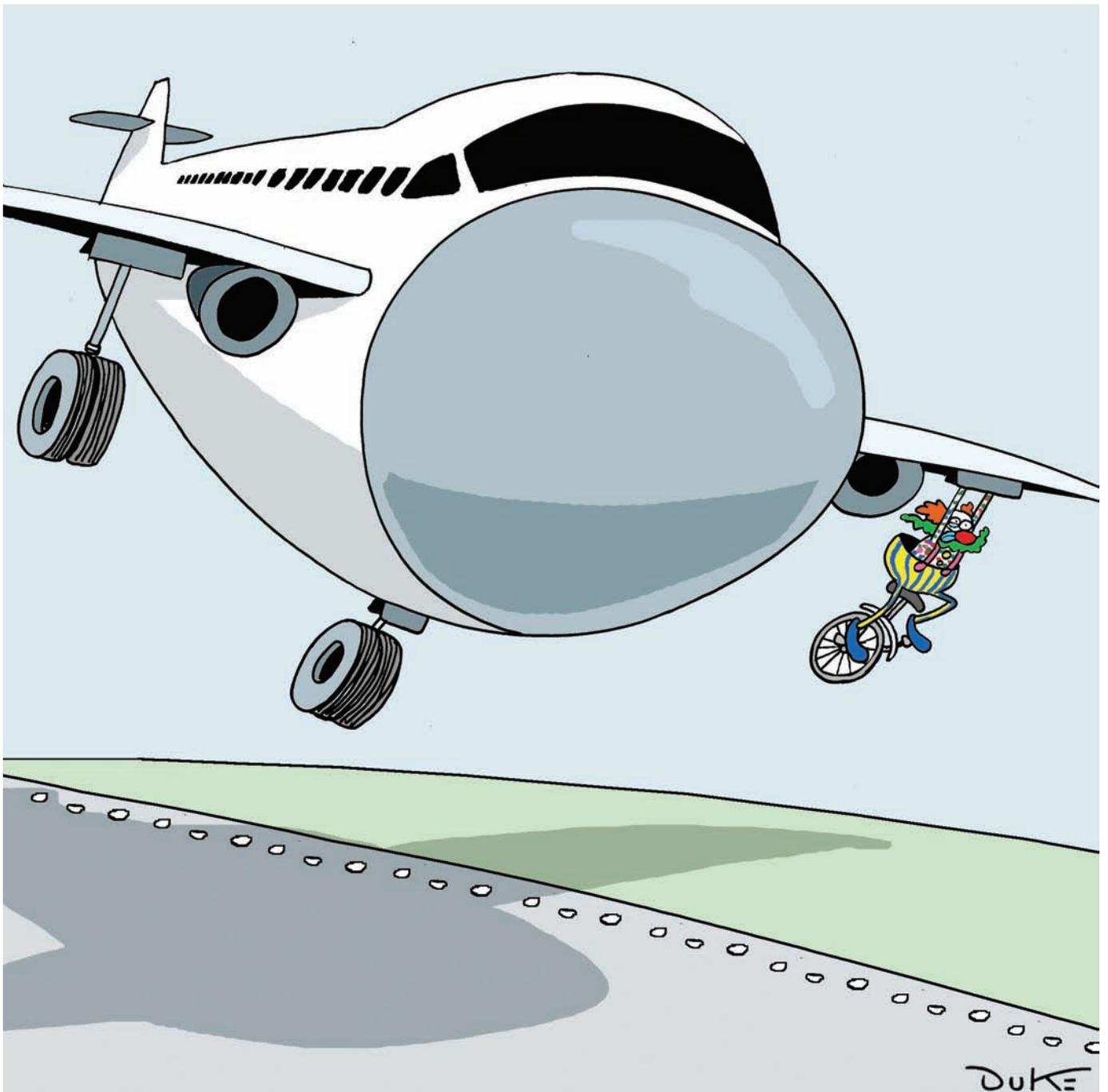
REPORTAGEM DE CAPA

Sest/Senat firma parcerias para qualificar motoristas para o mercado de trabalho, atualmente composto por veículos com alta tecnologia embarcada

Página 24

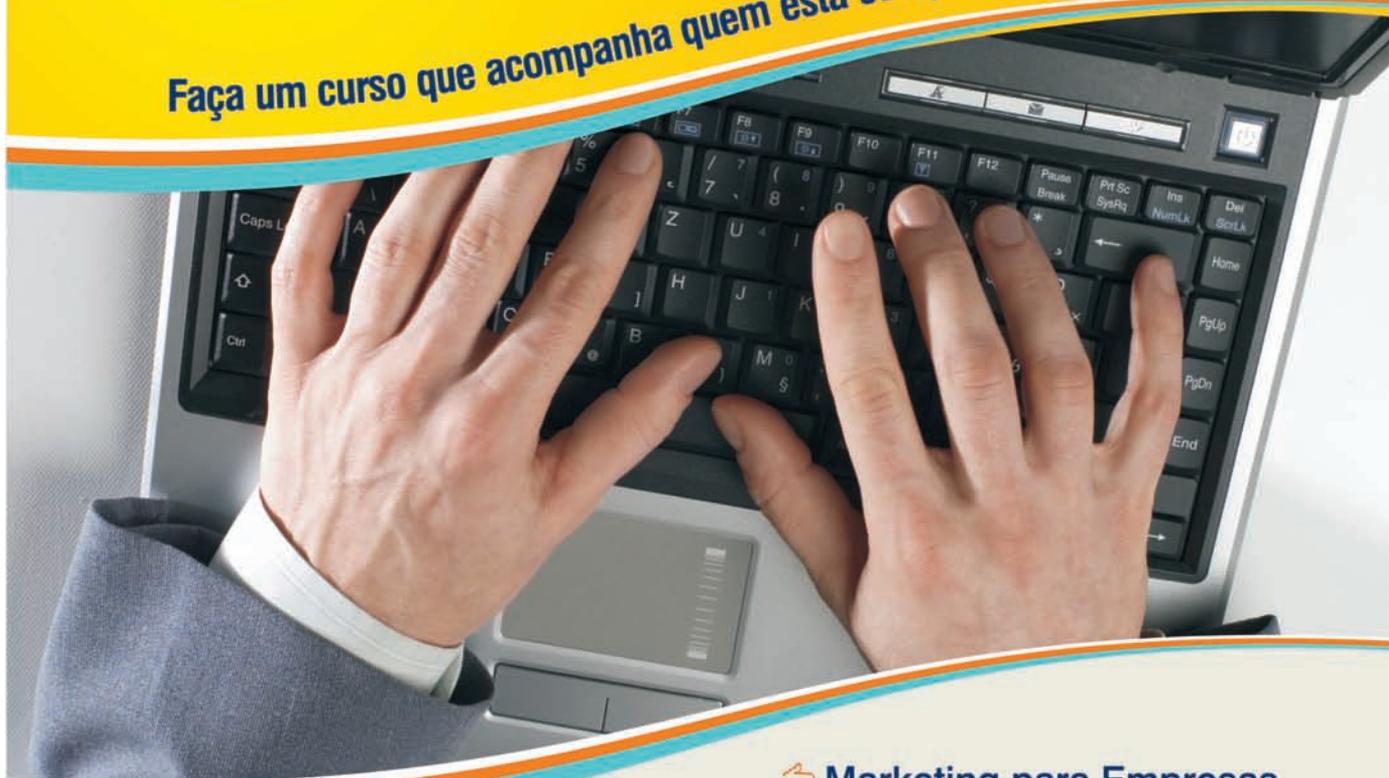


DUKE



Cursos *on-line* **SEST SENAT**

Faça um curso que acompanha quem está sempre em movimento



-  **Logística** - Conceitos e aplicações
-  **Logística** - Gestão de estoques e armazenagem
-  **Logística** - Custo e nível de serviço
-  **Logística** - Gestão do transporte e da frota
-  **Logística** - Informação e novas tecnologias

-  **Marketing para Empresas de Transporte Coletivo**
-  **Gestão para Resultados**
-  **Atendimento Eficaz**
-  **Português**

**SEST
SENAT**

Serviço
Social do
Transporte

Serviço Nacional
de Aprendizagem
do Transporte

www.sestsenat.org.br ou 0800 728 2891

“O governo federal pode acelerar as concessões para utilização de ins e aeroportos e tem um campo aberto para atrair investimentos no setor

ENTREVISTA

DELFIN NETTO

É PRECISO ATACAR OS GAR

POR LIVIA CERZOLI

A crise no mercado financeiro mundial chegou ao Brasil. No entanto, com as medidas anunciadas pelo governo federal, o país tem reagido bem, com medidas de estímulo à produção e ao consumo, como a redução de impostos, criação de novas faixas no Imposto de Renda, um novo pacote para o setor habitacional, entre outras. Mas é preciso fazer mais. A garantia de emprego exige outras intervenções do governo, avalia o economista Antonio Delfim Netto. Para ele, a garantia de investimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) em 2009 e o início da queda da taxa de juros são bons mecanismos contra a crise. Entretanto, ele pede mais rapidez na tomada de decisões e maior abrangência das

ações. Defensor ferrenho “há dezenas de anos” da privatização dos serviços de infraestrutura de transportes, como portos, aeroportos e rodovias, vê nesse o caminho para o país sair mais rapidamente da crise. Delfim Netto foi ministro da Fazenda durante o chamado “milagre econômico” na década de 70, período de maior alta do PIB brasileiro, e se elegeu deputado federal por cinco vezes consecutivas após a redemocratização. Confira trechos da entrevista concedida à **CNT Transporte Atual** com o economista, realizada por e-mail.

O governo anunciou corte no orçamento de 2009, mas garantiu os investimentos do PAC. O caminho é mesmo esse: investir em obras para aquecer a eco-

nomia? O PAC é a “grande solução para o país”?

Logo que os primeiros efeitos da crise bateram aqui, ameaçando quebrar a expectativa positiva que os brasileiros alimentavam em relação ao desenvolvimento econômico, é preciso reconhecer que o presidente Lula teve a intuição correta de que era preciso sustentar a confiança dos brasileiros no seu programa de obras. Ele garantiu aos empresários que não faltarão recursos para as obras do PAC e mostrou ao trabalhador que não era uma boa ideia adiar compras por causa do medo de ser demitido; muito pelo contrário, à medida que ele continuasse a consumir estaria ajudando as vendas das empresas e a manutenção dos empregos. Essas mensagens e mais as medidas objetivas

de redução do IPI e de alívio na tabela do Imposto de Renda dos assalariados, dentre outras, ajudaram a desanuviar de forma importante o ambiente econômico.

Na área de infraestrutura (rodovias, portos), seria a hora de investir na privatização? Entregar mais rodovias e portos à iniciativa privada pode trazer mais investimentos para o país?

Não tenho dúvida. É isso que peço a Deus há dezenas de anos. O presidente Lula, felizmente, abraçou essa bandeira e, a partir do momento em que seu governo realizou os leilões dos eixos rodoviários no centro-sul do país, e lutou para desencaixar os projetos gigantes no rio Madeira, ele ganhou definitivamente a confiança dos empresários, tanto os brasi-

talações portuárias de saneamento”

GALOS

leiros como do exterior. O sucesso dessas iniciativas (especialmente os leilões rodoviários), cuja afluência ultrapassou as expectativas do próprio governo e do setor privado, produziu um forte estímulo nas esferas estaduais. O governo federal pode acelerar as concessões à iniciativa privada para utilização de instalações portuárias e aeroportos e tem um enorme campo aberto para atrair investimentos no importantíssimo setor de saneamento.

No setor de transportes, percebe-se uma queda maior na movimentação de matérias-primas, em que o Brasil é grande exportador, como o minério de ferro. Isso pode acarretar perdas ainda maiores, uma vez que alguns comprado-



res do Brasil entraram em recessão?

Não há dúvida de que, enquanto nossos principais clientes não reagirem ao processo recessivo, a demanda pelas matérias-primas (com o minério de ferro em primeiro lugar) vai continuar enfraquecida. No caso dos alimentos, acredito que haverá uma recuperação

bem mais rápida, o mundo não pode parar de comer e as perdas nas exportações não serão tão grandes tanto no volume como nos preços, esses últimos menos castigados pelo câmbio como nos anos anteriores. O esforço que os países estão fazendo, a começar pelos Estados Unidos, para minimizar o processo recessivo com a ajuda

de fortes investimentos públicos, certamente terá algum efeito a médio prazo. No mercado interno, estamos com uma colheita de grãos bastante satisfatória, apenas ligeiramente inferior à safra recorde do ano passado. O que devemos fazer é atacar os gargalos, que penalizam o escoamento da produção, melhorando os acessos pelas

estradas vicinais, facilitando o tráfego nas grandes vias em demanda dos portos e das regiões processadoras, enfim, agindo de forma a reduzir custos do transporte e desperdícios enormes que se repetem a cada movimentação das safras.

Desde o início da crise, em setembro do ano passado, Estados Unidos e Europa vivem seus reflexos, com perda de empregos e crédito. No Brasil, houve redução no emprego e na produção industrial. A crise é realmente grave por aqui ou são efeitos naturais de final de ano?

Mesmo tendo muito pouco a ver com a patifaria generalizada que afundou o sistema financeiro nos chamados “países centrais” do hemisfério norte, o Brasil, a China e outros emergentes começaram a receber os impactos da crise em sua economia real, na produção, porque esta não vive sem os mecanismos de crédito. Foi a constrição mundial desses mecanismos que nos atingiu, sinalizando a queda do crescimento global (menor comércio, menos recursos para investimentos etc), o que esfriou as expectativas do nos-



SELIC Delfim Netto defende uma redução drástica na taxa de

so próprio crescimento, que estava num ritmo extremamente favorável (certeza de terminar o ano com mais 5,5% de expansão do PIB e de crescimento igual ou superior em 2009/2010). Isso produziu a puxada de freio inicial do último trimestre do ano, o que resultou no contingente de demissões acima do que é normal nos

finais de ano e no receio de efetivar as novas contratações. Esse é o lado negro da crise: por conta da patifaria engendrada em cérebros sofisticados e destituídos de escrúpulos que encontrou acolhida nas mais sólidas e antes mais sérias organizações financeiras mundiais, alguns milhões de pais e mães de famílias, trabalha-

dores e empresários, estão amargando a tragédia do desemprego num hemisfério distante. É certo que os piores efeitos estão sendo relativamente contidos entre nós, temos um número bastante razoável de acordos entre patrões e empregados evitando as dispensas em massa, mas isso não refresca a situação nem serve de



juros para o patamar de 3% ao ano

consolo aos cidadãos privados do direito de trabalhar.

Como está a reação brasileira diante do cenário financeiro mundial? O país é mesmo o mais preparado da América Latina para passar pelo momento de turbulência, como afirmou a OIT (Organização Internacional do Trabalho)?

É correta a avaliação da OIT, nós estamos certamente muito mais bem preparados para resistir ao tranco que a maioria dos países. E temos que reconhecer que o governo vem manobrando os instrumentos de política monetária na direção certa, reduzindo o estrago da turbulência importada dos mercados financeiros externos. O único reparo que faço é que podíamos intervir mais rápido e com muito mais ousadia na questão vital do custo do crédito e no seu atendimento amplo às necessidades dos setores produtivos que não abandonaram o espírito do desenvolvimento em meio aos enormes riscos que a crise trouxe para seus negócios.

Diversos setores da economia, inclusive empresários do transporte, afirmam que o governo acertou nas medidas de incentivo ao consumo para manter a economia aquecida, como cortar impostos de veículos. O governo federal tem mesmo tomado as decisões corretas? As medidas não acabam restritas somente a alguns setores?

Um pouco mais do que no campo estrito da política monetária, o governo está tomando as decisões corretas e tempestivas para não deixar cair o ritmo da produção e para estimular a continuidade dos investimentos. De novo, a minha crítica casa com a de vocês. É preciso maior abrangência e mais velocidade na implementação das medidas.

As taxas de juros ainda estão altas, mas, diante da crise e da pressão, o Banco Central cortou a Selic em 1 ponto na reunião de janeiro do Copom. Isso foi suficiente?

É preciso continuar cortando a taxa básica de juros. Pelo meu desejo já devia ter reduzido bem mais. O Banco Central pode perfeitamente adotar o viés permanente de baixa, para que os empresários, os investidores e o mercado, enfim, percebam que é esse o objetivo e não tem volta. Não há nenhuma razão para que se continue impondo ao Brasil taxas de juro elevadíssimas como as que sustentamos há 20 e tantos anos, quando a economia consegue viver muito bem (e infinitamente melhor) se puder trabalhar com taxas de juro

reais de 3% ao ano e até menos, como os demais países razoavelmente civilizados.

Quando e como foi realmente o início da crise que vivemos hoje?

Foi em setembro do ano passado realmente que a crise sacudiu os mercados financeiros, no dia em que o desajeitado secretário do Tesouro americano, Henry Paulson, contrariando a expectativa geral, anunciou que o governo não iria socorrer e deixou quebrar o Lehman Brothers, um dos quatro maiores bancos de investimento dos Estados Unidos. Ele "administra" algumas dezenas de bilhões de dólares de milhares de poupadores e/ou especuladores e é aquela história: era um dos "grandes demais para quebrar". Embora há mais de um ano se esperasse o estouro da bolha dos "subprimes", a mudança abrupta das expectativas em torno do suporte oficial produziu o pânico que saltou do mercado financeiro americano para o resto do mundo, inicialmente com mais força na Eurolândia e na Ásia, revelando que o contágio nos bancos atingia uma escala global, o que interrompeu os circuitos econômicos, quer dizer começou a paralisar a economia real. ●

MAIS TRANSPORTE

HOMENAGEM

Nilton Chieppe é destaque em Verona

O presidente do Grupo Águia Branca, Nilton Chieppe, recebeu homenagem da Câmara de Comércio de Verona, Itália, por ser descendente veronês com destaque no setor empresarial. Chieppe está à frente de uma das empresas mais importantes do setor de logística do Brasil. Sediado no Espírito Santo e com 63 anos de atuação, o Grupo Águia Branca é hoje administrado por uma holding e integrado por três unidades de negócio. A homenagem recebida por Chieppe é concedida anualmente a empresários veronenses e, pela primeira vez, a Câmara de Comércio de Verona homenageou um brasileiro descendente dessa cidade italiana.

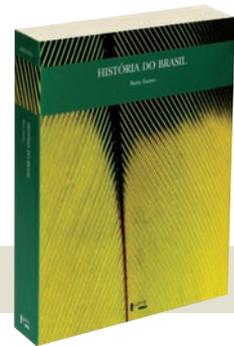
Para Nilton Chieppe, os valores trazidos por seus antepassados foram essenciais para a construção do Grupo Águia Branca. "O principal valor trazido pelos meus avós para os negócios é o respeito às autoridades, às pessoas que trabalham conosco, aos nossos clientes e ao próprio nome." Ele ressalta que a homenagem se estende a todos

os veronenses que deixaram suas raízes e se estabeleceram no Espírito Santo, onde grande parte da população é descendente de italianos.

A história da família Chieppe pode ser conhecida por meio do site www.memoriaaguiaabranca.com.br ou no Centro de Memória Águia Branca, em Cariacica, Grande Vitória. Segundo a assessoria do Grupo, o site foi desenvolvi-

do com o objetivo de ampliar o acesso à saga da família Chieppe e, assim, estreitar o relacionamento da empresa com o público. Já o Centro de Memória funciona desde 2006, com exposição de painéis, miniaturas de veículos que mostram a evolução da frota, um modelo de ônibus da década de 50 e exibição de vídeos institucionais e históricos.

GRUPO ÁGUIA BRANCA/DIVULGAÇÃO

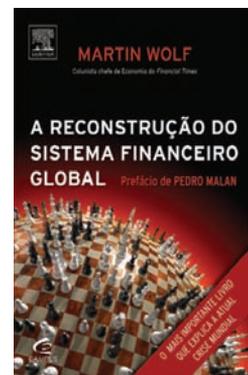


História do Brasil

Ao estudar mais de 500 anos de história, o autor prioriza a análise sobre instituições que surgiram no país. O livro sai com nova edição.

De Boris Fausto.

Edusp, 664 págs, R\$ 102



A Reconstrução do Sistema Financeiro Global

Da origem da atual crise aos diversos momentos econômicos vividos pelo homem, o jornalista britânico traça um painel amplo sobre o momento.

De Martin Wolf.

Campus, 256 págs, R\$ 65



A Face da Guerra

Coletânea de textos da jornalista, que cobriu boa parte dos conflitos do século 20, da Guerra Civil Espanhola (1936) à invasão do Panamá (1990).

De Martha Gellhorn.

Objetiva, 416 págs, R\$ 45,90

AUTOMEC

De 14 a 18 de abril acontece em São Paulo a Automec 2009 (Feira Internacional de Autopeças, Equipamentos e Serviços), que apresentará as mais recentes novidades para o mercado automotivo. A expectativa é reunir mais de 1.400 expositores de 30 países e receber aproximadamente 90 mil visitantes. A Automec será realizada no Pavilhão de Exposições do Anhembi numa área de 72 mil metros quadrados. Os visitantes poderão conferir seções de autopeças e acessórios; máquinas, equipamentos e serviços para a indústria automotiva e concessionárias; oficinas mecânicas e postos de serviços; entre outras.

POSSE

Janir Branco foi empossado superintendente do porto de Rio Grande em fevereiro. Na posse, ele assinou uma carta-compromisso de transparência e responsabilidade. Ele afirmou que sua gestão será inovadora. "Diante do quadro de crise, o desafio é dar gestão moderna ao porto, complexo importante para crescimento e desenvolvimento da economia gaúcha. Rio Grande ficará conhecida como cidade do Porto do Mercosul, onde nos últimos dois anos chegaram investimentos de R\$ 6 bilhões."

CENTRO DE COMUNICAÇÃO SOCIAL DA MARINHA/DIVULGAÇÃO



NOVA EMBARCAÇÃO NA MARINHA

A Marinha do Brasil incorporou, no dia 3 de fevereiro, um novo navio à sua frota. A embarcação recebeu o nome de Almirante Maximiano, em homenagem ao insigne almirante-de-esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. Ele foi ministro da Marinha entre 1979 e 1984 e responsável pela incorporação do navio Barão de Teffé, que abriu caminho para a presença do Brasil na Antártica, com a primeira Expedição Antártica Brasileira, que ocasionou no estabelecimento da EACF (Estação Antártica Comandante Ferraz). O novo navio polar chega para auxiliar a Marinha na região. O Almirante Maximiano será empregado, prioritariamente, em coletas de dados oceanográficos na Antártica, em apoio aos projetos científicos do Proantar (Programa Antártico). Com o navio será possível realizar, também, levantamentos hidroceanoográficos para a atualização de cartas e publicações náuticas, sem prejuízo às atividades de apoio logístico da EACF.

MAIS TRANSPORTE

GRANELEIRO

RANDON/DIVULGAÇÃO



INVESTIMENTO Nova pintura consumiu R\$ 70 milhões

Randon 60 anos

Em comemoração aos seus 60 anos de fundação, a Randon lançou em fevereiro uma linha especial: a graneleira Randon série 60 anos. O destaque da série é a nova pintura que confere ao produto maior padrão de qualidade, durabilidade e resistência à corrosão, com cinco anos de garantia (de acordo com especificações no manual de garantia) para a pintura do chassi. O processo produtivo da pintura passa por um pré-tratamento e pela preparação das superfícies dos produtos e peças

para a produção da pintura especial somou R\$ 70 milhões, entre maquinário, infraestrutura e a construção do novo prédio da empresa. “Fizemos um alto investimento para entregar aos nossos clientes, produtos com a mesma preparação de superfície e pintura utilizada em automóveis e em cabinas de caminhão. Estamos proporcionando maior durabilidade aos nossos semirreboques e ampliando a garantia da pintura do chassi para cinco anos”, declarou, durante o lançamento da graneleira, Norberto Fabris, diretor executivo da Randon.

SEGURANÇA

De 17 a 19 deste mês acontece, simultaneamente, no Expo Center Norte em São Paulo, a ISC Brasil (Feira e Conferência Internacional de Segurança Eletrônica) e a Intersecurity 2009 (Feira Internacional de Segurança Urbana). Os eventos prometem trazer ao Brasil os últimos avanços tecnológicos e as soluções para diversos segmentos, com destaque para os equipamentos e serviços de controle e segurança veicular e de monitoramento do trânsito

nas cidades e rodovias. Os expositores ISC Brasil 2009 apresentarão inovações tecnológicas a fim de atender as necessidades de segurança. O evento é voltado para profissionais e especialistas do setor e tomadores de decisão de outros segmentos ligados à segurança pública ou privada. Os organizadores estimam um público superior a 5.000 visitantes para conferir as novidades de mais de cem expositores de vários países.

INTERMODAL 2009

A Intermodal South America 2009 será realizada de 14 a 16 de abril no Transamérica ExpoCenter, na capital paulista. Considerada a maior e mais importante feira do setor na América Latina, a Intermodal chega à sua 15ª edição. A cada ano a Intermodal apresenta novidades no setor tecnologia em serviços, equipamentos e produtos e inovação, servindo de plataforma para lançamentos, reforço de marca, jointventures, vendas e network. Segundo a

organização, estão confirmados mais de 450 expositores nacionais e internacionais. Além da tradicional exposição, o evento terá programas de conferências, com mais de 150 palestras. Estão previstas as conferências: “Summit Marítimo Internacional”; “Summit de Transporte Intrassulamericano” e “Air Cargo South America Summit”, além do Fórum de Comércio Exterior e Logística. A expectativa dos organizadores é que o público supere a marca de 45 mil visitantes.



ALEXANDRE GARCIA

“Foi preciso uma crise para o governo perceber que duplicar e recuperar estradas é bom para o país, cria emprego e gira riqueza”

Eleição, crise e estrada

Brasília (Alô) - Quando quase todo mundo decidiu punir com um embargo a África do Sul por causa do apartheid, um dos produtos que passou a escassear por lá foi o petróleo.

Na falta de asfalto para fazer estradas, o governo pavimentou-as com concreto. E elas estão lá, maravilhosas, durando décadas. Indo para o aeroporto, a motorista imprimia 160 km/h no seu Mercedes, numa rodovia impecável. No Brasil, fatores externos, unindo-se a circunstâncias internas, podem ajudar a resolver algo que se arrasta sem solução. Pode ser que a crise mundial, o PAC, a campanha presidencial já nas ruas, todos juntos, enfim, deem um jeito nessas picadas que muitos insistem em chamar de rodovias.

O governo parece ansioso em mostrar serviço e resultados. O Dnit, certamente com orientação do Palácio do Planalto (não necessariamente do presidente), deu um ultimato: até maio, as empreiteiras contratadas para obras de duplicação e recuperação de rodovias têm que mostrar serviço. Ou os contratos serão rescindidos e elas serão substituídas por quem queira trabalhar. O diretor-geral do Dnit, Luiz Antônio Pagot, segundo os jornais, ameaçou: “Agora vou botar o dedo na ferida. A grande maioria das empreiteiras não está tendo resolutividade”.

Não sei o que ele quis dizer com o palavão, certamente destinado às mães dos empreiteiros. Resolutividade deve ser algo que está faltando às empreiteiras, deduzo eu com boa vontade. A irritação que o levou a criar o palavão deve mostrar o quanto o pressionam do Palácio do Planalto para mostrar serviço, mostrar que, com a pres-

ção dos meios de informação, não adianta mais tapar buraco. É preciso fazer algo. Pressões para que não se deixe mal a “mãe do PAC” na pavimentação para o caminho da Presidência da República. Quem precisa de estrada sai ganhando nesse jogo político-eleitoral.

Foi preciso uma crise, que coincide com a linha de largada de uma sucessão presidencial, para o governo perceber que duplicar e recuperar estradas é bom para a economia. Investimento na construção e em melhoria cria emprego e faz girar a riqueza. É, sobretudo, uma aplicação de alto rendimento: quando uma rodovia é usada, a riqueza circula com mais fluidez e o desperdício em veículos e cargas diminui. De quebra, o governo mostra serviço ao eleitorado...

Entretanto, as britas do asfalto têm comentado que o critério técnico tem sido ultrapassado pelo critério político - nas estradas federais, estaduais e municipais. Tem valido o fator “QP” - quem pediu. Pode até coincidir com as necessidades técnicas. Um prefeito me disse que vem brigando para a duplicação de uma BR chegar até o município dele - e mostra o quanto isso iria estimular o crescimento da comuna. O perigo é quando a pressão política não coincide com as verdadeiras necessidades e o investimento é puro desperdício.

Enfim, a crise, a eleição do próximo ano e o desejo de segurar o PIB podem ajudar a sanar uma omissão quanto à verdadeira questão: sem transporte, a riqueza não circula. Quem não via esse óbvio ululante agora enxerga pelos óculos de grau da crise e da eleição. Se resultar em melhoria do sistema viário, que venha, nem importa por quê.

SEJA UM AMIGO DO MEIO AMBIENTE!

Todos podemos colaborar com a conservação do planeta.

Buscando envolver os caminhoneiros, taxistas e trabalhadores em transporte na luta pela conservação ambiental, a Confederação Nacional do Transporte - CNT elaborou os cursos "Amigos do Meio Ambiente", que serão presenciais e gratuitos.

Caminhoneiro Amigo do Meio Ambiente - 8 horas-aula.

Taxista Amigo do Meio Ambiente - 6 horas-aula.

Trabalhador em Transporte Amigo do Meio Ambiente - 4 horas-aula.

Informações e inscrições acesse:
www.cnt.org.br/despoluir ou 0800 728 2891.



CNT | Confederação
Nacional do
Transporte

DESPOLUIR
PROGRAMA AMBIENTAL DO TRANSPORTE

LEMBRANÇA Imagens de trólebus que circularam em Araraquara, nas décadas de 60 e 70

HISTÓRIA

O TRÓLEBUS SOBREVIVE

SISTEMA DE TRANSPORTE NÃO POLUENTE COMPLETA 60 ANOS E EXPERIMENTA PROCESSO DE EXPANSÃO EM SÃO PAULO

POR **EDSON CRUZ**

Os 455 anos de São Paulo, festejados no último 25 de janeiro, contaram com um convidado muito especial. A SPTrans, em parceria com outros órgãos da administração municipal, promoveu um passeio de trólebus pelos principais pontos turísticos da capital paulista, como os edifícios Itália e Martinelli, o Teatro Municipal, o edifício Matarazzo (atual sede da prefeitura) e a Catedral da Sé. Durante cerca de 40

minutos, moradores e turistas estiveram a bordo do veículo, que em abril deste ano completa 60 anos de vida no Brasil.

O sistema totalmente elétrico, ecologicamente correto, porque possui poluição zero, está em extinção no país, mas continua vivo em São Paulo. Na capital e na região metropolitana, a administração pública está realizando obras para expandir a rede de trólebus. Em Santos, também ainda circulam seis veículos.

Irmão gêmeo do bonde, os dois veículos de tração elétrica nasceram juntos na Alemanha, em 1882. No Brasil, os bondes chegaram em 1900 e o primeiro trólebus só fez a sua viagem inaugural em São Paulo, em 22 de abril de 1949, conduzido pelo então governador de São Paulo, Ademar Pereira de Barros (1938/1941, 1947/1951 e 1963/1966). O ônibus fez o percurso entre o bairro da Aclimação (zona sul) e a praça João

Mendes, no centro, substituindo a antiga linha 19 dos bondes.

No Brasil, os trólebus chegaram para substituir os bondes. "Em um momento em que os bondes estavam em decadência, os trólebus foram considerados uma boa opção para manter a tração elétrica em algumas linhas de bondes que foram desativadas", diz o diretor do movimento Respira São Paulo, Jorge Françaço de Moraes. A ONG defende e incentiva o uso de meios





“Naquele tempo, os motoristas e cobradores dos trólebus tinham o status de artistas”

MANOEL PEREIRA FRAY,
FUNCIONÁRIO DA CTA

de transporte não poluentes, principalmente os que possuem tração elétrica, como metrô, trens, trólebus, bondes e trens modernos, os VLTs (veículos leves sobre trilhos).

Depois de São Paulo, a novidade se espalhou por todo o país. Belo Horizonte foi a segunda capital a aderir ao sistema, em 1953. Naquele ano, quatro veículos Twin/Coach foram importados dos EUA e começaram a rodar na capital mineira. Em

1986, o governo de Minas Gerais fez licitação para que os trólebus retornassem a Belo Horizonte, com trechos, principalmente na avenida Cristiano Machado, uma das principais da capital, mas, no ano seguinte, o projeto foi abortado. Cidades como Campos (RJ) e Rio Claro (SP) também aderiram à ideia.

A cidade de Araraquara, a 251 km de São Paulo, inovou e foi a primeira do interior brasileiro a optar pelo trólebus, em 1949. Até

então o sistema de transporte urbano de Araraquara era realizado em charretes e veículos próprios. “Houve inclusive um racha na Câmara de Vereadores quando o ex-prefeito Rômulo Lupo sugeriu a inovação. Alguns vereadores mais conservadores achavam que o sistema era moderno demais para uma cidade do tamanho de Araraquara (na época, com pouco mais de 60 mil habitantes). Outros questionaram o alto custo”, diz Manoel Pereira

Veículos híbridos ganham espaço

Os veículos elétricos híbridos são uma tendência mundial. Para os mais otimistas, como o presidente da ABVE (Associação Brasileira de Veículos Elétricos), Antônio Nunes Júnior, serão maioria em 2020. “Atualmente, o veículo mais vendido nos Estados Unidos (o Prius, da Toyota) é elétrico híbrido”, afirma. Em 2008, a vendagem do Prius superou 1 milhão de unidades em todo o mundo, de acordo com a ABVE.

Os ônibus híbridos respondem por um terço dos cerca de 1.700 veículos que integram a frota de Nova York e “podem ser vistos, com frequência, em Toronto (Canadá), Seattle (EUA) e em Londres (Inglaterra)”, diz Nunes. No Brasil, a única empresa que produz ônibus híbridos, a Eletrabus, fica em São Bernardo do Campo (SP). De acordo com a gerente comercial da empresa, Ieda Maria Alves Oliveira, há 38 ônibus híbridos em circulação nas cidades que integram a Grande São Paulo.

Na opinião do diretor de relações institucionais da Anfavea, Ademar Cantero, o futuro dos veículos reserva outras opções com automóveis movidos a células de combustível e com utilização do hidrogênio. “De toda forma essas pesquisas se encontram em sua primeira etapa de desenvolvimento e tecnologia que mal imaginamos ainda poderão vir a ser desenvolvidas. O ideal seria que o mercado oferecesse ao consumidor veículos econômicos em termos de combustíveis, compactos

em função do trânsito, seguros para o condutor e passageiros e amigáveis ao meio ambiente”, afirma.

Os ônibus híbridos se utilizam de tração elétrica no motor e possuem como fontes de energia geradores, como os existentes na maioria das empresas brasileiras, e um conjunto de baterias. O gerador aciona as rodas e um grupo de baterias armazena e fornece energia adicional ao motor. Durante as várias paradas do percurso e nas constantes frenagens, as baterias são recarregadas. Isso faz com que o motor fique com uma rotação fixa e contribui para reduzir os custos de manutenção.

O sistema sofre de alguns entraves no Brasil. “O preço dos veículos híbridos é muito superior ao dos convencionais a diesel, mesmo considerando a sua fabricação no Brasil. Os importados são mais caros e inviabilizam totalmente o equilíbrio financeiro das empresas”, diz o diretor superintendente da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), Marcos Bicalho dos Santos. Os ônibus híbridos custam em média R\$ 470 mil e os a diesel, R\$ 370 mil.

Outra questão é sobre a tecnologia. “A indústria nacional ainda tem que se desenvolver muito nessa área e absorver tecnologia dos países desenvolvidos. Além disso, as operadoras também têm que investir no conhecimento sobre essa tecnologia propulsora para que a manutenção e a operação sejam realizadas de forma adequada”, diz Bicalho.



EXPANSÃO EMTU planeja aumentar em mais 11 km a oferta

Fray, 63 anos, que trabalha na CTA (Companhia de Trólebus de Araraquara) desde 1959 e hoje, mesmo aposentado, ainda exerce a função de encarregado de manutenção elétrica.

O sistema de trólebus da cidade chegou a ter em seu auge, nos anos 80, 46 veículos e uma rede de 60,9 km que entrecortava toda a cidade. “Naquele tempo, os motoristas e cobradores dos trólebus tinham o status de artistas, ganhavam crédito no comércio e lanches trazidos pelos passageiros. Um transporte que era usado até pela classe alta da cidade”, diz Fray, que nessa época era um dos cobradores da em-

presa. Com a grande adesão de usuários, a CTA Araraquara ainda aproveitou-se da desativação do sistema de trólebus de outras cidades (Porto Alegre, Salvador e Campos) e reformou e ampliou a linha do veículo.

Assim como em outras cidades brasileiras, o trólebus de Araraquara foi extinto devido à diminuição da produção. Além disso, a reposição de peças passou a ser feita apenas por encomenda. A última linha saiu de circulação em 1999. Atualmente, a memória do trólebus da cidade se resume a um museu localizado dentro do primeiro veículo que entrou em circulação e tinha o apelido de

FOTOS ELISA RODRIGUES/SPTRANS/DIVULGAÇÃO



do sistema de trólebus em São Paulo

**ANIVERSÁRIO** São Paulo comemorou 455 anos com um passeio de trólebus pela cidade

EM SÃO PAULO CIRCULAM ATUALMENTE

212

TRÓLEBUS

“Bonitão”, que foi adaptado para visitação de turistas.

Outros trólebus podem ser vistos no Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla, em São Paulo, e em exposições como a do Primeiro Clube do Ônibus Antigo (www.primeiroclubedoonibusantigo.com). No museu, estão guardadas relíquias como o primeiro trólebus de fabricação nacional, além de um acervo composto por fotos, livros, móveis, objetos e outros documentos (leia mais na edição 136, de dezembro de 2006, da **Transporte Atual**)

Em São Paulo, atualmente, circulam 212 trólebus, em 12 li-

nhas, principalmente na região leste da cidade. De acordo com a assessoria de imprensa da SPTrans, ainda este ano a prefeitura deve colocar em circulação 140 novos veículos, que vão substituir os mais antigos. Eles são totalmente acessíveis, com rampa para cadeirantes, do chão até a plataforma onde ficam os passageiros. Será criado também um corredor exclusivo para trólebus, que vai do extremo leste da cidade ao centro - serão 25 km que deverão atender a 400 mil usuários por dia.

Outros 78 trólebus operam no Corredor Metropolitano ABD, que começa e termina na capi-

tal, mas passa por quatro outros municípios da Grande São Paulo (Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo e Diadema). Esse corredor, inclusive, foi totalmente concebido para ser operado exclusivamente por trólebus. De acordo com a EMTU (Empresa Municipal de Transportes Urbanos), que administra os trechos, a rede de trólebus, que hoje representa 30% da frota de coletivos que transitam pelo corredor, deve ser expandida em outros 11 km e vai contemplar o trajeto entre Diadema e a zona sul de São Paulo. A proposta orçamentária desse empreendimento é de R\$ 39 milhões.

POR ONDE O TRÓLEBUS CIRCULOU

CIDADE	INAUGURAÇÃO	SITUAÇÃO DO SISTEMA
São Paulo (SP)	1949	Em operação
Belo Horizonte (MG)	1953	Encerrado em 1969
Niterói (RJ)	1953	Encerrado em 1967
Campos (RJ)	1957	Encerrado em 1967
Salvador (BA)	1958	Encerrado em 1969
Araraquara (SP)	1959	Encerrado em 1999
Recife (PE)	1960	Encerrado em 2001
Rio de Janeiro (RJ)	1962	Encerrado em 1971
Santos (SP)	1963	Em operação
Porto Alegre (RS)	1963	Encerrado em 1969
Fortaleza (CE)	1967	Encerrado em 1971
Rio Claro (SP)	1988	Encerrado em 1993

Fonte: Waldemar Correia Stiel, em "História do Transporte Urbano"

A chegada dos trólebus também causou euforia aos moradores de Santos. "Houve muitas pessoas que deixaram seus trabalhos para acompanhar o desembarque dos veículos no Porto de Santos", diz o engenheiro eletrônico, Emílio Sérgio Pechini, que, por hobby, há mais de 20 anos faz pesquisas sobre veículos elétricos, principalmente bondes e trólebus, e mantém atualizado um blog na Internet (www.pechini.blogspot.com). Naquele 12 de agosto de 1963 desembarcaram 50 trólebus da fábrica italiana Fiat no porto. Devido a entraves alfandegários, algumas linhas demoraram a entrar em operação.

No final dos anos 60, o sistema quase foi desativado pela administração municipal da época, mas a crise do petróleo em 1973 proporcionou a sobrevivência dos trólebus em Santos. Em 1980, a frota foi renovada com 25 veículos. "Em 1996, essa safra teve destino trágico e foi vendida como sucata a um ferro-velho. Apenas dois veículos tiveram um outro destino. Um deles foi arrematado por um fazendeiro e se encontra numa chácara numa cidade perto de Santos e outro, que já foi uma biblioteca volante, está no pátio da CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) em Santos", conta Pechini. Outros



SANTOS Cidade mantém seis linhas em operação regular

seis veículos, adquiridos em 1988, ainda se encontram em circulação na linha 20. "Em breve, dois desses veículos vão ter um outro destino e transportar turistas do bairro do Gonzaga ao centro histórico", afirma Pechini.

A grande longevidade do veículo se explica pela poluição zero. "Os trólebus não emitem poluentes e, de quebra, são mais silenciosos que outros veículos tidos como não poluentes, como ônibus elétrico híbrido, ônibus movido a biodiesel e a gás. Esses outros dependem da queima de algum produto e, por isso, emitem mais gases poluentes", diz Jorge Françaço. Outra vantagem

é que os usuários viajam com mais conforto. Sem câmbio para troca de marchas, os passageiros não estão expostos aos costumes solavancos típicos dos ônibus regulares que rodam nas principais cidades brasileiras.

Menos poluição resulta ainda em um grande ganho de saúde e qualidade de vida para os paulistanos. "O trólebus é um caso à parte porque não emite nenhum poluente, mas os ônibus movidos a diesel de São Paulo têm um altíssimo nível de concentração de partículas poluentes", afirma o coordenador do Instituto Nacional de Análise Integrada de Risco Ambiental da USP (Universidade

ARQUIVO EM/DA PRESS



BELO HORIZONTE Capital mineira usou trólebus como transporte de 1953 até 1969. Iniciativas posteriores não vingaram na cidade

ARQUIVO EM/DA PRESS



“Os trólebus não emitem poluentes e, de quebra, são mais silenciosos que outros veículos”

JORGE FRANÇOZO,
DIRETOR DA ONG RESPIRA SÃO PAULO

de São Paulo), Paulo Saldiva. A OMS (Organização Mundial de Saúde) considera que a concentração ideal de poluentes não deve ultrapassar a 10 microgramas por metro cúbico expelido no ar. Em alguns trechos de São Paulo, onde não há linhas de trólebus, a concentração chega a 140, segundo Saldiva.

O professor diz que o ideal seria que, pelo menos, a administração pública municipal fizesse incentivos fiscais para empresas que optassem por manter veículos não poluentes em suas frotas. “Isso contribuiria para a redução do índice de doenças cardiorrespiratórias e pulmonares e evita-

ria muitos óbitos entre os paulistanos”, afirma. Segundo Saldiva, em corredores de ônibus mais poluentes, a expectativa de vida dos moradores é reduzida em pelo menos um ano.

Pesquisas do IPDT (Instituto de Políticas de Desenvolvimento do Transporte de São Paulo) enumeram as desvantagens do sistema de trólebus. As principais se referem às constantes quedas de energia, que ocorrem principalmente em períodos chuvosos e que fazem com que o veículo fique parado por vários minutos. De acordo com a SPTrans, em São Paulo, ocorre pelo menos um rompimento

de rede aérea de energia a cada dois dias.

Outra desvantagem indicada no estudo do IPDT é que os trólebus contribuem determinante para poluição visual da capital paulista. Como dependem de cabos aéreos para se locomoverem, em muitos locais da cidade existem emaranhados de fios que se entrecortam e “enfeiam” o espaço aéreo de São Paulo. “Esteticamente não é mesmo tão bonito de se ver, mas os ganhos com a saúde dos paulistanos são extremamente compensadores”, diz o arquiteto e estudioso das cidades há mais de 40 anos, Cândido Malta Campos Filho. ●

A yellow Volvo truck is shown from a front-three-quarter view. The truck features several branding elements: 'SEST SENAT MOTORISTA PROFESSIONAL' on the front grille, 'VOLVO' on the side door, and 'SEST SENAT' on the side panel. The model '440' is visible near the door. The truck is parked in front of a building with blue window frames. A large white text overlay is centered over the truck.

PROCURA-SE CAMINHONEIRO

EMPRESAS BUSCAM MOTORISTAS CAPAZES DE COMANDAR VEÍCULOS EQUIPADOS COM ALTA TECNOLOGIA. QUALIFICAÇÃO PODE GARANTIR BOA COLOCAÇÃO NO MERCADO DE TRABALHO

REPORTAGEM DE CAPA

POR **LIVIA CEREZOLI**

Na boleia, um computador de bordo indica qual a velocidade ideal para se consumir menos combustível durante a viagem. No painel, o controle do sistema de rastreamento via satélite já é mero detalhe. Dirigir um caminhão hoje requer muito mais do que o movimento contínuo de acelerar e trocar a marcha.

Se, por um lado, as novas tecnologias garantem mais segurança e conforto nas viagens, por outro elas têm afastado alguns caminhoneiros do mercado, e mesmo em tempos de crise a oferta de trabalho no setor é alta. Entre dezembro do ano passado e janeiro deste ano, por exemplo, o número de vagas abertas para caminhoneiros chegou a 959 nos Estados de Minas Gerais, São Paulo, Pernambuco e Paraná, importantes centros logísticos do país. O piso da categoria gira em torno de R\$ 800 a R\$ 1.000.

O presidente da ABTC (Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga), Newton Gibson, confirma que o mercado está carente de caminhoneiros preparados. “Se uma grande empresa decidir comprar um número maior de caminhões, não vai encontrar profissionais prontos para operá-los”, diz Gibson, que também é vice-presidente da CNT e presidente do Conselho Regional Nordeste 3 do Sest/Senat.

De acordo com ele, a tecnologia é importante para a operacionalidade e a segurança das empresas e motoristas. Equipamentos modernos, como o sistema de rastreamento, auxiliam cada vez mais no transporte de cargas durante longas viagens.

“Falta conscientização” é a explicação de Flávio Benatti, presidente da Fetcesp



HÁ VAGAS

PARANÁ

www.setp.pr.gov.br

• Curitiba

Rua Pedro Ivo, 744 - Centro
Contatos: (41) 3883-2200 /
agcuritiba@setp.pr.gov.br
Atendimento: 7h10 às 16h30

• Maringá

Rua Joubert de Carvalho,
674 - Zona 1
Contatos: (44) 3269-6958 /
agmaringa@setp.pr.gov.br
Atendimento: 8h às 17h

RIO GRANDE DO SUL

www.fgtas.rs.gov.br

• Porto Alegre

Captação de vagas
Rua Washington Luiz,
1.110 - Centro
Contato: (51) 3284.6099

• Uruguaiana

Avenida Flores da Cunha, 1.865
Contatos: (55) 3412-2716 /
uruguaiana@fgtas.rs.gov.br
Atendimento: 8h às 12h /
13h30 às 17h

PERNAMBUCO

www.sje.pe.gov.br

• Recife

Rua da Aurora, 425 - Boa Vista
Contatos: (81) 3183.7000 /
cvagas@agenciadotrabalho.pe.gov.br
Atendimento: 7h às 17h

MINAS GERAIS

<http://sinem.bitsserver.com.br>

• Belo Horizonte

Av. Amazonas, 478 - Centro
Contatos: (31) 3212-2415 /
sinebh@social.mg.gov.br
Atendimento: 7h30 às 17h

• Uberlândia

Praça Tubal Vilela, 60 - Centro
Contatos: (34) 3231-4433 /
sineuberlandia@social.mg.gov.br
Atendimento: 8h às 17h

SÃO PAULO

www.emprego.sp.gov.br
www.cst.org.br

• São Paulo

Rua Galvão Bueno, 782 - Liberdade
Atendimento: 7h às 16h
Rua Barão do Rio Branco, 864 -
Centro
Atendimento: 7h às 16h

Fonte: Sines/Secretarias
Estaduais de Emprego/Postos
de Apoio ao Trabalhador



TECNOLOGIA Painel do caminhão Mercedes-Benz modelo Atego Axor é exemplo de sofisticação

(Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo) e do Conselho Regional do Sest/Senat. Segundo ele, há hoje uma alta tecnologia embarcada nos caminhões, mas ainda falta perceber a importância do treinamento do profissional que vai trabalhar nesse veículo. “Toda empresa que investe em qualificação de mão-de-obra acaba tendo os melhores resultados financeiros na soma dos lucros”, afirma.

Segundo a pesquisa Demanda por Qualificação Profissional, realizada em 2007 pelo IDT (Instituto de Desenvolvimento do Transporte) por

meio da Escola do Transporte, 64% dos empresários consideraram a falta de conhecimento específico um problema para a contratação. Isso serve de alerta para a necessidade de especialização.

Já que o caminho é o aprendizado, opções não faltam no mercado. Entidades como o Sest/Senat investem no setor, montadoras oferecem treinamentos e grandes transportadoras também já têm seus centros próprios de ensino.

Em 15 anos de atuação, o Sest/Senat já capacitou cerca de 8 milhões de profissionais do transporte (entre cursos

presenciais e de educação à distância) nas 128 unidades instaladas em todos os Estados do país. Entre os mais de 200 cursos desenvolvidos pela Escola do Transporte e oferecidos pelo Sest/Senat está o Excelência Profissional para Motoristas de Transporte de Carga, feito em parceria com a Mercedes-Benz, que doou um caminhão para o treinamento dos profissionais nas unidades de São Paulo. O curso deve ser ampliado com a construção de uma pista própria de treinamento na unidade Vila Jaguara, na capital paulista, e a doação de um novo veículo.

Para o segundo semestre

ATUALIZAÇÃO

Profissional há 33 anos enaltece tecnologia

Nascido em uma família de caminhoneiros, Jorge Frizzo, 51 anos, não poderia seguir outra profissão. Há 33 anos na estrada, 11 deles na mesma empresa com carteira assinada, ele acredita que “estava no sangue” e não quis fugir do destino. Seu filho mais velho, de 23 anos, também seguiu a carreira.

Frizzo diz que a única saudade que sente de quando começou a viajar são das amizades verdadeiras. “Hoje, elas existem, mas são poucas. Antes, quando um caminhão quebrava na estrada, todo mundo parava para ajudar. Agora, é mais complicado”.

Para o caminhoneiro, que procurou cursos de qualificação para se manter no

mercado, as tecnologias desenvolvidas favorecem a profissão cada vez mais, principalmente porque oferecem segurança e conforto.

Quando começou a viajar, ele diz que não existia o mínimo de infraestrutura nas estradas e nos caminhões. “As cabines dos veículos eram muito pequenas e não era possível dormir nem cozinhar no caminhão. Isso implicava maior custo da viagem porque tínhamos que pagar hotéis e restaurantes”, diz.

Hoje, os sistemas de rastreamento via satélite fazem com que a viagem seja mais tranquila. “Antigamente, não se transportava tanta carga de valor, nem tínha-

mos tantos assaltos. O motorista que não tem esse sistema hoje fica pensando antes da viagem em quem vai protegê-lo.”

Frizzo acredita que a carreira é promissora porque o transporte de cargas vai sempre ser necessário no país e vê mais pontos positivos do que negativos na escolha. “Eu seria (caminhoneiro) de novo. Conheci lugares que não conheceria nem como turista.” Ele faz as linhas internacionais que partem de Uruguiana até cidades da América do Sul. No entanto, o que mais incomoda o motorista é a distância da família. “É ruim porque você fica longe e não vê seus filhos crescerem.”

MERCEDES-BENZ/DIVULGAÇÃO



dos veículos fabricados atualmente

deste ano, o Sest/Senat prepara a ampliação do Programa de Formação Especializada em Transporte - Itinerário Formativo, que, além de produtos perigosos, agora passa a ser ministrado para transporte de passageiros e de cargas em geral. Outra novidade ainda é o curso virtual de tecnologia, que vai simular, por meio da tela do computador, os painéis dos diversos fabricantes de veículos e fornecedores de equipamentos de rastreamento.

Números da entidade demonstram como o preparo profissional é positivo tanto para as empresas como para

ARQUIVO PESSOAL



HERANÇA Jorge Frizzo é caminhoneiro há 33 anos e o filho mais velho segue sua carreira

TECNOLOGIA EMBARCADA

Motoristas pedem privacidade

A profissão de caminhoneiro também perde espaço para outros tipos de ocupação no setor de transporte. Há quem prefira seguir a carreira de motorista do transporte coletivo de passageiros, alegando salários mais altos.

As reclamações sobre os equipamentos de vigilância instalados pelas empresas nos veículos também são comuns entre os caminhoneiros. Alguns deles sentem falta da liberdade durante as viagens, quando era possível fazer seus próprios horários de trabalho.

No entanto, montadoras e empresas transportadoras são unânimes em afirmar que é preciso mudar esse comportamento e usar a tecnologia embarcada para o bem-estar do próprio caminhoneiro. Para Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de

vendas da montadora Volvo, que mantém parceria com o Sest/Senat para o treinamento de motoristas no Paraná, "é importante ressaltar que a eletrônica não veio para atrapalhar a vida do caminhoneiro e sim para auxiliá-lo em uma viagem mais controlada sim, porém, muito mais segura".

Outros fatores como a cobrança de conhecimentos específicos, estradas perigosas e jornadas de trabalho extenuantes também pesam na hora de decidir sobre seguir ou não na profissão. O ex-caminhoneiro e hoje motorista de ônibus João Batista da Silva trocou as estradas pela cidade, principalmente, pelas melhores condições de trabalho e benefícios, além da proximidade com a família. De acordo com ele, "é muito melhor poder dormir toda noite em casa".



ATUALIZAÇÃO Caminhão usado em um dos

o motorista autônomo. Quem dirige de forma correta pode reduzir em até 50% os riscos de acidentes, economizar até 15% de combustível e diminuir em 10% o desgaste das peças do veículo.

De acordo com Cláudia Moreno, coordenadora de promoção social e desenvolvimento profissional do Sest/Senat, "as empresas têm dificuldade com o perfil do profissional que encontram hoje no mercado". O Sest/Senat investe no aperfeiçoamento e desenvolvimento de competências que trazem

"Quem busca qualificação sabe que ganha espaço no mercado"

EDMILTON LUZ, INSTRUTOR TÉCNICO DO SEST/SENAT E EX-CAMINHONEIRO

Custos desestimulam a carreira

As dificuldades para comprar e manter um caminhão também impedem o crescimento da profissão. A manutenção do veículo já não é barata, o preço elevado do diesel e as condições de financiamentos dos veículos afastam os motoristas autônomos do mercado de trabalho.

De acordo com José da Fonseca Lopes, presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), também presidente da Seção de Autônomos da CNT, há 20 anos era muito diferente e quem conseguiu permanecer na profissão é porque já não tem mais as prestações do veículo para pagar.

“Muitas vezes, o autônomo não consegue comprovar renda nem residência fixa. A burocracia para os financiamentos de caminhão é enorme”, diz Lopes. Além disso, ele ressalta que os programas para renovação de frota beneficiam grandes empresas e deixam os autônomos de lado.

Há 15 dias fora de casa, José Maria Carvalho, 54 anos, caminhoneiro desde os 20, esperava para carregar o caminhão nas imediações da Ceasa de Brasília (DF) e poder voltar para São José do Rio Preto (SP), de onde saiu rumo ao Nordeste. Na boleia, além dos equipamentos básicos para a jornada, ele carregava a preocupação com as contas que ainda estão por pagar.

“Já não tenho mais as prestações do meu caminhão, mas só de manutenção eu gastei R\$ 2.500 no câmbio e na embreagem e outros R\$

1.720 para revisão do sistema de freio e eixo do truck (terceiro eixo) entre novembro e dezembro”, diz. Carvalho tem um caminhão de 86 e já até pensou em trocar o veículo por um mais novo, mas as prestações e as altas taxas de juros não permitiram o negócio. Segundo ele, 60% do valor do frete é gasto com combustível. “Com o que sobra, isso quando sobra, não dá para fazer quase nada.”

A mesma reclamação é feita por José de Arimateia, 49 anos, que viajava com o filho mais novo havia uma semana. “Nós acabamos sufocados. Dos R\$ 600 pagos pela tonelada em São Paulo, a gente só recebe R\$ 200. É muito pouco.” O filho Jonatha Romero, 18 anos, curti os últimos dias de férias na viagem com o pai. Ele passou no vestibular para administração e vai para a faculdade este ano. Outros dois filhos do caminhoneiro também estão estudando e, se depender de Arimateia, eles não devem ser motoristas. “Quero coisa melhor para meus filhos. Não quero que ninguém me siga.”

A situação precária de parte das estradas também é fator desestimulante para seguir a carreira. Os caminhoneiros dizem que não há manutenção, principalmente no interior do país. “O número de carros circulando triplicou nos últimos oito anos, mas as estradas ainda são ruins”, diz Carvalho. Os dois profissionais já pensaram em desistir, mas garantem que, na idade deles, já não é tão fácil conseguir um novo emprego.

SCANIA/DIVULGAÇÃO



centros de treinamento de condutores da Scania, na Grande São Paulo

benefícios para o próprio motorista e para a empresa em que ele trabalha. A coordenadora afirma que um caminhoneiro qualificado amplia suas possibilidades de atuação.

A ideia é compartilhada pelo instrutor técnico do Sest/Senat de Sorocaba (SP), Edmilton Luz. Ele afirma que muitos caminhoneiros não procuram os cursos alegando falta de tempo ou cansaço depois de dias de viagem. “Quem busca qualificação sabe que ganha espaço no mercado cada vez mais competitivo”.

Luz, que já foi motorista de caminhão, vê na própria vida um exemplo de persistência. “Nunca parei de fazer cursos e me especializar. Hoje, consigo passar minha experiência para outros profissionais.”

Na unidade Sest/Senat de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, pólo logístico do país com aproximadamente 4.000 caminhoneiros segundo dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), foram abertas 240 vagas para qualificação de motoristas desempregados no

ESPECIALIZAÇÃO

País tem carência de profissional

A falta de qualificação profissional não é recente e nem atinge apenas o setor de transporte. De maneira geral, as empresas buscam trabalhadores especializados que nem sempre estão prontos para atender à demanda.

Para Sérgio Ricardo Rodrigues, gerente do Grupo Foco, consultoria de Recursos Humanos de São Paulo, um dos principais fatores para a falta de mão-de-obra qualificada no mercado é o tempo. “As mudanças ocorrem de forma muito rápida dentro das empresas. A concorrência exige essa atualização e, nem sempre, o profissional consegue acompanhar o ritmo”, diz.

Outro ponto importante se refere aos custos dos cursos existentes no mercado. Segundo Rodrigues, nem todos são acessíveis. Além disso, de forma geral, ele acredita que a oferta existente hoje seja insuficiente. “O problema também está no enfoque dos cursos oferecidos. Muitos deles priorizam a área gerencial e administrativa, provocando um déficit ainda maior no setor operacional. Em al-

guns casos, os treinamentos acontecem dentro da própria empresa, o que barateia o custo da contratação de um profissional especializado”, diz o gerente (leia sobre o trabalho realizado pelo Sest/Senat na pág. 33).

Estimativas da consultoria demonstram o quanto o preparo profissional pode interferir em uma carreira. “Um trabalhador bem preparado tem 50% mais chance de se colocar no mercado e de uma forma mais rápida do que quem não se atualizou. O salário também é maior. Empresas chegam a pagar 30% a mais para aquele que preenche uma vaga específica”, diz Rodrigues.

Diante da crise financeira que atinge o país, a qualificação ainda pode ser fator determinante para não tirar o sono do profissional. De acordo com o gerente, se uma empresa tiver que reduzir seu quadro funcional em 10%, por exemplo, as chances de um profissional bem preparado perder o emprego são pequenas. “Quem mantém a carreira atualizada e verifica as tendências do mercado quase nunca é substituído.”

CURSOS DO SEST/SENAT

Confira algumas opções de qualificação oferecidas

1. Caminhoneiro Amigo do Meio Ambiente
2. Condução Econômica
3. Condutores de Veículos de Transporte Coletivo de Passageiros
4. Condutores de Veículos de Transporte de Produtos Perigosos
5. Custos Operacionais do Transporte de Cargas
6. Direção Preventiva
7. Excelência Profissional para Motoristas de Transporte de Cargas
8. Manuseio de Cargas Perigosas
9. Saúde e Segurança no Trabalho
10. Transportador Autônomo de Cargas

- Os cursos são desenvolvidos pela Escola do Transporte e ministrados pelo Sest/Senat
- Para matrículas e disponibilidade de vaga, procurar as unidades
- Contatos: www.sestsenat.org.br ou 0800 728 2891

Fonte: Sest/Senat

ano passado em parceria com a Sedese (Secretaria Estadual de Desenvolvimento Social). Segundo Ênio Vasconcelos, diretor da unidade, todos os profissionais formados se colocaram no mercado.

O vice-presidente da Fetcemg (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais), Vander Francisco Costa, afirma que neste ano cerca de 2.000 vagas de qualificação devem ser oferecidas na região metropolitana de Belo Horizonte e no Triângulo Mineiro. “As empresas têm se empenhado em treinar o seu profissional e a parceria com o Sest/Senat permite que jovens sejam preparados para entrar no mercado de traba-

lho”, diz ele. Para Costa, a tecnologia presente nos caminhões, “imprescindível para questões como segurança e economia nas estradas”, é um dos principais fatores do déficit de mão-de-obra no setor.

Em Uruguaiana (RS), a falta de mão-de-obra qualificada também é uma realidade. A cidade é ponto estratégico porque está na fronteira com Argentina e Uruguai, países do Mercosul e abriga o maior porto seco da América Latina.

Para o instrutor da unidade Sest/Senat de Uruguaiana, Rubens Oliveira, a falta de mão-de-obra preparada no mercado se deve a um conjunto de fatores, como estradas ruins, riscos de assaltos, acidentes e tecnologias avançadas no ca-

SEST/SENAT/SANTO ANDRÉ/DIVULGAÇÃO



SEGURANÇA Curso de movimentação de produtos perigosos na unidade do Sest/Senat de Santo André (SP)

MOTORISTA DO SÉCULO 21

Exigências para contratação

1. Apresentar CNH no mínimo na categoria D, e para dirigir carretas, categoria E
2. Ter nível médio de instrução
3. Possuir noções de informática para operar os sistemas de rastreamento e outros equipamentos do caminhão que utilizam tecnologia embarcada
4. Comprovar experiência de pelo menos seis meses na carteira profissional
5. Conhecer os processos de transporte, como carga, descarga, frete, entre outros
6. Conhecer o veículo nas partes mecânica e elétrica

Fonte: Empresas transportadoras

minhão, que pesam na hora de decidir sobre a carreira.

Os próprios caminhoneiros reconhecem a necessidade de atualização. "Para ser motorista hoje, tem que ter segundo grau, conhecimento em informática e mais a experiência da estrada. Se não for assim, não consegue emprego", diz Eurides Oliveira da Rosa, de 56 anos, 28 deles passados na estrada.

O caminhoneiro aposentado lembra as dificuldades da profissão quando começou a trajetória de viagens entre Uruguaiana e cidades da Argentina, Uruguai e Chile. "As estradas eram ruins e a gente tinha que ser mecânico também. O caminhão não oferecia o mínimo de conforto. A gente passava o dia todo sem conseguir falar com o Brasil. Hoje,

há sistema de comunicação a bordo do veículo."

Para suprir a carência de profissionais capacitados, empresas do setor de transporte também têm investido na formação de caminhoneiros. O G10, grupo formado por cinco transportadoras do Paraná, criou em 2005 um centro de treinamento. "Detectamos que o diferencial do sucesso na operação do caminhão é o resultado que se tira dela. Nesse sentido, faltam motoristas qualificados no mercado. A maioria aprendeu com os pais e parou no tempo", afirma Cláudio Adamucho, presidente do grupo.

De acordo com ele, de cem currículos que chegam à empresa, 50 são descartados imediatamente porque o motorista

"A profissão de motorista é digna e importante para um país do tamanho do Brasil, mas ela ficou desgastada. É preciso resgatar isso"

CLÁUDIO ADAMUCHO,
PRESIDENTE DO GRUPO G10

não tem experiência em rodovias. Da metade restante, 20 são reprovados nos testes de coordenação motora e concentração. Os outros 30 passam por análise de processos judiciais e 5% acabam eliminados. Dos 25 currículos restantes, a metade não apresenta boas condições de saúde. No final da avaliação, apenas 10% estão aptos a dirigir um caminhão durante uma longa viagem, e, desses, 5% ainda precisam de treinamento.

"A profissão de motorista é digna e extremamente importante para um país do tamanho do Brasil, mas ela ficou desgastada ao longo do tempo. É preciso resgatar isso", enfatiza Adamucho.

Já o presidente da Fetranspar (Federação das Empresas

Treinamento segue no pós-venda

Buscando melhor relacionamento de mercado e contribuindo para a formação profissional, montadoras também oferecem treinamento para clientes. A maioria dos cursos faz parte da chamada entrega técnica, com orientações de manutenção e operação para que os motoristas possam aproveitar ao máximo a capacidade do veículo. Cursos de direção segura e condução econômica também são oferecidos.

Na Volvo, que mantém parceria com o Sest/Senat há dois anos, 32 instrutores certificados pela montadora treinam os motoristas em cursos que têm duração de 6 a 24 horas. “Durante as aulas são exploradas características do produto para o consumo consciente”, explica Bento Albuquerque, coordenador de desenvolvimento de competências comerciais. Além disso, o programa TransFormar aborda não só as questões básicas do produto, como o campo comportamental, sensibilizando o motorista para a importância que ele tem no mercado.

A Mercedes-Benz, que desde outubro passado também desenvolve parceria de treinamento com o Sest/Senat em São Paulo, oferece outros cursos para formação de motoristas multiplicadores. “O centro de treinamento fica em Campinas (SP), onde formamos instrutores que levam seus conhecimentos para dentro das empresas”, explica Sérgio Foratto,

supervisor de treinamento do pós-venda da montadora. Além disso, a empresa mantém opções de cursos em Porto Alegre (RS) e Recife (PE). Por ano, cerca de 20 mil profissionais são formados.

Na Ford, os cursos podem ser ministrados na sede da empresa frotista ou até mesmo na própria distribuidora para os motoristas autônomos. “Nesse caso, nossos distribuidores organizam grupos para o treinamento. Identificamos erros de operação e corrigimos possíveis vícios que o motorista tenha”, explica Ricardo Olivati, coordenador de treinamento de serviço da marca.

Desde 2007, a Iveco desenvolve o Top Driver, um programa de treinamento que orienta, avalia a produtividade e certifica os profissionais visando formar motoristas multiplicadores. O programa é direcionado a varejistas e grandes clientes.

A Scania mantém três centros de treinamentos na Grande São Paulo (SP). De acordo com Artur Westin, analista de treinamento de vendas e serviços, a Scania Academy LA é a área responsável pelos cursos presenciais ou à distância oferecidos à rede e às empresas transportadoras.

Na Volkswagen, há dez anos, profissionais da área técnica são capacitados para transmitir as informações em diversos temas, como motores, eixos, freios, sistemas elétricos, caixas de transmissão, funilaria e pintura.



PARANÁ Motoristas são treinados em parceria com a Volvo

de Transporte de Cargas do Estado do Paraná), Luiz Anselmo Trombini, diz ser favorável à regulamentação da profissão. “É preciso ter regras a serem seguidas, mas também precisamos de investimentos pesados para que o caminhoneiro consiga cumprir tais regras”, diz. Segundo ele, os riscos de assaltos, as péssimas condições das rodovias e a falta de pontos de parada com o mínimo de infraestrutura tiraram o glamour da profissão.

Em São Paulo, a empresa de transportes Júlio Simões criou, em 2006, o PEC (Programa de Educação Continuada) em sua Escola de Motoristas em Mogi das Cruzes. “Identifi-

camos, há algum tempo, que o mercado já sinalizava para a falta de profissionais qualificados. Antes disso acontecer, criamos um programa de treinamento visando à formação de profissionais”, diz Claudemir Turquetti, diretor de desenvolvimento de pessoas da empresa.

O programa é dividido em três módulos: integração (apresentação institucional), específico (procedimentos operacionais internos e de demanda dos clientes) e desenvolvimento (formação e especialização dos profissionais para reduzir número de acidentes e incentivo à redução de custos operacionais devido à má operação dos veículos).

MOBILIZAÇÃO

TRABALHO RECONHECIDO

PARCERIAS DO SEST/SENAT QUALIFICAM TRABALHADORES E SE CONSOLIDAM EM TODO PAÍS

■ POR LETÍCIA SIMÕES

SEST/SENAT/CONTAGEM/DIVULGAÇÃO



APRIMORAMENTO Em conjunto com a Michelin, unidade de Contagem foca os borracheiros

O Sest/Senat tornou-se referência para o trabalhador do transporte no que tange à capacitação e qualificação profissional. Em todo o país, milhares de profissionais têm, nos diversos cursos oferecidos, a oportunidade de estar sempre em dia com as exigências do mercado. Pensando nessas necessidades e em uma mão-de-obra devidamente preparada, o Sest/Senat buscou parcerias com uma série de empresas para atender à demanda do setor transportador.

A unidade de Araçatuba, no interior paulista, mantém parceria com o Grupo Júlio Simões, tradicional empresa do setor de transportes e logística, desde julho de 2008. A associação surgiu da necessidade de qualificação da mão-de-obra para o setor sucroalcooleiro, uma das principais atividades econômicas dessa região. Os cursos capacitam o trabalhador para a colheita mecanizada da cana-de-açúcar. São duas modalidades: operador de trator com transbordo e operador de colhedora de cana-de-açúcar.

O coordenador de desenvolvimento profissional do Sest/Senat de Araçatuba, Leonardo Mazarin Neto, explica que o Grupo Júlio Simões fornece todo o equipamento exigido pelos cursos. Já a unidade coloca à disposição sua infraestrutura e equipe de profissionais. Estão aptos a participar dos cursos trabalhadores com CNH categoria C e que tenham concluído o ensino fundamental. De acordo com Neto, até fevereiro, haviam participado 331 trabalhadores nos dois cursos. Para o coordenador, o sucesso desse projeto vem a reboque de outras sociedades firmadas. "Para que a parceria com o Grupo Júlio Simões desse tão certo tivemos que, paralelamente, estabelecer parcerias com revendedores dos equipamentos, tais como tratores, transbordos e colhedoras de cana, pois, sem a colaboração dessas empresas não seria possível a realização dos cursos."

Carlos Antonio Martins Vieira, gerente de negócios agroindustriais do Grupo Júlio Simões, diz que a parceria vem ao encontro de uma nova atividade do portfólio da empresa, que decidiu investir em operações logísticas no setor de álcool e açúcar. "Dentro da estratégia de expandir os negócios e diante da necessidade de formar em tempo hábil um contingente de mão-de-obra preparado e em condições adequadas de qualidade, decidimos firmar a parceria com o Sest/Senat." Para Neto, as parcerias são o caminho para que o setor transportador possa oferecer ao mercado um trabalhador bem preparado. "É cada vez maior a busca por profissionais qualificados no mercado e é de extrema importância essa somatória com empresas que têm a visão de que treinar é investir em seu próprio patrimônio."

Em Contagem (MG), a unidade do Sest/Senat firmou com a Michelin a parceria Programa Rode Melhor - Máximo Aproveitamento de Pneus. O projeto tem como objetivo aprimorar as oficinas pedagógicas oferecidas pelo Sest/Senat. Geraldo Gonçalves Malta, diretor de Contagem, diz que a Michelin é responsável por equipar as oficinas e preparar os instrutores. O Sest/Senat disponibiliza salas e oficinas. O projeto também existe nas unidades Deodoro e São Gon-



DEMANDA Parceria com Grupo Júlio Simões qualifica pessoal para o setor sucroalcooleiro

çalo (RJ), Vila Jaguara (SP), Criciúma (SC) e Goiânia (GO). A parceria oferece duas modalidades: manutenção de pneus na frota, direcionada aos borracheiros, e formação e noções básicas de pneus, cujo público-alvo são motoristas, autônomos ou não.

O projeto contou com uma turma piloto formada em novembro de 2008. Segundo Malta, o intuito foi "aprimorar e colocar em prática os conhecimentos adquiridos pelos instrutores do Sest/Senat durante o treinamento". Para ele, o teste foi primordial para a preparação plena de toda a equipe. "Os instrutores se basearam em plano de aula, tempo estipulado e dinâmicas para a

realização teórica e prática. Estão agendadas duas turmas, uma em maio e outra em agosto." De acordo com o diretor, o objetivo da parceria é contribuir para uma melhor prestação de serviços para os borracheiros.

O setor de turbinas também ganhou espaço nas associações firmadas pelo sistema Sest/Senat. A Garrett, parceira desde 2007, colabora com um projeto que já capacitou 30 instrutores de 15 unidades do Sest/Senat para ministrarem as aulas de manuseio de turbos. A Honeywell, fabricante dos equipamentos da Garrett, será responsável pelas orientações sobre manutenção do sistema de turboalimentação de motores. Com a parceria,

a Garrett espera atender à demanda do setor por profissionais capacitados na área de manuseio e mecânica de motores.

O Sest/Senat de Goiânia vive a expectativa de iniciar o curso proveniente dessa parceria. As aulas de manutenção de turbinas devem ter início em março. Joabete Xavier de Souza Costa, diretora da unidade, espera que o projeto atenda à demanda das empresas de transporte da região Centro-Oeste. Segundo a diretora, estão aptos a participar do curso trabalhadores do transporte, seus dependentes e a comunidade em geral, além dos participantes do programa Jovem Aprendiz de mecânica.

“Com um profissional preparado, a sociedade passa a ter respeito por ele. A valorização é muito importante”

FLÁVIO BENATTI, PRESIDENTE DA FETCESP

SEST/SENAT/CARIACICA/DIVULGAÇÃO



APRENDIZADO Sest/Senat de Cariacica (ES) usa motores da Mercedes em curso de mecânica

A Irga, empresa do setor de transportes de cargas superpesadas, mantém a parceria com o Sest/Senat por meio do projeto social Jovem Aprendiz. O convênio entre as entidades foi firmado em agosto de 2008 e capacita adolescentes na faixa etária entre 14 e 16 anos. O curso é realizado nas dependências da Irga, em São Paulo.

A Mercedes-Benz também é uma empresa parceira do Sest/Senat. O acordo foi firmado em outubro do ano passado para o treinamento de motoristas. A montadora cedeu, por meio de comodato, um caminhão 2040 para as aulas práticas. A Randon doou a carroceria e a Pirelli cedeu os pneus do cami-

nhão. No segundo semestre deste ano, mais um caminhão deve ser doado para os cursos na unidade Vila Jaguará, em São Paulo, onde está sendo construída uma pista para o treinamento. “Esse compromisso de doação já tem bons resultados. Acredito que esse é só o começo da parceria”, diz Sérgio Foratto, supervisor de treinamento do pós-venda da Mercedes.

Flávio Benatti, presidente do Conselho Regional São Paulo do Sest/Senat e da Fetcesp (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo), diz que a Mercedes se colocou à disposição do Sest/Senat desde o início do projeto. O contrato, segundo Benatti, tem duração de 12

meses, mas prevê “quantas renovações forem necessárias” - “A parceria será duradoura”, diz o executivo. Um dos destaques, de acordo com Benatti, são os equipamentos de última geração à disposição dos motoristas. “Há interesse de todo o mercado para que o motorista seja mais bem qualificado. E com um profissional preparado, a sociedade passa a ter respeito por esse profissional. A valorização é muito importante.” O programa conta ainda com o apoio da Pirelli, que cedeu os pneus, e da Randon, que forneceu um semirreboque.

A Volvo atua como parceira do Sest/Senat há dois anos. O curso Motorista Profissional Volvo -

Sest/Senat de direção econômica e segura é realizado em todas as unidades do Sest/Senat no Paraná. A montadora disponibiliza um caminhão modelo FH 440 4x2 T para as aulas práticas e oferece, em seu centro de treinamentos, a capacitação dos instrutores do Sest/Senat que ministrarão o curso. Participam condutores portadores de CNH categoria E, com experiência em condução de veículos de grande porte. A parceria formou 20 turmas e certificou 190 motoristas. A diretora do Sest/Senat de Curitiba, Juçara Marques de Negreiros, considera o curso essencial para o cotidiano dos profissionais. “Parcerias como essa contribuem significativamente na redução de acidentes nas estradas e proporcionam aos motoristas conhecimento de novas tecnologias e condições de desempenhar suas funções com qualidade, produtividade e lucro.”

Bento Albuquerque, coordenador de desenvolvimento e competências comerciais e de motoristas da Volvo, acredita em uma parceria duradoura entre a montadora e o Sest/Senat. “O contrato foi estendido por um ano devido ao benefício que a parceria oferece ao mercado. Tivemos uma procura intensa pelo curso. Temos grandes possibilidades de renovação, pois essas ações reforçam e conscientizam os motoristas capacitados pela Volvo.”

RODOVIAS

DINHEIRO INSUFICIENTE

UNIÃO GASTA POUCO MAIS DA METADE DO PREVISTO EM OBRAS PARA MELHORAR A MALHA RODOVIÁRIA E CONSTRUIR NOVAS ESTRADAS

POR **EDSON CRUZ**

A União utilizou apenas R\$ 5,1 bilhões dos R\$ 8,7 bilhões, ou seja, 58,6% do total previsto para a manutenção, adequação, conservação, construção e restauração de rodovias federais no orçamento de 2008. Um dinheiro que poderia ter poupado vidas. Dados da Polícia Rodoviária Federal indicam que, somente nos feriados do último fim de ano, em 2008, morreram 435 pessoas e ficaram feridas outras 4.795. Esse número é 7,8% maior que as ocorrências registradas no mesmo período do ano passado. Naquele período, foram registrados 384 mortes e 4.497 feridos.

A grande questão a ser respondida é por que esse dinheiro não teve o destino previsto no orçamento. Sem muito convencimento, a explicação dos dirigentes do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) é que 2008 foi um ano de transição para um modelo mais estruturante que vai render muitas obras em 2009. "Foi um ano de elaboração de projetos. Demos prioridade à

confeção de dois planos importantes: o PIR e o Crema. Tenho certeza de que vamos executar bem mais este ano", diz o diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit, Hideraldo Caron.

Na prática, o modelo mais estruturante vai evitar as famosas operações tapa-buracos. De forma improvisada, as operações há tempos têm atrapalhado a vida de motoristas e passageiros nas principais estradas brasileiras. Muitas vezes, são os próprios moradores da beira da estrada que assumem a responsa-

bilidade de conservação das vias, usando apenas pás e areia. Também é comum ver homens do Exército brasileiro desviados de função e realizando o trabalho que, por atribuição, deveria ser realizado pelo Dnit.

O PIR (Programa Integrado de Revitalização) e o Crema (Contrato de Restauração e Manutenção de Rodovias) foram criados justamente para acabar e exterminar os buracos e as crateras, normalmente vistos nas rodovias brasileiras. Em vez do imprevisto e contratos sem licitação para

obras emergenciais, o Dnit, com esses dois programas, vai fazer contratos mais longos. Por exemplo, contratos que serão licitados em abril vão proporcionar obras de 26 mil quilômetros este ano. "Isso permitirá uma gestão da malha mais segura e eficaz provocando um enorme retorno ao usuário das vias", diz Hideraldo. O Crema terá a duração de cinco anos e o PIR, de três. Atualmente, o Brasil possui uma malha rodoviária de 61.304 quilômetros de rodovias federais pavimentadas, segundo dados do Dnit.



BALANÇO DO PAC

Confira os números da malha rodoviária após 2 anos

Manutenção: 65.448 km

Sinalização: 5.827 km

Balanças: Contratação de 78 postos de pesagem (45 fixos e 33 móveis), 19 já em operação

Projetos para restauração e manutenção: Contratados 2.173 km e licitados 29.827 km

OBRAS EM ANDAMENTO

Duplicação

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Situação
BR-101	Divisa RN/PB	81	47% concluídos
BR-101	Divisas RN/PB e PB/PE	129	74% concluídos
BR-101	Divisa PB/PE	195	36% concluídos
BR-101	Divisa SC/RS a Palhoça	249	45% concluídos
BR-101	Divisa SC/RS a Osório	88,5	54% em andamento
BR-101	Contorno de Vitória (ES)	19	32% em andamento
BR-101	Arco Rodoviário (RJ)	26	59% em andamento
BR-040	Curvelo/Sete Lagoas (MG)	48	44% concluídos
BR-153	Aparecida de Goiânia/Itumbiara (GO)	187	89% concluídos
BR-493	Arco Rodoviário (RJ)	74	5% em andamento
Rodoanel SP	Trecho Sul	61,5	89 obras em execução

Construção e pavimentação

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Situação
BR-163	Santarém/Rurópolis (PA)	121	19% concluídos
BR-163	Divisa MT/PA	53	23% concluídos
BR-135	Jerumenha/Bertolínea (PI)	79	25% concluídos
BR-135	São Desidério/Correntina (PI)	138	77% em andamento
BR-158	Alô Brasil/Ribeirão Cascalheira (MT)	97	4% concluídos
BR-156	Igarapé do Breu/Calçoene (AP)	87	45% concluídos
BR-319	Amazonas	52	8% concluídos
BR-319	Humaitá (AM)	198	76% concluídos
BR-282	Lages a São M. D'Oeste (SC)	133	90% concluídos

OBRAS NOVAS E AMPLIAÇÕES

Duplicação e construção

Rodovia	Trecho	Extensão (km)	Valor (R\$)
BR-020	Contorno de Fortaleza (CE)	32	141 milhões
BR-104	Caruaru/Sta Cruz do Capiberibe (PE)	51	248 milhões
BR-101	Contorno do Recife (PE)	63	142 milhões
BR-290	Eldorado do Sul/Pântano Grande (RS)	100	208 milhões
BR-116	Eldorado do Sul/Pelotas (RS)	200	345 milhões
BR-364	Entroncamento da BR-153 (MG)	73	126 milhões
BR-262	Viana/Victor Hugo (ES) - 2ª ponte Vitória	71	184 milhões
BR-429	Entroncamento da BR-364 (RO)	286	175 milhões
BR-359	Entroncamento na divisa de MS/GO	120	205 milhões

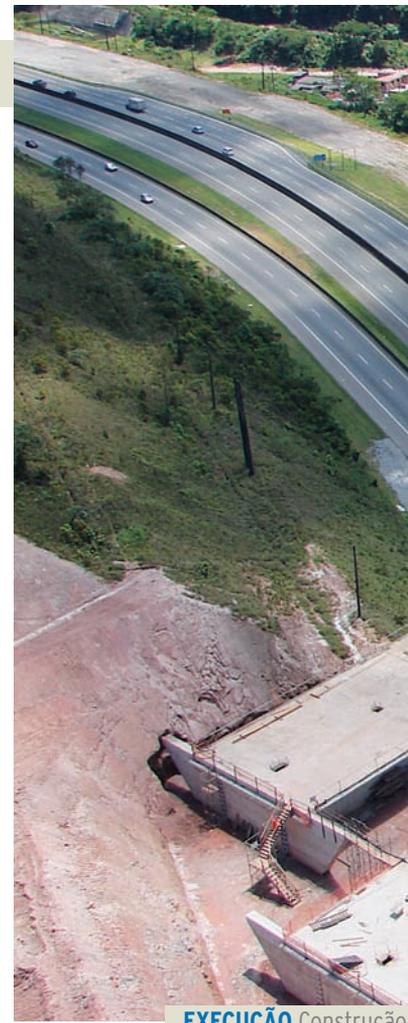
Concessão

Rodovia	Trecho	Valor (R\$)
BR-040	Brasília (DF)/Juiz de Fora (MG)	3 bilhões
BR-116	Divisa da BA/MG à divisa MG/RJ	3,6 bilhões
BR-381	Governador Valadares (MG)	2 bilhões
BR-101	Divisa RJ/ES a Salvador (BA)	5,1 bilhões
BR-470	Navegantes (SC) à divisa SC/RS	1,4 bilhão

Fonte: Ministério da Casa Civil

“Tenho certeza

HIDERALDO CARON, DIRETOR DO DNIT



EXECUÇÃO Construção

De acordo com o diretor do Dnit, é ainda perigoso apontar números quando se fala em verbas destinadas a obras. “Não é raro que uma obra seja empenhada em um ano e realizada no ano seguinte. Ainda há uma legislação que pode mudar todo o valor previsto no orçamento”, afirma Caron. O economista Gil Castello Branco, dirigente da ONG Contas Abertas, concorda. “A interpretação dos dados orça-

de que vamos executar bem mais (obras) este ano"

DERSA/DIVULGAÇÃO



do Rodoanel em São Paulo é uma das obras em andamento dentro do Plano de Aceleração do Crescimento

mentários e o próprio linguajar são de fato áridos", afirma.

A Lei de Responsabilidade Fiscal, por exemplo, determina que a cada bimestre seja feita uma revisão de receita para saber se a trajetória é compatível com as metas fiscais. "Se nessa revisão for constatado um aumento de expectativa de receita, o governo tem autonomia para alterar os limites de empenho", afirma Caron. Ou seja, o orça-

mento também é bastante flexível.

Se não bastasse a Lei de Responsabilidade, ainda há os chamados "restos a pagar". Para ter início, qualquer obra segue um trâmite e deve ser primeiramente empenhada. "Se a obra é empenhada em outubro ou novembro, por exemplo, e iniciada somente em janeiro, os recursos nela aplicados passarão a integrar a rubrica 'restos a pagar' e,

portanto, é importante que esses recursos sejam contabilizados no final de cada ano. Assim, não é possível fazer a relação percentual correta entre o que o Dnit realmente pagou em obras e o que foi autorizado no orçamento", diz o dirigente do Dnit.

A assessoria do Ministério dos Transportes informa que, em 2009, as rodovias federais vão receber recursos na ordem de R\$ 7,6 bilhões, dos

quais R\$ 6,9 bilhões estão associados aos investimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). As obras relacionadas, especificamente, à manutenção de rodovias vão representar investimentos de R\$ 4,7 bilhões nos próximos meses.

O economista Gil Castello Branco diz que esses valores foram previstos antes do último contingenciamento realizado pelo Ministério da Fazenda, que cortou despesas na ordem de 10,3%. O orçamento global do Ministério dos Transportes é de R\$ 13 bilhões e os investimentos em obras e equipamentos previstos para este ano são de R\$ 9,6 bilhões, o maior entre os órgãos superiores do orçamento da União.

A ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, por sua vez, declarou em fevereiro que os investimentos em obras de infraestrutura rodoviárias aumentarão em R\$ 24,7 bilhões até 2010. Esses novos investimentos abrangem a duplicação e a construção, além da concessão de rodovias. Com relação à manutenção de rodovias, Dilma acrescentou que o PAC quer introduzir contratos permanentes, acabando com as ações denominadas tapa-buracos. Entre

eles, o PIR e o Crema, que terão a duração de três e cinco anos, respectivamente. Outros tipos de intervenções que serão realizadas são as obras de conservação e restauração que totalizam 50.616 km de extensão e que já estão contratadas.

Apesar disso, as obras em rodovias são quase metade das ações judiciais contra as obras do PAC que se encontram em andamento. De acordo com o último relatório do Grupo Executivo de Acompanhamento do Programa de Aceleração do Crescimento, da Advocacia-Geral da União, atualmente existem 931 ações e 453 são apenas com relações a rodovias. A maior parte das ações (74,97%) se refere à desapropriação de imóveis particulares por utilidade pública e outras 6,44% ações são movidas por questões ambientais.

Além do dinheiro previsto no orçamento, as obras emergenciais poderiam ser realizadas por meio da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). Criado em 2001, esse imposto tem três finalidades. A primeira delas é subsidiar os preços do transporte de álcool, combustíveis e gás natural, a segunda é fi-

nanciar os projetos ambientais relacionados à indústria de petróleo e gás e, principalmente, subsidiar os projetos de infraestrutura de transportes, como a manutenção de rodovias.

Estudos da CNT publicados no "Boletim Econômico" (veja pág. 76) indicam que, do total dos recursos arrecadados com a Cide de 2002 até 2008, R\$ 51,8 bilhões (62,9%) não foram destinados para obras de infraestrutura de transportes. Nesse período, 37,1% foram efetivamente pagos.

Análises da própria CNT mostram que, nos últimos anos, o governo desviou os recursos da Cide para manter dinheiro em caixa e cumprir as metas de superávit primário, que é a economia que o governo faz para o pagamento dos juros da dívida pública. Essa também foi a conclusão do TCU (Tribunal de Contas da União), que, desde 2005, monitora os gastos do governo com a Cide. Naquele ano, o TCU fez um acórdão com o governo para obrigá-lo a gastar com mais parcimônia.

Este ano, o TCU já fixou os percentuais individuais de participação dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios na distribuição dos re-



DEVAGAR A BR-319, no Amazonas, está com apenas 8% das obras

ursos da Cide. Entre os municípios, o Rio de Janeiro recebeu 18,39% e São Paulo, 24,4%. Com 8,32%, Florianópolis vai ficar com o menor percentual distribuído. Com relação aos Estados, Minas Gerais, que possui a maior malha rodoviária do país, ficou com 11%. São Paulo pegou 18%, Rio de Janeiro, 5% e Pernambuco, 3%. O Estado do Mato Grosso, que possui uma das malhas mais deterioradas do país, ficou com apenas

2,9%, e Santa Catarina 3,6%. Os valores devem entrar em vigor em abril.

O relator do processo, ministro Ademar Cedraz, explicou os critérios adotados na distribuição das cotas dos Estados e municípios. "Esses valores seguem preceitos constitucionais e a distribuição foi feita de acordo com estudos realizados pelo Dnit, IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Na-

NONATO DUARTE/AGECOM/DIVULGAÇÃO



concluídas, segundo relatório do PAC

CELSE MARTINELLI/JORNAL SETE DIAS/DIVULGAÇÃO



DUPLICAÇÃO Trecho da BR-040 em Sete Lagoas (MG)

MANUTENÇÃO COMPROMETIDA

Confira os valores orçados e os aplicados nas estradas (em R\$ bilhões)

Ano	Dotação autorizada	Valores empenhados	Valores pagos	Autorizada/pagos
2005	2,5	2,3	1,1	41,3%
2006	2,4	2,1	1,1	43,2%
2007	3,2	3,1	1,4	44,1%
2008	8,7	7,3	5,1	58,6%

Fontes: Contas Abertas/Dnit

tural e Biocombustíveis)", diz o relator.

O valor destinado a Santa Catarina causou revolta, "dependíamos da Cide para reestruturar as nossas rodovias que ficaram mais deterioradas com a tragédia e foram castigadas pelas chuvas que ocorreram no Estado, em dezembro de 2008 e no início deste ano. Nós contávamos com a contribuição ainda para outros projetos", diz o presidente do Departamento de Infraestrutura de Santa Catarina, Romualdo Theophanes de França Júnior.

Os outros planos se referiam principalmente ao programa de acesso pavimentado a todos os municípios, uma promessa antiga do governo catarinense. "Essa fatia pequena de participação não foi nenhuma surpresa. Inclusive, já havíamos alertado outros administradores públicos de outros Estados de que a participação iria diminuir também devido à crise financeira mundial", afirmou França Júnior. Incerto é saber até quando os motoristas e os passageiros continuarão a sofrer as consequências do péssimo estado em que se encontra parte da malha rodoviária federal brasileira. ●



Pense em uma companhia toda por você. Toda presente, toda preparada, toda disponível. Que coloca Gente, Produtos e Serviços em um movimento que nunca para. Nem as pessoas, nem o veículo, nem seu negócio. Na Scania é assim. A disponibilidade presente o tempo todo, em todos os momentos. Aumentando a Eficiência. Diminuindo o Custo Operacional.

- Gente >** Profissionais altamente qualificados, motoristas treinados, equipe técnica preparada: **Clientes Satisfeitos.**
- Produtos >** Veículos com aplicações específicas para cada segmento, referência de qualidade e tecnologia, maior robustez e confiabilidade, maior capacidade de carga e passageiros: **Menor Custo Operacional e Maior Valor de Venda.**
- Serviços >** Maior disponibilidade em Peças e Serviços do mercado, Contratos de Serviço sob medida de acordo com sua necessidade, atendimento em qualquer lugar e a qualquer hora: **Maior Disponibilidade** para tudo o que você, cliente, precisar.



RINO

Gente, Produtos
e Serviços.
O **GPS** da Scania.



SCANIA

www.scania.com.br

PORTOS

COMBATE À BUROCRACIA

PROJETO PORTO SEM PAPEL PROMETE AGILIZAR AS OPERAÇÕES DO COMÉRCIO EXTERIOR, REDUZIR CUSTOS E MELHORAR A COMPETITIVIDADE BRASILEIRA

POR **CYNTHIA CASTRO**

O projeto Porto sem Papel, que está sendo desenvolvido pela SEP (Secretaria Especial de Portos) em parceria com vários outros órgãos, promete pôr fim à papelada existente até hoje em algumas operações portuárias do Brasil e também prevê outras medidas para reduzir a permanência da carga no porto. Com o excesso de burocracia, aumenta o tempo de operação dos navios e das cargas, há custos excessivos e re-

dução da competitividade no comércio exterior.

Para se ter ideia do atraso do país nesse sentido, um estudo do Banco Mundial mostra que em média o desembarço aduaneiro da carga no Brasil demora 5,8 dias. É o período gasto desde o pedido para liberação da carga para exportação ou importação até a aquisição do documento, após a aprovação de todos os órgãos que atuam no processo. Isso sem considerar o tempo de movimentação logística da carga.

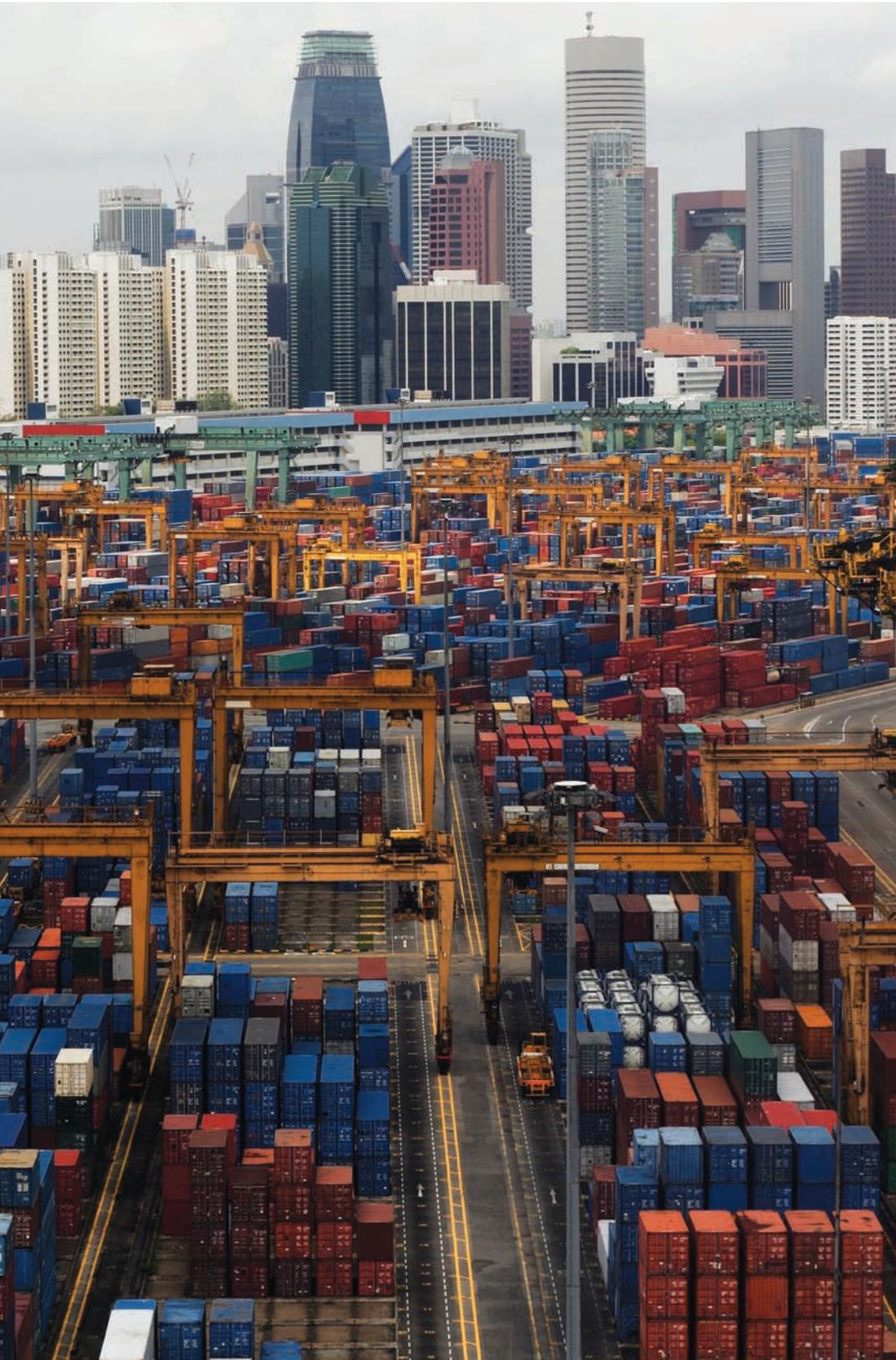
O prazo está bem distante de portos europeus, como os da Holanda (0,6) e do Reino Unido (0,8). Mesmo se a comparação for feita dentro da América do Sul, o país fica em desvantagem. No Chile, a média é de 1 dia, no Uruguai, 1,7. A pesquisa do Banco Mundial, de 2007, é uma das mais atualizadas nessa área. Na SEP, não há um balanço geral mais recente sobre esses prazos referentes ao tempo de desembarço da carga.

Na Pesquisa Aquaviária CNT 2006, o excesso de burocracia foi



EFICIÊNCIA De 150 países avaliados

ISTOCKPHOTO



condenado pelos agentes marítimos. Na avaliação sobre as dificuldades encontradas, 76,7% dos participantes da pesquisa disseram que o excesso de burocracia é um problema grave ou muito grave. A falta de financiamento para investimentos em infraestrutura portuária foi apontada por 59,5% como grave ou muito grave (veja a íntegra da pesquisa no site www.cnt.org.br).

Para tentar reduzir a burocracia, o Porto sem Papel está terminando de ser estruturado e tem implantação prevista para 2010 - o projeto-piloto será no Porto de Santos, o maior da América Latina. Também no ano que vem, a SEP pretende executar o projeto em Suape (PE) e Rio Grande (RS).

Até o final deste mês, devem ser assinados os convênios com os seis principais intervenientes: Receita Federal, Ministério da Agricultura, Anvisa (Agência Nacional de Vigilância Sanitária), Marinha, Polícia Federal e Autoridade Portuária.

“Tenho certeza de que estaremos mexendo com estruturas bastante burocratizadas e a tendência será torná-las muito mais rápidas”, diz o subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da SEP, Fabrizio Pierdomenico. Segundo ele, o projeto busca ser um facilitador do comércio exterior brasileiro.

pelo Banco Mundial no critério de operações de exportação e importação em portos, Cingapura ficou em primeiro lugar

PILOTO

Santos aplica projeto em 2010

O Porto de Santos, escolhido para o projeto-piloto, movimentou por ano cerca de 24% do valor dos produtos negociados pelo país no mercado internacional, incluindo todos os modais do transporte, conforme a assessoria da Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo).

Em 2008, o valor comercial das cargas movimentadas no porto foi de US\$ 91,7 bilhões. Representantes de alguns interventores de Santos também apostam no Porto sem Papel como forma de otimizar ainda mais as operações. Até março do ano que vem, o projeto-piloto deve começar a funcionar.

“A expectativa é muito boa. Queremos ganhar agilidade para que o comércio exterior cresça mais. Vai ser muito positivo também o fato de colocar o processo em uma linguagem internacional”, diz o assessor da presidência da Codesp, Joaquim Marques. Mas ele não arrisca ainda estimar em números os ganhos que Santos poderá ter.

Na Receita Federal, também há receptividade, conforme o chefe da Divisão de Gestão e Infraestrutura Aduaneira da Alfândega no Porto de Santos, Cleiton Alves dos San-

tos João Simões. Segundo ele, a Receita “vê com bons olhos qualquer projeto para agilizar o processo”. E completa: “Sem perder o controle e sem quebrar o sigilo fiscal”.

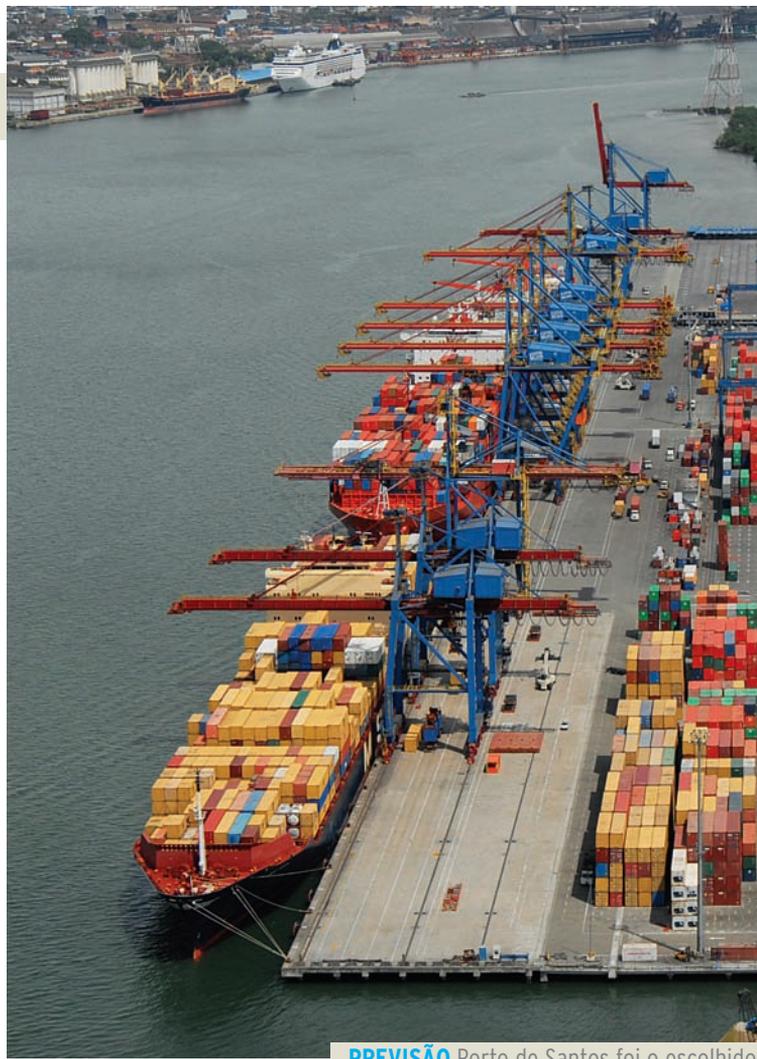
Em meados de 2008, a Receita começou a operar com o Siscomex Carga (Sistema Integrado de Comércio Exterior de Carga), um controle eletrônico dos documentos. Antes de a mercadoria chegar ao país, por exemplo, o agente coloca as informações no Siscomex Carga, pelo computador. A partir daí, a alfândega sabe o que vai desembarcar e o navio recebe informações de onde irá atracar.

“Com esse sistema, muitos papéis já acabaram, no caso da Receita. Antes do Siscomex Carga, todos os documentos eram em papel. Para cada navio, era uma pasta com centenas de documentos. Mas acredito que, com o Porto sem Papel, o processo deve ficar ainda mais ágil”, diz João Simões.

A fiscal do Vigiagro (Sistema de Vigilância Agropecuária Internacional), Edilene Cambraia, do Ministério da Agricultura, também tem boas expectativas para o Porto sem Papel. “Vai melhorar a logística. Mas é preciso ter a colaboração de todos os órgãos.”

“A carga permanecerá menos tem

ANDRÉ ZANIN, DIRETOR-EXECUTIVO DA FENAMAR



PREVISÃO Porto de Santos foi o escolhido

Basicamente, o Porto sem Papel consiste na criação de uma janela única em um sistema informatizado. O agente entra uma vez no sistema e fornece todas as informações necessárias ao procedimento de embarque da mercadoria no porto para o exterior ou de recebimento do produto de outro país. A partir daí, um concentrador de dados envia, para cada um dos interventores (são mais de 20), a informação de interesse. O órgão recebe essa in-

formação e faz os procedimentos para a liberação.

“Hoje, em algumas dessas instituições, tem que se digitar um requerimento e protocolar. A expressão ‘porto sem papel’ quer passar uma imagem de modernidade, de uso de tecnologia, para que se possa fazer tudo em tempo real”, diz Pierdomenico. Atualmente, em muitas operações ainda há papel e o projeto quer evitar o retrabalho, já que as informa-

po no terminal e no caminhão. Isso gera uma economia absurda”

SÉRGIO COELHO/CODESP/DIVULGAÇÃO



para encampar o projeto-piloto, que deve ter início em março do próximo ano

ções são fornecidas separadamente a cada órgão.

De fundamental importância para o comércio exterior, o Porto sem Papel busca recuperar o tempo perdido, devido ao atraso na implantação de medidas que desburocratizem o sistema de importação e exportação. A implementação do projeto segue convenções internacionais, criadas há décadas.

Em 1965, a Organização Marítima Consultiva, hoje IMO (Organi-

zação Marítima Internacional, na sigla em inglês), estabeleceu a Convenção para Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional. O acordo tem como objetivo simplificar e reduzir procedimentos, formalidades e documentos exigidos para a chegada, permanência e saída das embarcações.

O tratado internacional recomenda a adoção de um único ponto de entrada dessas informações, tendo como meta a integração de todos os agentes do governo que

possuem atuação na área portuária. O Brasil é signatário dessa convenção, mas nunca colocou as determinações em prática, de acordo com o subsecretário.

O Porto sem Papel inclui outras medidas com o objetivo de dar mais agilidade às operações, como a rastreabilidade da carga. Os recursos para toda a implantação, R\$ 19 milhões, estão garantidos pela União, segundo Pierdomenico.

Conforme o subsecretário, o projeto ganhou recentemente o selo do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e foi incluído nas obras estruturantes. “Apesar de não ser uma obra física, o desenvolvimento de sistemas vai ter todas as prioridades que uma obra do PAC tem.”

Os agentes marítimos (que representam os armadores, donos dos navios) sentem diretamente o peso da burocracia dos portos brasileiros. “Atualmente, são muitos documentos com dados iguais a serem enviados para cada um dos intervenientes. E burocracia também significa riscos. Ao enviar os documentos para somente um local, haverá uma segurança maior em relação aos dados”, diz Glen Gordon Findlay, presidente da Fenamar (Federação Nacional das Agências de Navegação).

Na opinião de Findlay, o projeto é “bom e trará benefícios”. Entretanto, neste momento inicial,

ele considera que não há como estimar qual será a economia ou o incremento no comércio exterior a partir da desburocratização. O diretor-executivo da Fenamar, André Zanin, afirma que, a partir do momento em que todos os intervenientes portuários tiverem um sistema eletrônico integrado, as informações serão processadas com maior velocidade e devem reduzir os gargalos logísticos. “Vai contribuir para que o navio fique menos tempo atracado e demore menos para atracar. A carga permanecerá menos tempo no terminal, menos tempo no caminhão. Isso tudo gera uma economia absurda, suficiente para todo mundo apoiar”, diz Zanin.

Dados do Serpro (Serviço Federal de Processamento de Dados), ligado ao Ministério da Fazenda, indicam que o Porto sem Papel vai aperfeiçoar cerca de 60% o desempenho das operações portuárias e reduzir em 25% o tempo das embarcações nos portos. Mas em relação a números, o subsecretário Fabrizio Pierdomenico é cauteloso e reforça que, ao falar de Porto sem Papel, trata-se de desembarço de carga. O foco é fazer com que a carga entre e saia do porto em um menor tempo possível, com redução de custos.

“Não estou trabalhando com números nesse momento porque estamos contratando uma consultoria internacional que vai co-

BUROCRACIA

“Estamos sempre atrasados”

O excesso de burocracia é um problema crônico no sistema portuário do Brasil, alvo de reclamações constantes. Na avaliação do vice-presidente da CNT, Meton Soares, há uma série de complicações que devem ser eliminadas. “Navio não pode esperar carga, tem que chegar e a carga estar pronta para sair. Quanto menos tempo ficar preso em uma operação, melhor para todos os envolvidos”, diz.

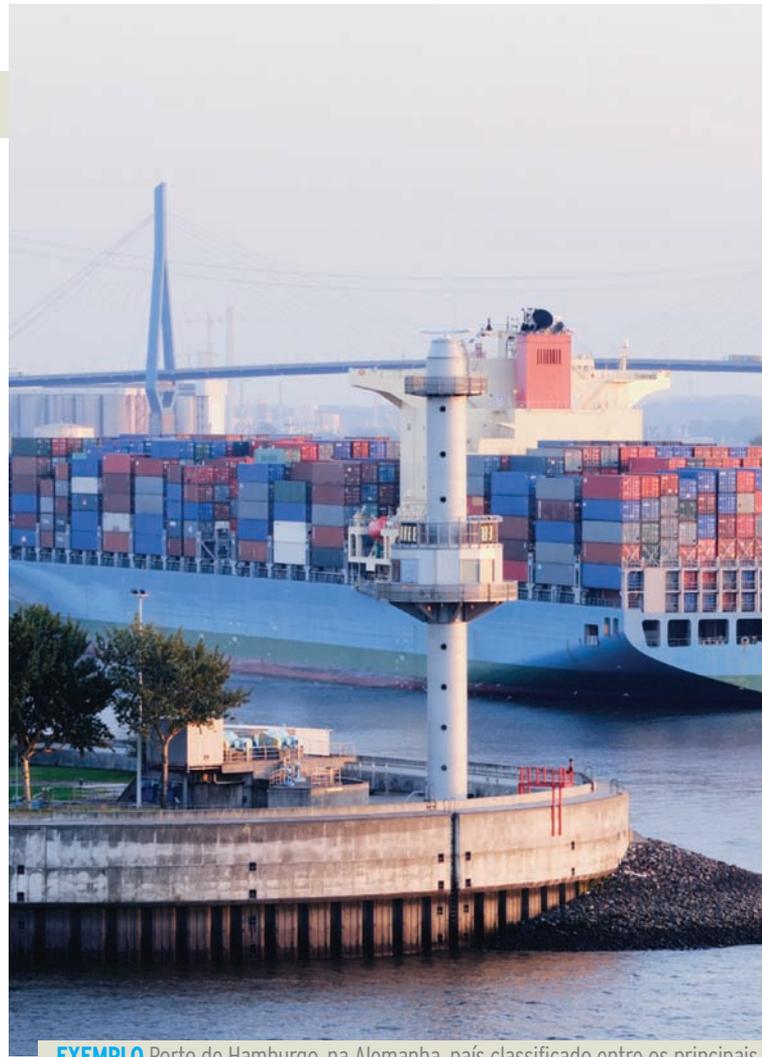
A demora nas operações de exportação e importação também contribuiu para que o Brasil ocupasse a posição número 61 no ranking de 150 países avaliados na pesquisa do Banco Mundial. Na comparação geral da logística portuária, o Brasil perdeu para o Peru (59), Argentina (45), Chile (32) e Austrália (17).

Para Meton Soares, esse resultado não é novidade porque reflete uma situação de vários anos. “Temos muitos portos e poucos de qualidade. Melhorou com as áreas privatizadas, mas de forma geral ainda somos muito atrasados. Não dá para comparar nenhum porto do Brasil, por exemplo, com os da Holanda.”

O vice-presidente da CNT também ressalta que há uma falta de visão sobre a importância do transporte e da infraestrutura. “Estamos sempre atrasados, sempre correndo atrás para amenizar os prejuízos, como no caso da dragagem. Já era para termos portos adequados ao recebimento de navios de grande porte e não temos.”

Na frente do ranking geral do Banco Mundial, estão Cingapura, Holanda, Alemanha, Suécia e Áustria. No final da fila, Ruanda, Timor Leste e Afeganistão. O doutor em planejamento de transporte e logística da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, classifica como “péssima” a posição do Brasil no ranking mundial.

Segundo Resende, esse resultado é mais um sinal de que o Brasil precisa fazer grandes investimentos em logística portuária. Para melhorar a posição, ele cita três ações primordiais: acelerar os projetos de logística do PAC, acelerar as concessões de portos e rododferrovias para a iniciativa privada e fortalecer os marcos regulatórios do transporte para permitir investimento externo.



EXEMPLO Porto de Hamburgo, na Alemanha, país classificado entre os principais

meçar a dar números para esse projeto a partir de agora”, diz. Mas Pierdomenico faz uma projeção. “Quem sabe (podemos) sonhar em chegar a padrões europeus, de um ou dois dias para liberar a carga? Chegar perto do padrão europeu de movimentação e de liberação de carga é uma meta ambiciosa. Mas é factível e possível ter isso como perspectiva. Talvez não no primeiro momento, mas a médio prazo.”

O doutor em planejamento de

transporte e logística Paulo Resende, coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, afirma que exemplos mundiais mostram que projetos como o Porto sem Papel podem reduzir de 25% a 50% o tempo de estadia das embarcações nos portos. Esses índices se baseiam em experiências de países como Holanda, Alemanha, Estados Unidos, Espanha e Chile. E os ganhos financeiros podem ser enormes.

Resende indica um exemplo

ISTOCKPHOTO



em matéria de desempenho portuário

O DECRETO Nº 6.620/2008

Como funciona a concessão

- A licitação será realizada pela Antaq
- O requerimento deve ter estudo que demonstre a adequação técnica, operacional e econômica da proposta e seu impacto concorrencial

Serviços contemplados

- 1 Obras e aparelhamento necessários à acostagem das embarcações e à movimentação, guarda e conservação das mercadorias
- 2 Exploração comercial, conservação dos canais de acesso e dos ancoradouros e conservação e renovação da superestrutura portuária
- 3 Obras de acesso aquaviário e de ancoradouro que ofereça às embarcações abrigo e profundidade compatível com o porto
- 4 Espaços físicos necessários à exploração portuária, incluídos aqueles em águas públicas

Prazo

Até 25 anos, prorrogáveis por prazo máximo igual ao período contratado

Fontes: SEP/"Diário Oficial da União"

simulado de possibilidade de economia. Segundo ele, atualmente no Brasil há uma média de pagamento de demurrage (multa diária por retenção do navio no porto além do prazo estabelecido para embarque e desembarque) em torno de US\$ 40 mil a cada 24 horas. Considerando que a liberação da carga demore 5,8 dias e que o navio precise com isso ficar três dias parado na área portuária, a taxa cobrada seria de US\$ 120

mil. "Se tivermos a redução de 25% no tempo de estadia, que é o mínimo previsto, estaríamos economizando com um só navio pelo menos US\$ 30 mil", diz Resende.

Em 2008, a balança comercial brasileira fechou o ano com aproximadamente US\$ 198 bilhões de exportação e US\$ 173 bilhões de importação, conforme o coordenador da Câmara de Logística da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), Jovelino Pires.

Entretanto, no primeiro mês deste ano foi registrado déficit e a expectativa em fevereiro era de que 2009 venha a registrar uma redução nas exportações em torno de 18% a 20%, segundo Pires.

Para o coordenador da AEB, qualquer iniciativa para reduzir custos e incentivar o comércio exterior no país é "fundamental". "Há uma ótima expectativa em relação ao Porto sem Papel porque no campo da logística o Brasil pode ganhar muito", diz.

Para quem lida com o modal, a desburocratização é peça-chave para o desenvolvimento. A grande questão colocada por muitos neste momento é se a proposta da SEP sairá mesmo do papel, como diz André Zanin, da Fenamar: "O projeto é bom, mas quero ver na prática. Assim como quero ver, no caso da dragagem, a primeira draga carregada de sedimentos; no Porto sem Papel, quero ver a versão beta (de teste) do sistema no ar".

Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, considera a necessidade de a SEP ter força política para isso. Ele aponta como grande desafio vencer a resistência de órgãos que atuam direta ou indiretamente no porto. "A implementação de sistemas dessa natureza levará à redução de pessoas. E a informatização proporciona maior transparência nas informações. Então, pode haver resistências nesse sentido", diz Resende.

O consultor para logística e infraestrutura da CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), Luiz Antônio Fayet, também apoia o Porto sem Papel, mas acredita que a implantação dependerá mesmo de vontade política. "Algumas corporações reagem a essas propostas. Há a preocupação sobre delimitação de área de atuação, divergências entre os órgãos. A integração tem que acontecer para que o projeto possa funcionar."

ENTREVISTA: FABRIZIO PIERDOMENICO

“Vamos cumprir o cronograma”, afirma dirigente da SEP

Quando assumiu o cargo de subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário, da Secretaria Especial de Portos, em junho de 2008, o economista Fabrizio Pierdomenico recebeu a missão do ministro Pedro Brito de planejar e estruturar a desburocratização das operações portuárias. Foi criado então um grupo de trabalho dentro da SEP, coordenado pelo subsecretário, para implantar o Porto sem Papel. Começou a ser feito um trabalho conjunto com a Codesp, a Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados) e a Anut (Associação Nacional dos Usuários de Transporte de Carga). O Porto de Santos foi escolhido para desenvolver o projeto-piloto. Até o final de março, a SEP espera firmar os convênios com os órgãos governamentais que atuam no porto. Entre 2003 e 2007, Pierdomenico foi diretor-comercial e de desenvolvimento do Porto de Santos. Leia abaixo trechos da entrevista sobre o projeto que está sendo estruturado.

Como se dá hoje a burocracia dentro dos portos, alvo do projeto Porto sem Papel?

Vou dar um exemplo prático. Um exportador quer fa-

zer uma operação de venda de mercadoria lá fora. Consegue o contrato e vai fazer o transporte dessa mercadoria. Para isso, vai ter que fornecer informação no mínimo para seis instituições diferentes que fazem parte da cadeia de exportação (Anvisa, Ministério da Agricultura, Polícia Federal, Alfândega, Autoridade Portuária e Marinha). Muitas vezes, são informações diferentes, mas em boa parte do tempo é a mesma. Entra no sistema do Siscomex Carga e fornece informação para a Receita, por exemplo. Depois entra no da Anvisa.

Mas esse fornecimento já acontece de forma virtual?

Em alguns casos não, tem que ser papel físico. Tem que fazer todos os despachos e o agente de carga se encarrega de fazer isso (fornecer as informações, em papel ou nos sistemas, para todos os órgãos). Por exemplo, uma informação que é comum a todos, o nome do navio que vai embarcar a carga. Tem que fornecer essa informação para cada um dos entes (em seus sistemas). Além de ter uma margem de erro, ao fornecer seis vezes a mesma informação, o exportador perde tempo porque tem que fa-

zer o mesmo trabalho seis vezes - é um retrabalho.

Quais serão os outros ganhos, além de poupar o retrabalho?

O segundo ganho é que haverá um monitoramento de todos os entes da cadeia em tempo real. Todos os envolvidos vão se automonitorar e poderão ver quem está dando a resposta mais rapidamente. De forma sistêmica, vamos saber onde estão as ineficiências do processo, quem demora mais para dar o ok e para dar o sinal verde para a operação.

Há um temor de que haja interferência nas ações de cada um dos intervenientes?

Em nenhum momento a SEP está se propondo a interferir nos processos de cada um dos entes. Não é isso. Mas queremos que fique bastante transparente. Que esse sistema de janela única e concentrador de dados possa mostrar ao governo onde estão as ineficiências. Eventualmente, sabemos onde vamos ter que atuar para tornar o sistema mais veloz e eficaz. Será um processo extremamente transparente, de se fazer um diagnóstico sobre o procedimento interno de cada um.

Tenho certeza de que nenhum dos entes vai querer ser o mais ineficiente. Cada um vai olhar para dentro de seus respectivos processos e querer oferecer o melhor resultado.

Além da janela única de informações, quais as outras ações do projeto?

O programa é um conjunto de ações que serão facilitadoras do processo de embarque e desembarque da carga. Faz parte do programa a rastreabilidade da carga - saber onde a carga está. No caso do contêiner, por exemplo, vai ser possível saber onde ele está, se está chegando ao seu destino (no transporte terrestre).

Quais são os ganhos da rastreabilidade?

Sob o ponto de vista da segurança da carga, quando se consegue fazer a rastreabilidade, há a possibilidade concreta de minimizar o furto de carga nas estradas. O dono da carga poderá acompanhar em tempo real o percurso. Temos a expectativa de que o primeiro impacto será de custo, redução no preço da seguradora de carga. Sob o ponto de vista do porto, ao se falar de contêiner, por exemplo, o porto pode planejar a chegada da carga, evitando a perda de tempo. Isso

JÚLIO FERNANDES



OTIMISMO Fabrizio Pierdomenico diz que projeto do Porto sem Papel será ampliado para Suape e Rio Grande

dá uma rentabilidade, com altos impactos para o porto e para o frete, para o dono da carga. Tudo isso, a janela única e o concentrador de dados vão reduzir o tempo de permanência da carga.

Haverá a rastreabilidade marítima?

Estamos implantando no Porto de Santos um sistema de radar em que vamos poder organizar o trânsito interno do porto,

de chegada e saída de navios, vamos ter como subproduto uma antecipação das informações da carga que está chegando ao porto. Com a rastreabilidade, desburocratização da papelada, buscamos uma informação segura e ágil. Quando a informação for segura e ágil, todos os entes vão poder melhorar suas performances. As exigências de fiscalização poderão diminuir e a liberação da carga poderá ser mais rápida.

De que forma o Porto sem Papel trará benefícios para o Brasil?

Vamos diminuir custos. A partir do momento em que poupa o retrabalho e consegue fazer a rastreabilidade da carga, há um reflexo no custo de frete e de seguro. No momento em que conseguirmos fazer com que a carga entre e saia o mais rapidamente possível dos portos, estamos fa-

lando em eficiência e diminuição de custos. Dessa forma, estamos desonerando o país, de parte do custo Brasil. Boa parte (do custo Brasil) se dá pelas ineficiências burocráticas. Ao tirar essas ineficiências, ou minimizá-las, quem está ganhando é a sociedade. Estamos diminuindo custos e ganhando valor na exportação e na importação. A meta é clara: dar eficiência ao sistema e com isso diminuir custo e ganhar competitividade. Ao ganhar competitividade, estamos assegurando que o país continue crescendo nas suas exportações, na sua participação de comércio exterior. E com isso é garantido que o desenvolvimento econômico seja um desenvolvimento econômico sustentável, com geração de emprego e renda.

Algumas pessoas do setor duvidam que o projeto sairá mesmo do papel até 2010. O que o senhor diria para elas?

O governo está focado para que os cronogramas sejam cumpridos e vamos cumprir o cronograma. Quando o governo assume uma obra com o selo do PAC é porque existe a capacidade de o governo realizar a obra até o final de 2010. Começaremos com o piloto em Santos e iremos ampliando até ter um conjunto de portos integrados ao sistema. Em 2010, o projeto deve estar também em Suape (PE) e Rio Grande (RS). ●

INFRAESTRUTURA

A VEZ DAS ÁGUAS

ENCONTRO DISCUTE O MELHOR APROVEITAMENTO HIDROVIÁRIO NA MATRIZ DE TRANSPORTE NACIONAL

POR JORGE MENEZES E KATIANE RIBEIRO

Representantes da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e da Antaq (Agência Nacional de Transporte Aquaviário) se reuniram, no dia 10 de fevereiro, na sede da CNT, em Brasília, para discutir as dificuldades e reivindicações do setor nas diversas regiões do país. O diretor-geral da Antaq, Fernando Fialho, participou do evento.

O encontro, segundo o vice-presidente da CNT Meton Soares Júnior, também foi uma oportunidade de interagir os empresários do modal aquaviário com a agência reguladora do setor. Meton Soares lembrou, na ocasião, da contribuição do setor no bom desempenho das exportações brasileiras nos últimos anos e destacou que o transporte aquaviário nacional é realizado por empreendedores de alta competência, que têm oferecido sua capacidade de trabalho para o crescimento econômico e social do país. "Portanto, não é justo que tão importante atividade sofra tamanho desprezo dos governos, por todos esses anos", disse Soares.

O dirigente afirmou, porém, que as discussões não se encerraram com a realização do encontro. "Este foi o início de um longo e duro trabalho."

Durante o encontro, o dire-

tor da CNT e presidente da Fenavega (Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário), Luiz Rebelo Neto, chamou a atenção para as principais dificuldades que hoje se apresentam para a navegação interior brasileira, como a falta de investimento em terminais fluviais e marítimos especializados para a navegação e em hidrovias.

Rebelo Neto também reclamou da baixa utilização das vias existentes, bem como da falta de informações confiáveis sobre as reais condições de navegabilidade dos rios e suas sazonalidades.

O diretor da CNT ressaltou ainda as deficiências na formação de mão de obra especializada e a falta de ferramentas de controle e gestão especializadas no setor e licenças ambientais para os terminais como impeditivos para um melhor desempenho do modal na matriz nacional de transporte.

O presidente da Fenavega pede soluções urgentes para o desenvolvimento da atividade e propôs novos investimentos em infraestrutura, com recursos da Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico). Para Rebelo, "o evento foi um marco, pois todos os modais estavam reunidos buscando soluções para

tirar os entraves do setor, e a Antaq pode ser o canal indutor de interligação desses modais".

O presidente da Seção de Transporte de Cargas da CNT, Flávio Benatti, destacou para o diretor da Antaq a contribuição da Confederação para o desenvolvimento do modal, lembrando especialmente as propostas voltadas especificamente para o setor, incluídas no rol dos 587 projetos propostos no Plano CNT de Logística, que, em seu conjunto, se executadas, permitirão que o país possa, enfim, planejar a ansiada multimodalidade na matriz do transporte brasileiro.

Benatti, que também preside a

JÚLIO FERNANDES



INTEGRAÇÃO Fernando Fialho, da Antaq, propôs um novo encontro para discutir propostas para o setor aquaviário

NTC&Logística (Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística), afirmou que o modal aquaviário, dependendo das circunstâncias, pode chegar a ser 20 vezes mais barato que o rodoviário, por ter uma capacidade superior de armazenar cargas e utilizar menos combustíveis, o que lhe assegura também vantagens ambientais.

Reforçando que o risco de um colapso na infraestrutura de transporte brasileira - o chamado apagão logístico - ainda não está de todo afastado, principalmente se o país mantiver os níveis de crescimento econômico registrados nos últimos anos, os trans-

portadores fizeram ver ao diretor-geral da Antaq que é preciso insistir na tese da necessidade de os governos investirem cada vez mais no sistema hidroviário do país. Mesmo com todo seu potencial hidroviário, o modal enfrenta problemas de planejamento no que se refere a dragagens, derrocamentos, balizamentos e sinalizações, que se agravam, no entender dos líderes do setor reunidos na CNT, pela negligência do poder público.

O maior benefício que o incremento do transporte hidroviário pode trazer ao país será o aumento da competitividade dos produtos brasileiros nos

mercados nacional e internacional. Consciente disso, a CNT lançou, em 2008, o Plano CNT de Logística, em que propõe a criação do que seria uma rede ideal de infraestrutura de transporte para o país, privilegiando a integração dos sistemas de transporte, dentre eles as hidrovias, o que possibilitará melhor acesso aos mercados principais a um custo reduzido.

Para o setor aquaviário, o plano propõe 119 projetos de infraestrutura, dos quais 53 são do setor hidroviário e 66 do portuário. Ao todo, os projetos propostos pela CNT exigiriam investimentos da ordem de R\$ 32,2 bilhões.

O diretor da CNT e presidente da Fetransul (Federação das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul), Paulo Caleffi, atribuiu ao desequilíbrio da matriz do transporte nacional o baixo aproveitamento dos recursos hidroviários no país. Caleffi também lembrou que faz parte da pauta da CNT a luta por um transporte que valorize a multimodalidade.

Para Caleffi, o transporte rodoviário ideal deveria contemplar apenas curtos percursos e "para o transporte a longas distâncias aplica-se melhor a navegação de cabotagem. Considerando, ainda, o transporte ferroviário e a navegação de interior", afirmou.

Após ouvir as principais demandas dos transportadores no encontro, o diretor-geral da Antaq, Fernando Fialho, disse que o órgão está aberto a discussões, propondo a realização de um novo encontro, na sede da agência, para que a Confederação apresente em detalhes o que propõe o Plano CNT de Logística para o transporte aquaviário.

Além dos representantes do modal aquaviário, rodoviário e aeroviário, também participaram do encontro na sede da CNT representantes da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários).

O relatório completo do Plano CNT de Logística pode ser acessado no site www.cnt.org.br. ●

DESPOLUIR

CONSCIÊNCIA AMBIENTAL

PROGRAMA ORIENTA EMPRESAS DE PASSAGEIROS E CARGAS DO NORDESTE PARA A SUSTENTABILIDADE

■ POR LÍLIAN MIRANDA

Muitas são as federações estaduais e regionais que aderiram ao Despoluir, o Programa Ambiental do Transporte lançado pela CNT em 2007. Essas entidades se tornaram responsáveis por sua execução para os setores de transporte de passageiros e de cargas, como as representantes do Nordeste.

Um exemplo é a Fetracan (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste), com sede em Recife, que funciona como gestora dos sindicatos de base da catego-

ria nos Estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão.

Além de incentivar a adoção do Despoluir pelas empresas filiadas, a Fetracan trabalha, também, outra meta do programa, que é a busca por parcerias para difundir seus objetivos. Essa meta foi conquistada com a realização de uma parceria junto à Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos de Pernambuco.

O convênio firmado incentiva o uso racional dos combus-

tíveis sem alterar o desempenho dos veículos transportadores. Em caráter educativo, a Fetracan monitora a emissão de gases poluentes de ônibus, caminhões de cargas e veículos institucionais da região metropolitana do Recife, onde o nível de poluição e a densidade veicular são altos.

Para Jorge do Carmo Ramos, assessor técnico da Fetracan, a relação com o Despoluir não se limita a uma simples articulação técnico-administrativa. "O Programa Despoluir se constitui no mais legítimo instrumento de força





VIA MÁXIMA Empresa aderiu ao Programa Despoluir em outubro de 2007 e desde então tem fortalecido seu compromisso com a sustentabilidade

e, portanto, na alternativa mais efetiva para aglutinar o segmento do transporte, que no passado apresentava-se como forte deprecador do meio ambiente”, diz.

A Cepimar (Federação das Empresas de Transportes Rodoviários dos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão) articulou a implantação do Despoluir nos Estados de sua administração. A entidade faz um acompanhamento do desempenho da frota de ônibus e caminhões de suas afiliadas e realiza aferições periódicas do nível de emissão de poluentes emitidos.

No Ceará, a Cepimar acompanha periodicamente os índices de aprovação dos veículos pelo órgão fiscalizador do Estado, a Superintendência Estadual do Meio Ambiente.

Altair Bezerra, coordenador do Núcleo Socioambiental da Cepimar, avalia como “muito positiva” a atuação do Despoluir nos Estados que coordena. “Estamos encontrando um percentual de 85% de aprovação dos veículos no padrão do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente). A renovação da frota, a mudança na sistemática de manutenção e os cuidados com óleo diesel têm sido fundamentais para esse resultado”, diz. Ele comemora



AC LIRA TRANSPORTES Tradicional no atendimento na área de serviços no Norte e Nordeste aderiu

a mudança de pensamento do setor. “Percebemos cada vez mais os empresários do setor de transportes cientes da importância de aderir aos projetos implementados pela federação. Temos consciência de que estamos contribuindo positivamente com a sustentabilidade ambiental por meio de um projeto como o Despoluir.”

A Fetronor (Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Nordeste) é a entidade representativa da classe empresarial do transporte de passageiros para os Estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte e quem coordena o Despoluir nesses locais.

De acordo com Danilo Ama-

ral, coordenador do Despoluir na Fetronor, o profissionalismo e a importância do programa são levados até as empresas com seriedade e responsabilidade. “Buscamos constantemente introduzir a cultura da responsabilidade ambiental do setor, bem como os benefícios apresentados por se ter um veículo ajustado corretamente, podendo-se aumentar a durabilidade de peças e possibilitar a redução no consumo de combustível dessas empresas. O Despoluir é um grande amigo das empresas de transporte, fazendo parte ativamente do cotidiano dessas corporações”, diz.

Segundo Amaral, o programa consolida uma mudança na

forma de visão da sociedade perante as empresas de transporte, além de já ter seu reconhecimento. “Os órgãos e secretarias ambientais dos municípios veem o Despoluir como um aliado e reconhecem a preocupação do setor transportador com o meio ambiente. A Fetronor é convidada constantemente para ministrar palestras sobre o Despoluir em universidades e centros federais de estudo na região. Isso traduz o reconhecimento e importância do programa na sociedade.”

AC LIRA TRANSPORTE

Entre as empresas afiliadas à Fetracan que aderiram ao programa da CNT, está a Lira Trans-



ao Despoluir em novembro de 2007



MERCOTRANS/DIVULGAÇÃO

MERCOTRANS Exemplo no controle de emissão de poluentes

porte. Com 60 anos de existência e perfil familiar, a Lira possui tradição no atendimento dos mercados do Norte e Nordeste na área de serviços, realizando distribuição de produtos como gases industriais e hospitalares, GLP e combustíveis, além de biodiesel.

Maria Helena Caldas Lira, diretora da empresa, considera "gratificante" participar do programa ambiental. "Aderir ao Despoluir foi para nós, além de um exercício de responsabilidade social em relação à qualidade do ar para as pessoas, a busca do desenvolvimento sustentável, pois, a partir do momento que despoluímos, também economizamos combustível", diz. "Temos a convicção de que a

utilização dessa metodologia de trabalho é mais que uma colaboração com o meio ambiente, é uma obrigação social."

RAIO X

EM RECIFE (PE)

Frota cadastrada: 82

Início: Nov/07

Aferições feitas: 144

EM ITABUNA (BA)

Frota cadastrada: 34

Início: Ago/08

Aferições feitas: 35

MERCOTRANS

A Mercotrans, empresa recifense fundada em 1995,

também aderiu ao Despoluir. "Nosso plano era minimizar os efeitos da poluição por fumaça preta emitida pelos nossos veículos", diz Carlos Henrique, diretor da Mercotrans. De acordo com ele, o objetivo principal - tornar-se exemplo no controle de emissão de poluentes - foi alcançado. "Todos os nossos veículos estão aprovados e obtivemos premiação da Fetracon pelo nosso empenho e melhora nos índices de emissão de gases. Tivemos também redução do consumo de diesel, em virtude do acompanhamento dos resultados dos testes de opacidade e providências efetivas de manutenção dos veículos", diz.

RAIO X

Frota cadastrada: 18

Início: Nov/07

Aferições feitas: 39

VIA MÁXIMA

Os resultados positivos são provenientes do comprometimento das empresas filiadas à Cepimar, como a Via Máxima, que há mais de dez anos atua no transporte público urbano de Fortaleza. Em seu histórico empresarial, é ganhadora do selo Empresa 100% por três anos consecutivos, por não ter veículos autuados por emissão, além de já ter ganho o Prêmio de Responsabilidade Social.

Dimas Barreira, diretor ope-

racional da Via Máxima, diz que a empresa tem como principal benefício o fortalecimento do compromisso com a sustentabilidade. “Por mais que isso seja algo declarado por nós como compromisso, se não soubermos que vamos passar seguramente por um processo periódico de aferição, a nossa rotina pode nos permitir relaxar com o tema, relegando sua prioridade ao segundo plano”, diz. De acordo com Barreira, há a consciência de que a empresa é poluidora e que, por isso, precisa fazer algo mais para reverter os índices. “Como sabemos que nossos veículos emitem gases e partículas sólidas pelos escapamentos, fazemos investimentos pesados nessa área. Após nossa inscrição no Programa Despoluir, redobramos o cuidado. Nunca mais fomos autuados por emissão de poluentes acima da tolerância indicada pelo fabricante.”

RAIO X

Frota cadastrada: 81
Início: Out/07
Aferições feitas: 123

CIDADE VERDE

João Rodrigues, diretor de Recursos Humanos da empresa Ci-

dade Verde, que atua no setor de transporte coletivo urbano de passageiros no Piauí, enumera os resultados positivos adquiridos com o Programa Despoluir. “Além do retorno numérico, com a diminuição do consumo de diesel em até 3%, diminuição do consumo de óleo lubrificante, aumento da quilometragem rodada de lona de freio em até 23% e diminuição do desgaste de motor, o Despoluir fez com que se estabelecesse um vínculo ainda maior entre a empresa e a comunidade, estabeleceu um comprometimento maior dos nossos colaboradores no que diz respeito à

preservação do meio ambiente e melhorou a imagem da empresa junto à sociedade, aos órgãos públicos e ao mercado.”

RAIO X

Frota cadastrada: 40
Início: Jan/08
Aferições feitas: 68

VIAÇÃO PIAUIENSE

A Viação Piauiense, empresa de transporte de passageiros urbano de Teresina (PI), também se integrou ao Despoluir. Para o presidente Alberlan Sousa, o progra-

ma permitiu a conscientização não só dos funcionários da empresa, mas também de seus familiares. “Com o Despoluir, hoje somos multiplicadores da ideia de proteger o meio ambiente. Trabalhamos atualmente com reciclagens, coletas de óleo ou redução de poluentes como uma prática rotineira em nossa empresa”, diz.

RAIO X

Frota cadastrada: 42
Início: Dez/07
Aferições feitas: 189



CIDADE VERDE Empresa piauiense obteve diminuição no consumo de diesel e



fortaleceu os vínculos com a sociedade



TAGUATUR/DIVULGAÇÃO

TAGUATUR Companhia está satisfeita por contribuir para um ambiente mais saudável!

TAGUATUR TRANSPORTES

A Taguatur Transportes, viação rodoviária de transporte público que opera no Maranhão, Piauí e em Goiás, faz parte do time. Antes da implantação do Programa Despoluir, a empresa já havia adotado e padronizado nas garagens do grupo o tratamento dado ao diesel consumido pela frota, desde o recebimento, armazenagem, abastecimento e até a utilização. Ana Carolina Medeiros, diretora administrativa-financeira da Taguatur, avalia que houve ganhos, “não somente com o

consumo mais racional do combustível e os benefícios na manutenção da frota, mas, sobretudo, com a contribuição para um ambiente mais saudável”.

RAIO X

EM PAÇO DO LIMIAR (MA)

Frota cadastrada: 70
Início: Abr/08
Aferições feitas: 254

EM TERESINA (PI)

Frota cadastrada: 79
Início: Nov/07
Aferições feitas: 257

EXPRESSO GUANABARA

Uma das empresas que incorporou a cultura da responsabilidade ambiental incentivada pela Fetronor foi a Expresso Guanabara, de Fortaleza, que atua no Nordeste, Norte e Centro-Oeste, interligando as principais capitais e cidades dessas regiões. Criada em 1992, a empresa abraçou o Despoluir, segundo Laércio Rolim, gerente de manutenção predial, responsável pelos Projetos Ambientais da empresa. “Diminuição da emissão de gases poluentes; a redução de multas; utilização

racional de combustível com acompanhamento de sua qualidade; acompanhamento rigoroso do lacre da bomba injetora, evitando-se o aumento da poluição e o consumo de combustível são apenas alguns resultados que podem ser citados”, diz. ●

RAIO X

Frota cadastrada: 376
Início: Dez/07
Aferições feitas: 119

AVIAÇÃO

COMBUSTÍVEL VERDE NO AR

ATENTO À POSSÍVEL ESCASSEZ DO PETRÓLEO E NA REDUÇÃO DE EMISSÕES, MERCADO TESTA ALTERNATIVAS PARA VOOS COMERCIAIS

POR CYNTHIA CASTRO

Os combustíveis verdes, que estão mais próximos dos meios de transporte terrestres, estão ganhando fôlego para se tornarem, um dia, realidade nos voos comerciais. O mercado de aviação mundial já despertou para a necessidade do desenvolvimento de novas tecnologias de combustível que proporcionem maior independência em relação ao petróleo, além

da preocupação com a redução de gases de efeito estufa.

Ninguém sabe ao certo quando os aviões a jato poderão usar o biocombustível em escala comercial. O fato é que há muitas pesquisas sendo desenvolvidas em vários locais do mundo, inclusive no Brasil, e algumas aeronaves têm decolado em voos experimentais.

Em Fortaleza (CE), a empresa Tecbio (Tecnologias

Bioenergéticas) está à frente de um grande estudo sobre o bioquerosene para a aviação. As amostras do biocombustível são desenvolvidas pela Tecbio e as pesquisas envolvem um pool de empresas do ramo aeronáutico de várias partes do mundo, como fabricantes de aeronaves, turbinas, instrumentos e distribuidoras.

O presidente da Tecbio, o engenheiro químico Expedito Parente, estima a necessidade

de pelo menos mais três anos de testes para que o combustível possa ser homologado. Há expectativa para que ainda em 2009 seja feito um voo experimental, mas não estão definidos o trajeto nem qual modelo de aeronave participará.

Parente é considerado o pai do biodiesel e também do bioquerosene, pois conseguiu a primeira patente mundial desses combustíveis na década de 80. Ele comenta que há



DEMONSTRAÇÃO



Executivo da Continental Airlines cumprimenta pilotos de voo da aérea usando biocombustíveis no início deste ano

várias propostas sobre biocombustível para a aviação sendo testadas mundialmente, mas afirma que a versão verde do querosene brasileiro é extremamente competitiva e parece ser a mais sustentável.

“Primeiro, pelo baixo custo potencial do combustível. Segundo, pela potencialidade na produção. É considerado um combustível sustentável. Estamos conseguindo chegar a resultados promissores”, diz Pa-

rente. Por enquanto, ele afirma que é cedo para falar em valores referentes aos possíveis custos operacionais.

O projeto do bioquerosene brasileiro tem dois momentos. Segundo Parente, na década de 80, o biocombustível chegou a ser testado no CTA (Centro Técnico Aeroespacial) e houve o primeiro voo teste em 1984. Foi no dia do avião Bandeirantes (da Embraer),

no trajeto de São José dos Campos (SP) para Brasília (DF). “Agora, estamos novamente testando esse biocombustível, desde 2006. O produto está se aperfeiçoando e as turbinas de hoje são bem diferentes daquelas de 20 anos atrás. Mas estamos em uma fase animadora”, diz o engenheiro químico.

O presidente da Tecbio ressalta a necessidade de que os testes sejam extremamente

rigorosos até que a aeronave esteja pronta a voar com o novo combustível. “Estamos falando de avião. E lá em cima não há acostamento. Então, é necessário haver muita segurança”, afirma.

O bioquerosene é feito a partir de óleos vegetais especiais, sem necessidade do uso do petróleo como a versão atual do combustível. Nesse momento, o projeto do qual a Tecbio está à frente trabalha com o babaçu, uma espécie de palmeira.

Em outras pesquisas com biocombustíveis para a aviação, algumas empresas estão fazendo testes em voo. Em janeiro deste ano, a JAL (Japan Airlines) testou na Ásia um tipo feito a partir de algas e plantas não comestíveis. Conforme informações da JAL, a matéria-prima é de segunda geração e não compete com produtos naturais nem contribui para o desmatamento.

O Boeing 747-300 decolou em Tóquio e voou cerca de uma hora e meia. Essa aeronave tem capacidade para aproximadamente 400 passageiros, mas o voo de teste, naturalmente, é feito somente com

Modelo Ipanema a álcool reduz 38% de custo operacional

No Brasil, desde outubro de 2004, o avião agrícola Ipanema é certificado para voar usando álcool como combustível. Além da redução da emissão de gases de efeito estufa para a atmosfera, a aeronave possibilita uma economia de 38% no custo operacional, de acordo com informações da fabricante Neiva, subsidiária da Embraer. O avião é um pulverizador agrícola, usado principalmente nas regiões Sul e Centro-Oeste.

Segundo a fabricante, se for considerada uma frota de 600 aviões, por exemplo, há a possibilidade de redução de US\$ 13,5 milhões por ano no custo operacional. Com um motor mais potente, a aeronave é cerca de 5% mais veloz que o mesmo modelo a gasolina, de acordo com dados do gerente de engenharia da Neiva, Vicente Camargo.

Em relação ao meio ambiente, Camargo explica que o álcool não tem chumbo em sua composição, ao contrário da gasolina de aviação. "Além disso, há todas as vantagens do uso de biocombustíveis." Não há, entretanto, estimativas sobre qual seria o percentual de redução de emissão de poluentes.

Uma característica que dificulta o uso do álcool em aeronaves que percorrem longas distâncias é a menor autonomia. Segundo Camargo, o consumo desse tipo de combustível é cerca de 40% maior que o da gasolina. En-

quanto o Ipanema a álcool voa aproximadamente três horas e meia, o modelo a gasolina pode voar cinco horas. De qualquer forma, no caso da aviação agrícola, Camargo afirma que a menor autonomia não é problema.

Um voo agrícola dura cerca de 10 a 15 minutos. A parada para o abastecimento de combustível pode ser feita no mesmo momento do abastecimento da carga, que pode ser, por exemplo, defensivo agrícola ou sementes. O Ipanema a álcool é comercializado somente no Brasil e por enquanto não há perspectivas em relação ao mercado internacional, de acordo com o diretor da Neiva, Almir Borges.

Há aeronaves desse modelo vendidas para países da América do Sul como Paraguai, Argentina e Uruguai, mas somente na versão a gasolina. No Brasil, a frota total em voo atualmente é de aproximadamente mil aeronaves modelo Ipanema. A álcool, são 244 - 64 foram produzidas depois da certificação em 2004 e 180 kits de conversão já foram vendidos para serem instalados nos modelos a gasolina. "Cerca de 25% da frota total é a álcool", diz Borges.

Em 2008, foram vendidos 32 aviões. Cada unidade custa cerca de R\$ 600 mil. Se o cliente quiser, a empresa comercializa a versão a gasolina, mas nos dois últimos anos 95% das vendas foram do modelo a álcool. Desde a década de

70, o Ipanema está homologado para voar no Brasil. Mas, até 2004, somente na versão a gasolina.

A fábrica está localizada em Botucatu (SP). Segundo o engenheiro de desenvolvimento da Neiva, Lucas Arruda, o trabalho para a certificação do modelo a álcool

durou cerca de dois anos. "O avião e o motor tiveram de sofrer algumas alterações para que o novo combustível pudesse ser usado." A Embraer não quis falar sobre projetos em desenvolvimento em relação a outros biocombustíveis para a aviação.

DUAS VERSÕES

Compare as características dos modelos de Ipanema

	A álcool	A gasolina
Capacidade de combustível	290 litros	290 litros
Capacidade de produto	950 litros	950 litros
Tempo de voo	3h30	5h
Potência do motor	320 HP	300 HP
Preço médio do litro de combustível	R\$ 1,40	De R\$ 3 a R\$ 4

Fonte: Neiva/Embraer

EMBRAER/DIVULGAÇÃO



ÁLCOOL Modelo Ipanema é pioneiro no Brasil

JAPAN AIRLINES/DIVULGAÇÃO

a equipe que participa do projeto. Na ocasião, o presidente da JAL, Haruka Nishimatsu, comemorou a experiência e disse que “o voo demonstração nos deixa mais perto de encontrar uma alternativa verde para substituir o combustível à base de petróleo”.

Segundo o piloto do teste, não houve diferença no desempenho do motor alimentado pelo biocombustível em relação aos outros três motores com o combustível convencional. Agora, todos os dados estão sendo analisados pela empresa aérea japonesa e seus parceiros no projeto.

O diretor de vendas da JAL para o Brasil, Shigehiko Komatsu, diz que há uma parceria com produtores de biocombustíveis norte-americanos. A Boeing e a Pratt & Whitney, que fabrica motores, também participam do projeto. “O resultado foi mesmo excelente. Havia um certo receio tempos atrás. Era difícil imaginar que um avião daquele tamanho seria sustentado com o uso desse novo material”, diz Komatsu.

De acordo com o diretor da JAL, a empresa tem interesse em fazer mais voos de demonstração, mas por en-



ALGAS Avião da Japan Airlines testou combustível alternativo em voo de uma hora e meia

quanto não há nada definido sobre data devido ao custo dos testes. Ele não quis, entretanto, informar qual o valor investido no projeto.

Também em janeiro deste ano, a norte-americana Continental Airlines fez um voo demonstração usando biocombustível feito a partir de uma combinação de componentes que incluem derivados de alga marinha e pinhão-manso, além do querosene convencional.

O avião decolou e voltou ao Aeroporto Internacional de Houston. De acordo com a as-

essoria de comunicação da Continental Airlines, o desempenho da aeronave também foi satisfatório. A companhia aérea está trabalhando com os parceiros para avaliar todos os dados coletados. Essas e outras várias propostas sobre biocombustível estão sendo testadas no mundo.

Além da questão ambiental, que demanda medidas urgentes, a necessidade de se descobrir um biocombustível eficaz para a aviação está voltada à questão do petróleo. “Essas duas vertentes (meio ambiente e petróleo) pressio-

nam toda a área tecnológica para desenvolver alternativas em relação à aviação e ao setor automotivo. Mesmo que isso não esteja próximo, o petróleo tende a acabar”, diz o diretor técnico do Snea (Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias), comandante Ronaldo Jenkins.

A grande dificuldade, segundo o comandante Jenkins, é viabilizar a produção em larga escala, com preço competitivo e que mantenha a performance operacional da aeronave. “O rendimento do motor, por exemplo, precisa ser o mesmo. Se o

Novas tecnologias ambientais

As duas maiores fabricantes de aeronaves do mundo, a norte-americana Boeing e a europeia Airbus, desenvolvem com vários parceiros projetos em busca de um biocombustível sustentável para a aviação. As multinacionais também investem em tecnologias nas aeronaves para melhorar a eficiência e reduzir os efeitos danosos ao meio ambiente.

Em relação aos biocombustíveis, a Boeing estima que serão necessários em torno de dez anos para que eles possam ser utilizados na aviação mundial em escala comercial, segundo a assessoria de comunicação da empresa. Há várias particularidades nesses projetos e uma delas é a necessidade de desenvolver um combustível que consiga manter as propriedades nas diferentes altitudes e temperaturas.

Entre as iniciativas para melhorar a eficiência, há um novo modelo da Boeing, que ainda não foi entregue no mercado, o 787 Dreamliner. Segundo a assessoria, o avião tem as asas ligeiramente curvadas para cima, o que possibilita economia de combustível em torno de 20%.

Além disso, a fuselagem é feita de material composto, mais resistente e leve do que o aço convencional. Com menor peso, há menor consumo. O avião foi lançado em 2004 e já foram feitos quase mil pedidos de compra. No final deste ano, deve ser entregue a primeira unidade.

O 787 Dreamliner custa de

US\$ 150 milhões a US\$ 205 milhões. Tem capacidade para 210 a 330 passageiros. De porte parecido, o Boeing 767, que pode transportar até 300 pessoas, custa de US\$ 127 milhões a US\$ 173 milhões.

A fabricante Airbus afirma, também por meio de sua assessoria de comunicação, que sempre introduziu inovações que contribuem para melhorar a eficiência econômica de aviões comerciais e reduzir o impacto das operações ao meio ambiente. De acordo com a assessoria, o mais recente produto da empresa, o A380, é mais silencioso que os modelos anteriores e gera menos CO₂.

Segundo a assessoria, a frota em operação mostra que a aeronave consome 20% menos combustível por assento. O A380 tem capacidade para 525 passageiros, na configuração padrão (econômica, executiva e primeira classe), mas pode comportar até cerca de 800. Hoje, 13 aeronaves desse modelo estão em operação - há 198 encomendas.

Em janeiro de 2008, o A380 testou combustíveis líquidos feitos a partir de gás (gás A líquido LTG). O voo na Europa durou três horas. Na ocasião, o presidente da Airbus, Tom Enders, disse que "combustível e ambiente são os principais desafios enfrentados pela aviação". Em 2007, a Airbus recebeu o certificado ambiental ISO 14.001, devido ao sistema de gestão que monitora os impactos da atividade.

FELIPE DANA/PETROBRAS/DIVULGAÇÃO



PETRÓLEO Possível escassez favorece os biocombustíveis

consumo aumenta, vai precisar levar mais combustível. E peso é fundamental na aviação. Se tiver de usar muito mais combustível, não vale a pena", diz.

Para Expedito Parente, o biocombustível precisa ainda se adaptar aos modelos de aeronaves existentes, sem a necessidade de modificação. O presidente da Tecbio diz também que o biocombustível para a aviação precisa ter um caráter globalizante. Ou seja, é necessário que possa ser produzido nos diferentes continen-

tes para abastecer diferentes aeroportos.

Parente lembra que a necessidade do uso de biocombustíveis é uma preocupação mundial. "Todos querem um transporte sustentável e a aviação principalmente. Porque no transporte terrestre, há mais alternativas. O aéreo fica limitado", diz. Segundo ele, o grande pesadelo do mundo aeronáutico é manter a sustentabilidade dos negócios ao longo do tempo, o que envolve basicamente a questão do combustível. ●

Garanta sua vaga no mercado de trabalho!

Matricule-se em um dos CURSOS TÉCNICOS do Sest/Senat

VIA INTERNET



Técnico
EM TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Técnico
EM LOGÍSTICA

MATRÍCULAS ABERTAS

Belo Horizonte-MG | Cariacica-ES | Florianópolis-SC
Fortaleza-CE | Goiânia-GO | Recife-PE
Santo André-SP | São Luis-MA | Terezina-PI

Informações:
www.sestsenat.org.br - 0800 728 2891

SEST SENAT

Serviço Social do Transporte
Serviço Nacional de
Aprendizagem do Transporte

MEIO AMBIENTE

POR CYNTHIA CASTRO

Há oito anos tramita na Câmara dos Deputados um projeto de lei que determina a obrigatoriedade da inspeção técnica veicular. A medida já foi alvo de duas resoluções do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), mas uma foi revogada e a outra suspensa. E também está determinada no CTB (Código de Trânsito Brasileiro), em vigor desde 1998. O controle sobre as condições de segurança dos veículos e sobre as emissões é fundamental tanto para evitar os riscos de acidentes como os danos à saúde das pessoas e ao meio ambiente.

Neste ano, representantes do Executivo e também parlamentares que apoiam a medida esperam convencer lideranças partidárias e a Mesa Diretora sobre a importância de votar o substitutivo do PL 5.979/2001. O diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), Alfredo Peres da Silva, também presidente do Contran, diz que o órgão já se reuniu com o Ministério da Casa Civil para tratar da inspeção. "O Ministério das Cidades (ao qual está vinculado o Denatran) foi convidado pela Casa

Civil para discutir a matéria."

Segundo Peres, "em 2009, o assunto deve ser priorizado". Ele afirma que os ministérios das Cidades, do Meio Ambiente, dos Transportes e da Justiça enviaram no ano passado expedientes para a presidência da Câmara, dizendo que o governo tem interesse na aprovação do PL. Desde 2003, o projeto tramita no Congresso em caráter de urgência. No final do ano passado, chegou a entrar três vezes na pauta de votação, mas

acabou sendo retirado. "É importante que seja implementado este ano, até mesmo porque no outro (em 2010) começa o período eleitoral. Haverá dificuldade, inclusive, para fazer licitação", diz.

O atual presidente da Câmara, deputado Michel Temer (PMDB-SP), não quis comentar se a proposta será priorizada ou não. Segundo a assessoria de imprensa do deputado, Temer "ainda não estudou o assunto". Apesar da demora de tantos anos para a vota-

ção, o deputado federal José Mentor (PT-SP), relator da comissão especial criada na Câmara para cuidar desse projeto, está otimista. "A votação era uma das prioridades do ex-presidente (Arlindo Chinaglia PT-SP) no final do ano passado. Com certeza, esse projeto vai merecer atenção agora."

Esse otimismo não está baseado em nenhuma garantia da nova presidência da Câmara de que a proposta sobre a inspeção será priorizada. Mas o deputado

NA FILA D

PROJETO QUE DETERMINA A OBRIGATORIEDADE DA INS



POR DENTRO DA INSPEÇÃO

Confira alguns pontos do projeto em discussão no Congresso

Proposta

- Os veículos não poderão transitar sem atender aos limites de emissão de poluentes estabelecidos pelo Conama e às condições mínimas de segurança estabelecidas pelo Contran

Quem fará o serviço

- Haverá licitação para empresas privadas. O poder público também poderá fazer diretamente a inspeção

Preço

- Ainda a ser definido, mas quem vai pagar é o dono do veículo

Quando fazer

- A inspeção dos itens de segurança será obrigatória para veículos a partir do terceiro licenciamento. A inspeção dos itens de controle de emissão de gases e ruído deverá ser feita a partir do segundo licenciamento

Periodicidade

- Anual para a maioria dos veículos
- Semestral para os veículos destinados ao transporte de escolares e outras possíveis modalidades

E ESPERA

PEÇÃO VEICULAR TRAMITA HÁ OITO ANOS NA CÂMARA

considera que dentro da Casa "há boas perspectivas, já que o projeto esteve três vezes na pauta no final de 2008".

Quando se fala em obrigatoriedade de inspeção veicular, a grande questão colocada pelo próprio governo federal, conforme o diretor do Denatran, é a necessidade de que a implantação venha aliada à elaboração de um projeto de renovação da frota, especialmente dos veículos a diesel. De acordo com Alfredo Peres, há uma preo-

cupação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre a necessidade de se fazer um plano de renovação que permita ao cidadão ter acesso a um veículo novo.

Dentro do PNMC (Plano Nacional sobre Mudança do Clima), lançado no final do ano passado pelo Ministério do Meio Ambiente, há a proposta de se desenvolver um projeto para renovação de frota. E as ações estão sendo elaboradas. No BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Eco-

nômico e Social), há estudos sobre como melhorar o financiamento de caminhões, especialmente para autônomos. De qualquer forma, por enquanto, não há nada definido sobre como se dará essa renovação.

Segundo Peres, a partir do encontro na Casa Civil, o Denatran está fazendo um levantamento sobre como a frota nacional está distribuída. O órgão vai identificar qual é a idade dos veículos, em geral, para poder avaliar qual o nú-

mero que teria de deixar as ruas e rodovias. No caso de caminhões, dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) indicam que 18,6 anos é a idade média da frota de 1,26 milhão de veículos (incluindo caminhão simples e caminhão trator).

Pela proposta de obrigatoriedade de inspeção veicular que está para ser votada na Câmara, são contemplados três tipos de procedimentos: de segurança (condições ge-

EM SÃO PAULO

Dinheiro volta para motorista

No município de São Paulo, a inspeção veicular ambiental começou em maio do ano passado. Ainda estava voltada a veículos a diesel, como caminhões, ônibus e vans. Neste ano, estão incluídos alguns carros de passeio e motos, registrados na cidade entre 2003 e 2008. O valor cobrado (R\$ 52,73) é reembolsado ao proprietário parcialmente ou integralmente, segundo o secretário municipal do Verde e Ambiente, Eduardo Jorge.

Para receber todo o dinheiro de volta, o motorista tem que ter o carro aprovado na inspeção, fazer o licenciamento e não ter dívida de multa. “É uma forma de estimular nessa fase inicial do programa”, diz. Na primeira semana de fevereiro, a média diária de veículos inspecionados foi de cerca de 1.300. Não há estimativa do percentual reprovado.

“A falta de inspeção ambiental mata por doença, por problemas cardíacos ou respiratórios. Já a falta de seguran-

ça mata por acidente”, diz o secretário. Segundo ele, o município ainda não conseguiu do Ministério das Cidades a liberação para fazer também a inspeção de segurança.

No Estado do Rio, a inspeção ambiental foi pioneira no Brasil e começou em 1997. Hoje, cerca de 20% dos veículos são reprovados, de acordo com o engenheiro e analista ambiental Antônio Carlos Dias, do Inea (Instituto Estadual do Ambiente).

Segundo ele, fazem a inspeção veículos fabricados a partir de 1998. O licenciamento de caminhões, ônibus, vans e táxis depende da aprovação. “Estamos querendo que os veículos de passeio reprovados também tenham de fazer novamente (a inspeção) para conseguirem o licenciamento.” Os testes são em parceria com o Detran-RJ e custam cerca de R\$ 80, segundo Dias. Os carros também passam por uma inspeção visual, mas fora dos requisitos do CTB.

rais e equipamentos), ambiental (emissões de gases) e ruído. Os veículos teriam de se submeter anualmente aos testes e a emissão do licenciamento anual ficaria vinculada à aprovação. “Haverá um prazo para consertar, caso contrário, também terá multa e poderá até mesmo haver o impedimento de o veículo circular”, diz o deputado José Mentor.

Segundo o diretor do Denatran, os veículos antigos também passarão pela inspeção, mas os limites de emissão a serem respeitados vão estar de acordo com o período de fabricação.

Uma questão que gera controvérsia na proposta de lei é que a inspeção vai levar mais um custo aos motoristas. Não está definido qual será o preço a ser pago anualmente, mas a proposta é que seja um valor único em todo o Brasil - em São Paulo, onde a inspeção veicular começou no ano passado, o motorista paga R\$ 52,73, reembolsáveis, para obter o certificado de licença. De qualquer forma, uma coisa está praticamente certa. Quem vai pagar pelo novo serviço deverá ser mesmo o motorista, informa o diretor do Denatran.

“Para passar na inspeção, o veículo precisa estar com manutenção em dia e devidamente regulado. Estudos demonstram que,

fazendo isso, há uma economia de combustível que poderá vir a cobrir o valor (gasto na inspeção). Mas isso não é fator de convencimento para o proprietário, que sempre verá como uma despesa a mais”, diz o diretor do Denatran.

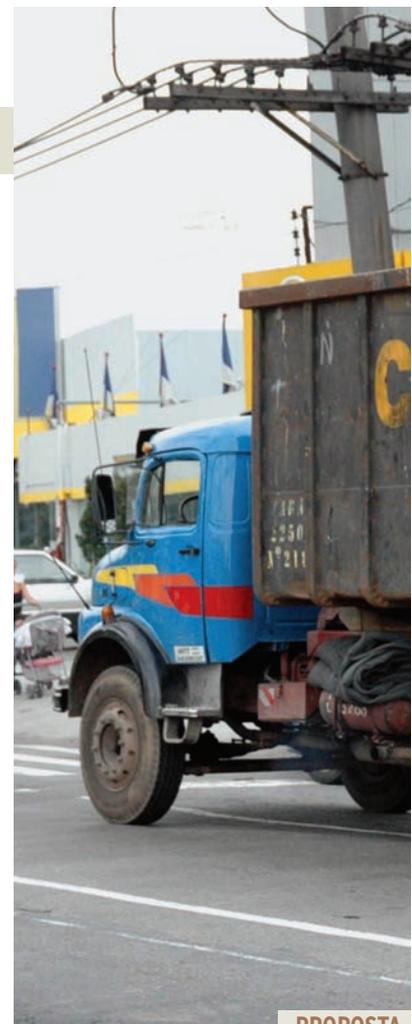
Sobre a possibilidade de que o valor da inspeção seja retirado do IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores), Peres diz que essa medida não é cogitada, pois o IPVA é um imposto estadual. “Se o Estado quiser, pode fazer isso. Assim como na cidade de São Paulo o valor é devolvido”, diz.

Esse valor a mais a ser pago foi, segundo o deputado Fernando Coruja (PPS-SC), líder do partido, um dos motivos para que ele entrasse com um requerimento no final de 2008 pedindo a retirada do substitutivo da pauta. Coruja afirma ser a favor da obrigatoriedade da inspeção veicular de segurança e também ambiental. Mas, na opinião do deputado, é necessário discutir mais o assunto com a sociedade.

Ele coloca dois pontos principais que precisam de maior atenção: o pagamento do serviço por

parte dos motoristas e também as concessões para a iniciativa privada. “Temos interesse em votar, mas é necessário ter discussão e transparência. Precisamos pensar no benefício para o usuário”, diz. O deputado também considera que as regras sobre como o serviço será entregue para a iniciativa privada precisam estar mais claras.

Pela proposta, “o órgão máximo executivo de trânsito da União (Denatran) compartilhará, com os Estados e o Distrito Federal, mediante convênio, a



PROPOSTA



ZANONE FRAISSAT/FUTURA PRESS

Controle de emissões de poluentes evita acidentes e impede danos à saúde

fiscalização e a auditoria da execução do programa". A função também pode ser delegada aos municípios. Haverá licitação. Para implantar a inspeção técnica veicular, há estimativas de que seriam necessários cerca de R\$ 2 bilhões de investimento nas estações, com equipamentos e tecnologia, segundo Peres. "Exatamente por causa do volume de recursos, sempre se pensou em privatizar."

Mas o diretor do Denatran diz ainda que, pela proposta de lei, o Estado que quiser poderá ficar

responsável diretamente pela inspeção do serviço.

A importância da realização da inspeção técnica veicular é lembrada pelo coordenador-geral de infraestrutura de trânsito do Denatran, Orlando Moreira da Silva. "Muitos acidentes são causados por veículos em péssimas condições mecânicas que continuam circulando. Além disso, esses veículos muito antigos atrapalham a mobilidade das cidades porque sempre estragam", comenta.

Orlando Moreira também reforça a necessidade da elabora-

ção de um projeto de renovação de frota para ser implantado juntamente com o de inspeção veicular. Além do benefício para a segurança, a inspeção veicular é fundamental para garantir que os veículos não emitam mais poluentes do que o permitido. "É importante ter um projeto que viabilize a renovação de frota, tanto pela segurança como pela questão ambiental." No Brasil, a inspeção veicular ambiental é feita no Estado do Rio de Janeiro, por iniciativa do governo estadual, e no municí-

pio de São Paulo, pela prefeitura. Mas nesses dois locais não há a inspeção de segurança.

"Essa demora para tornar a inspeção obrigatória não tem justificativa técnica válida. Sabemos que a poluição faz mal e sabemos que a inspeção permite o controle. É necessário encontrar formas de viabilizar essa inspeção, principalmente dos veículos mais velhos", diz o epidemiologista Alfério Braga, pesquisador do Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental da Faculdade de Medicina, da USP (Universidade de São Paulo). ●

LIMITE

Conama revê índice de emissão

Os parâmetros que devem ser usados na inspeção veicular ambiental foram definidos pelo Conama em uma resolução de 1993 e outras derivadas dessa. Para atualizar os limites de emissões, o Ministério do Meio Ambiente baixou a portaria 38, de 27 de janeiro de 2009. Foi instituído um grupo de trabalho com os objetivos de rever essas resoluções, propor ações para a implantação dos programas de inspeção e avaliar a implantação conjunta com a inspeção de segurança.

"Esses limites sofreram atualizações, mas não são suficientes para bancar toda a complexidade e diferença de aplicação. Esse grupo de trabalho tem o prazo de um ano para trabalhar a proposta", diz o coordenador de qualidade do ar da Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental do Ministério do Meio Ambiente, Ademilson Zamboni.

Também está prevista a

articulação com organizações públicas e privadas que desenvolvem atividades de controle de emissão de poluentes e ruídos. A portaria assinada pelo ministro Carlos Minc diz que o grupo de trabalho será composto por entidades como a CNT e órgãos como o Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Normatização e Qualidade Industrial) e Denatran.

Há também uma proposta maior do MMA em relação às emissões, que começou a ser articulada neste ano: o plano de emergência e gestão para qualidade do ar. No primeiro momento, será elaborado um inventário de fontes móveis (veículos). A proposta é traçar um perfil geral de quem e quanto emite. Em seguida, será feito o inventário das fontes fixas (indústria) e, depois, das agrosilvopastoris (como queimada para desmatamento). Serão definidas metas de redução, mas ainda não há prazos nem valores.

FERROVIA

OPORTUNIDADE PERDIDA

PASSADAS TRÊS DÉCADAS, APENAS 500 KM DO TRAÇADO ORIGINAL DA FERRONORTE ESTÃO EM OPERAÇÃO NO CENTRO-OESTE

POR SUELI MONTENEGRO

Trinta anos se passaram desde a concessão da Ferronorte (Ferrovias Norte Brasil) ao Grupo Itamarati, do empresário Olacyr de Moraes. Nesse período, a concessionária entrou em desequilíbrio financeiro devido aos sucessivos atrasos na construção da ponte rodoferroviária que ligaria São Paulo a Mato Grosso do Sul, ganhou novos controladores e, dos 5.228 quilômetros previstos no projeto, apenas 500 km - menos de 10% do total - estão em operação no Centro-Oeste.

“Ocorreram diversos erros e acertos no processo”, diz o diretor-executivo da ANTF (Associação

Nacional dos Transportadores Ferroviários), Rodrigo Vilça. Ele lembra que as dificuldades dos governos de São Paulo e federal em concluir a ponte levaram o empresário à insolvência, mas elogia a iniciativa do projeto: “Assim como o Barão de Mauá, Olacyr de Moraes foi um grande visionário”.

Considerada até mesmo por quem a vê com ressalvas como importante alternativa de escoamento para o agronegócio no Centro-Oeste, a antiga Ferronorte transporta parte da produção de grãos dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul para o Sudeste, em direção ao Porto de

Santos, por meio da interligação com a malha paulista. Tem seu marco zero em Aparecida do Taboado (MS), onde foi construída a ponte rodoferroviária do rio Paraná, e parte em direção aos municípios mato-grossenses de Alto Taquari e Alto Araguaia.

Administrada desde 2006 pela ALL (América Latina Logística), faz parte de uma malha única que inclui conexão com a Ferroban (Ferrovia Bandeirantes S.A.) em Aparecida do Taboado, na fronteira com o Estado de São Paulo, onde a carga trafega até a estação de Perequê, em Cubatão (SP). De lá, é feita a interligação com a MRS

Logística até o Porto de Santos, por meio de pagamento de direitos de passagem.

A concessionária não revela o volume anual nem o tipo de carga transportada no trecho que atravessa os dois Estados do Centro-Oeste, alegando restrições legais para a divulgação, por ser uma empresa de capital aberto. Dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) relativos a 2007 mostram que foram escoadas 6,1 milhões de TU (tonelada útil) de soja em grão, farelo e óleo vegetal, milho e outros produtos agrícolas. A ferrovia transportou, nesse período, em torno de 357 mil TU em adubos



INTEGRAÇÃO Município



de Alto Taquari (MT) tem na agroindústria uma de suas principais atividades, fruto da influência da Ferronorte

SAIBA MAIS

- **Projeto Original**

Extensão: 5.228 km

Abrangência: Mato Grosso do Sul, Goiás, Mato Grosso, Rondônia, Pará e Minas Gerais

Interconexão: Ferrovias Centro Atlântica (MG) e Ferrobán (SP) e portos de Santarém (PA) e Porto Velho (RO)

- **Situação atual**

Em operação: 500 km

Trecho: Aparecida do Taboado (MS) a Alto Taquari (MT)

Interconexão: Ferrobán

- **Cargas transportadas**

Soja, farelo de soja, milho, óleo vegetal e outros produtos agrícolas
Adubos e fertilizantes
Combustíveis (derivados de petróleo e álcool)

Fonte: ANTT

e fertilizantes e 454 mil TKU em combustíveis e derivados do petróleo.

Os números de Mato Grosso são dispersos, mas dão a dimensão da demanda por transporte na região. O superintendente do Imea (Instituto Mato-grossense de Economia Agrícola), Seneri Paludo, informa que o Estado exporta cerca de 9 milhões de toneladas de soja, das quais em torno de 5 milhões pela Ferronorte. Em Alto Araguaia, porta para o embarque ferroviário de parte da produção agrícola mato-grossense, a prefeitura local contabiliza um volume de carga mensal de 80 mil to-

neladas, entre grãos, farelo, óleo, adubos e fertilizantes.

O balanço da safra 2007/2008 feito pela Conab (Companhia Nacional de Abastecimento), por sua vez, traz números reveladores: o Centro-Oeste foi responsável por 50,4 milhões das 143,8 milhões de toneladas de grãos colhidas no Brasil (35% do total). Mato Grosso e Mato Grosso do Sul contribuíram com aproximadamente 36,7 milhões de toneladas desse total. Para a safra 2008/2009, cálculos preliminares apontavam em fevereiro deste ano para uma produção de 47,3 milhões de toneladas de grãos na região, com

redução de 6,2% em relação à safra anterior.

Longe de ser unanimidade, o modelo de exploração da Ferronorte é motivo de críticas de lideranças locais, que questionam desde o processo de concessão até o custo do transporte pela ferrovia. “É uma ferrovia que tem começo, mas não tem fim”, afirma o deputado mato-grossense Wellington Fagundes (PR), que denuncia a inexistência, no contrato de concessão, de cláusulas que estabeleçam compromisso e prazos para a construção do empreendimento.

O presidente da Famasul (Federação da Agricultura e Pecuá-

ria de Mato Grosso do Sul), Ademir Silva Júnior, diz que a Ferronorte é uma promessa ainda não cumprida, por não ter trazido impacto para a economia dos municípios sul-mato-grossenses. Ele também cita a questão tarifária e lembra que, até o surgimento da crise financeira internacional, o cenário era de aquecimento da demanda por minérios, o que também impactava o preço do transporte por ferrovia para os grãos.

“A grande briga do agronegócio no Estado com relação à Ferronorte é o valor do transporte, que é o mesmo da rodovia. Não tem diferenciação de custo, mas, na prática,

Cidades mudam perfil econômico

A chegada dos trilhos da Ferronorte ao extremo sul do Mato Grosso mudou a face econômica de Alto Araguaia. O município de aproximadamente 15 mil habitantes passou de 27º para 8º no ranking das cidades mato-grossenses que mais arrecadam. E evoluiu em qualidade de vida, com um dos dez maiores IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) do Estado.

Com quatro terminais de carga e descarga - três privados e um da concessionária ALL -, a cidade tem cerca de 1.400 trabalhadores empregados nessa atividade, segundo dados da prefeitura local. Pelos terminais de embarque e desembarque é feito o transbordo para a ferrovia da produção agrícola que chega de todo o Estado em caminhões.

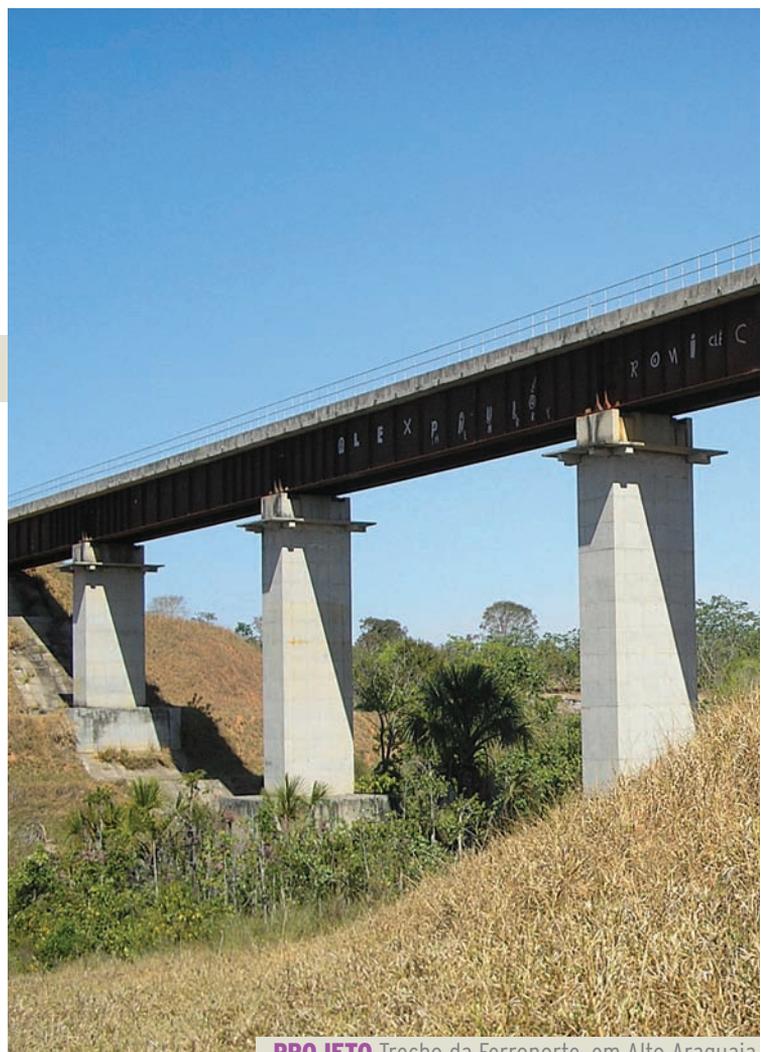
“A ferrovia foi muito importante para o desenvolvimento do Alto Araguaia, pois permitiu a instalação de indústrias em uma região que não tinha muita perspectiva de desenvolvimento”, diz o deputado Wellington Fagundes (PR-MT). A atividade industrial na região inclui a confecção de roupas à fabricação de esquadrias de metal, de adubos e fertilizantes, de móveis e de óleos vegetais, entre outras.

No município vizinho de Alto Taquari, além de grãos, há um terminal destinado ao transporte de combustíveis. A exemplo do Alto Araguaia, a cidade tem como atividades a agroindústria e a fabricação de esquadrias e ou-

tras peças de madeira e de artigos de serralheria.

Do outro lado da divisa, já em território sul-mato-grossense, a avaliação é que a ferrovia não trouxe integração à economia local, nem teve impacto sobre o escoamento da produção agrícola e o fluxo de mercadorias de outras regiões. “A Ferronorte tem importância pequena hoje para o Estado. Se não houver uma mudança de política da empresa nada muda. Mato Grosso do Sul é apenas ponto de passagem”, diz Ademar Silva Júnior, presidente da Famasul.

Em Chapadão do Sul, município com 20 mil habitantes que produz soja, milho e algodão e tem um rebanho de 1 milhão de cabeças de gado, o transporte é feito basicamente por rodovia. Segundo o prefeito Jocelito Krug, a ferrovia não traz “praticamente nada para a cidade em termos de arrecadação, de geração de emprego ou mesmo de movimentação de carga”, já que o terminal rodoferroviário no município está desativado há mais de um ano por política da concessionária. A gerente de Relações Corporativas e Patrimônio da ALL Logística, Ivana Helena Spir, diz não ter conhecimento de terminal parado no Estado. Silva Júnior aponta situação semelhante em Aparecida do Taboado (MS), onde o único benefício da ponte rodoferroviária que marca o início do traçado da Ferronorte seria a ligação rodoviária.



PROJETO Trecho da Ferronorte, em Alto Araguaia

se não houvesse a ferrovia, haveria muito mais veículos rodando”, diz Paludo, do Imea.

A gerente de Relações Corporativas e Patrimônio da concessionária ALL, Ivana Helena Zamuner Spir, diz que as obrigações em relação à expansão da malha existem no contrato, mas os critérios para a definição de eventuais ampliações da ferrovia são técnicos, e não políticos. “É uma concessão para construção a partir do momento em que tenha viabilidade econômica no trecho. Não havendo retorno econômico, não há obrigação de construção imediata.”

Para Vilaça, as críticas refletem o desconhecimento sobre as peculiaridades dos empreendimentos no setor ferroviário.

“Muita gente não entende que é um investimento altíssimo, que precisa ter segurança jurídica muito forte, pois é de longo prazo”, afirma. Em relação às tarifas praticadas, afirma que há um equívoco na comparação com o custo do frete rodoviário e acredita que a eventual equivalência de preços é uma desculpa usada por quem não tem uma estrutura comercial definida ou nem mesmo é o dono da carga. “Temos preços regulados dentro dos limites estabelecidos pela agência reguladora (a ANTT).”

Segundo a ALL, o transporte por ferrovia fica, em média, 15% mais barato que o modal rodoviário e mais competitivo quando maior o volume e a distância



(MT), para onde estão previstos investimentos para mais 260 km de trilhos

percorrida. O valor final para o cliente vai depender da negociação com a concessionária, que é feita de acordo com a necessidade do usuário. Assesores da ALL consideram normal parte do trajeto da carga ser realizado pela rodovia, uma vez que a tendência, dizem, é a integração cada vez maior entre os modais.

Além da malha em operação, outros 260 km de estrada de ferro entre Alto Araguaia e a região de Mineirinhos, próximo a Rondonópolis, foram incluídos como obra prioritária no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do governo federal. Parte dos R\$ 700 milhões necessários à construção do empreendimento (80% do total

está em fase final de negociação com o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

A obra será realizada por uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) que terá como parceiros a empreiteira Constran, o Fundo de Investimento do FGTS e o InfraBrasil (Fundo de Investimento em Participações). A previsão inicial de implantação é de 18 meses, contados a partir do início das obras em 2009. Quando estiver pronto, o trecho será arrendado por 25 anos pela ALL, que utilizará a infraestrutura para exploração do serviço ferroviário, pagando um valor pré-estipulado para circulação. Fim do período, a ferrovia será incorporada à concessão.

MARCOS DA FERROVIA

- 1901** • Euclides da Cunha lança a ideia de interligação Cuiabá-São Paulo
- 1989** • Ferronorte, do empresário Olacyr de Moraes, obtém a concessão para construção e exploração da ferrovia por 90 anos
- 1997** • Reestruturação da Ferronorte com incorporação de novos sócios, sendo o principal a Previ
- 2006** • Aquisição pela ALL do direito de concessão nos trechos operados pela Brasil Ferrovias, controladora da Ferroban, da Ferronorte e da Novoeste

Fonte: ANTT

da no terminal rodoferroviário existente no município.

O Fórum, que reúne representantes da CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas), Associação dos Empresários do Distrito Industrial de Cuiabá e seccional em Mato Grosso da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil), entre outras lideranças políticas e empresariais de Mato Grosso, tem pressionado para que os trilhos da ferrovia cheguem na sequência à capital Cuiabá.

“Após a definição do traçado até Cuiabá, vamos trabalhar o projeto de construção junto à Valec”, diz Vuolo, em referência à estatal responsável pela construção de ferrovias no país. Ivana Spir informa que qualquer decisão em relação a esse trecho estará condicionada aos resultados do estudo de viabilidade econômica que será feito até o final deste ano.

O Plano CNT de Logística vai além do projeto de extensão da ferrovia até Rondonópolis e inclui a construção de um ramal entre Alto Araguaia e Diamantino entre os projetos necessários para o saneamento das deficiências na logística de transporte da região. Considerado fundamental pelo estudo, o trecho até Diamantino amplia o traçado da ferrovia em 387 km, que se somariam aos 260 km incluídos no PAC. ●

A extensão da malha é a grande aposta de representantes do agronegócio local para os próximos anos. “A expansão até Rondonópolis vai diminuir o custo do frete e aumentar a carga transportada porque a região fica mais próxima do centro de produção. A distância hoje ainda é grande, o que aumenta o frete. A extensão vai fortalecer o transporte ferroviário”, afirma o vereador de Cuiabá Francisco Vuolo, presidente do Fórum Pró-Ferrovia. Ele acredita que a obra vai possibilitar um acréscimo de carga de pelo menos 10 milhões de toneladas. Atualmente, parte da safra de Mato Grosso é transportada por rodovia até Alto Araguaia, onde é embarca-

MODAL RODOVIÁRIO DE CARGAS

Acumulado no ano (milhares de toneladas)

PERÍODO	INDUSTRIAL	VAR.	OUTRAS CARGAS	VAR.	TOTAL	VAR.
Janeiro/2008	53,7	-	45,8	-	99,5	-
Janeiro/2009	44,5	-17,2%	48,6	6,2%	93,1	-6,4%

Fonte: IDET CNT/FIPE

IDET

TRANSPORTE AFETADO

MODAIS APRESENTAM REDUÇÃO DE ATIVIDADE

A crise econômica mundial tem afetado com diferentes intensidades os setores da economia brasileira. No setor de transportes, alguns modais já apresentam redução de atividade, enquanto em outros os resultados ainda são positivos.

A retração no transporte rodoviário de cargas continuou em janeiro de 2009, com queda de 2,9% no transporte total em relação a dezembro de 2008. Comparado com janeiro de 2008, o transporte total de cargas rodoviárias foi 6,4% menor. A razão direta foi a redução de 17,2% no transporte de cargas industriais. O quadro é reflexo da redução da produção industrial, que, segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), caiu 7,2% em novembro e 12,4% em dezembro.

O transporte de outras cargas - muito influenciado pela produção agrícola - apresentou elevação de 6,2% em relação a janeiro de 2008, mas estima-se uma queda de 7,6% na safra agrícola em 2009, conforme o primeiro levantamento de safra divulgado pelo IBGE, o que deve indicar uma redução no transporte rodoviário de cargas ao longo do ano.

Apesar da crise, dados preliminares do fechamento de 2008 apontam um crescimento no transporte de cargas nos modais

ferroviário e aquaviário de 2,9% e 14,6% superiores ao observado em 2007, respectivamente. O desempenho dos dois modais em 2009 dependerá da demanda interna e da exportação de commodities como minério-de-ferro, grãos e insumos agrícolas.

Quanto ao transporte rodoviário de passageiros em janeiro, com relação ao mesmo mês do ano passado, o transporte coletivo urbano teve queda de 3,8% e o transporte intermunicipal e o interestadual apresentaram aumentos de 3% e de 3,8%, respectivamente.

Já o transporte aéreo de passageiros apresentou estabilidade em janeiro, tanto em relação ao mês anterior como em relação a janeiro de 2008. Enquanto o transporte metroferroviário, em dezembro de 2008, apresentou estabilidade em relação a novembro, foi 4,8% superior ao observado no mesmo mês de 2007. No acumulado de 2008, o transporte metroferroviário ultrapassou 2007 em 11,0%.

O Idet CNT/Fipe-USP é um indicador mensal do nível de atividade econômica do setor de transporte no Brasil. ●

Para esclarecimentos e/ou para download das tabelas do Idet acesse www.cnt.org.br ou www.fipe.org.br

MODAL RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Acumulado até Janeiro/2009

TIPO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	VAR. 08/09
Coletivo Urbano	859.041.909	-3,8%
Intermunicipal	54.639.464	3%
Interestadual	7.071.560	3,8%

Obs.: Variação calculada em relação ao mesmo período de 2008.

Fonte: IDET CNT/FIPE

MODAL FERROVIÁRIO DE CARGAS

Acumulado no ano (milhares de toneladas)

PERÍODO	VOLUME TRANSPORTADO	VAR.
Até dezembro/2007	423,8	-
Até dezembro/2008	436	2,9%

Fonte: IDET CNT/FIPE

MODAL METRO-FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

PERÍODO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	VAR.
Até dezembro/2007	1.796.544.910	-
Até dezembro/2008	1.994.892.583	11%

Fonte: IDET CNT/FIPE

MODAL AQUAVIÁRIO DE CARGAS

Acumulado no ano (milhares de toneladas)

PERÍODO	VOLUME TRANSPORTADO	VAR.
Até dezembro/2007	485,4	-
Até dezembro/2008	556,3	14,6%

Fonte: IDET CNT/FIPE

MODAL AEROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

PERÍODO	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	VAR.
Janeiro/2008	3.978.908	-
Janeiro/2009	3.986.180	0,2%

Fonte: IDET CNT/FIPE

BOLETIM ESTATÍSTICO

RODOVIÁRIO

MALHA RODOVIÁRIA - EXTENSÃO EM KM

	PAVIMENTADA	NÃO PAVIMENTADA	TOTAL
Federal	58.152	14.857	73.009
Estadual Coincidente	17.016	7.146	24.162
Estadual	98.377	109.942	208.319
Municipal	22.735	1.274.906	1.297.641
Total	196.280	1.406.851	1.603.131

Fonte: Plano Nacional de Viação PNV 2006 - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes DNIT

Malha Rodoviária Concessionada	10.803
Adminstrada por Iniciativa Privada	9.739
Administrada por Operadoras	1.064

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (jul/06)

FROTA E VEÍCULOS - UNIDADES

Caminhão	1.853.746
Cavalo mecânico	306.713
Reboque	577.093
Semi-reboque	501.263
Ônibus interestaduais	15.646
Ônibus intermunicipais	40.000
Ônibus fretamento	25.120
Ônibus urbanos	105.000

Fonte: Departamento Nacional de Trânsito DENATRAN (jan/2008), *ANTT(2006) e **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos NTU

Nº de terminais rodoviários	173
-----------------------------	-----

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT 2006

AQUAVIÁRIO

INFRAESTRUTURA - UNIDADES

Terminais de uso privativo	42
Portos	40

FROTA MERCANTE - UNIDADES

Embarcações de cabotagem e longo curso	180
----------------------------------------	-----

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ 2006

HIDROVIA - EXTENSÃO EM KM

Rede fluvial nacional	42.000
Vias navegáveis	30.000
Navegação comercial	10.000

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários ANTAQ 2007

FERROVIÁRIO

MALHA FERROVIÁRIA - EXTENSÃO EM KM

Total Nacional	29.596
Total Concedido	28.334
Concessionárias	11
Malhas concedidas*	12

Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (relatório 2006) *VALEC é operacionalizada pela Vale do Rio Doce

MALHA POR CONCESSIONÁRIA - EXTENSÃO EM KM

Companhia Vale do Rio Doce/FCA	9.890
ALL do Brasil S.A.	7.225
MRS Logística S.A.	1.674
Outras	9.545
Total	28.334

Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT (relatório 2006)

MATERIAL RODANTE - UNIDADES

Vagões	90.119
Locomotivas	2.492
Carros (passageiros urbanos)	1.670

Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários ANTF 2007 e Ministério das Cidades 2003

PASSAGENS DE NÍVEL - UNIDADES

Total	12.273
Críticas	2.611

Fonte: Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários ANTF 2007

VELOCIDADE MÉDIA OPERACIONAL

Brasil	25 Km/h
EUA	80 Km/h

Fonte: AAR - Association of American Railroads

AEROVIÁRIO

AEROPORTOS - UNIDADES

Internacionais	31
Domésticos	36
Pequenos e aeródromos	2.498

Fonte: INFRAERO 2007 e Agência Nacional de Aviação Civil ANAC 2006

AERONAVES - UNIDADES

A jato	647
Turbo Hélice	1.488
Pistão	8.909
Total	11.044

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil ANAC 2007

MATRIZ DO TRANSPORTE DE CARGAS

MODAL	MILHÕES (TKU)*	PARTICIPAÇÃO (%)
Rodoviário	465.625	61,1
Ferroviário	164.809	20,7
Aquaviário	108.000	13,6
Dutoviário	33.300	4,2
Aéreo	3.169	0,4
Total	794.903	100

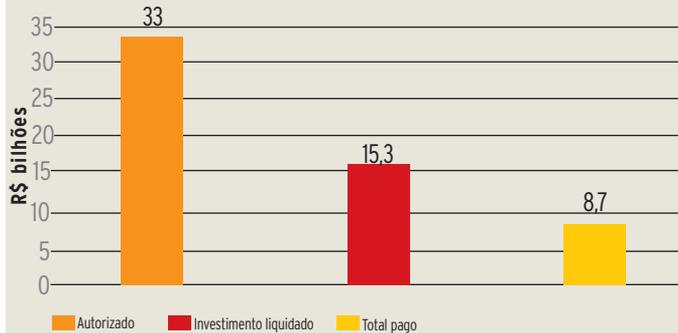
Fonte: Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT 2007

* TKU - Tonelada quilômetro útil Fonte: ANTT (2007)

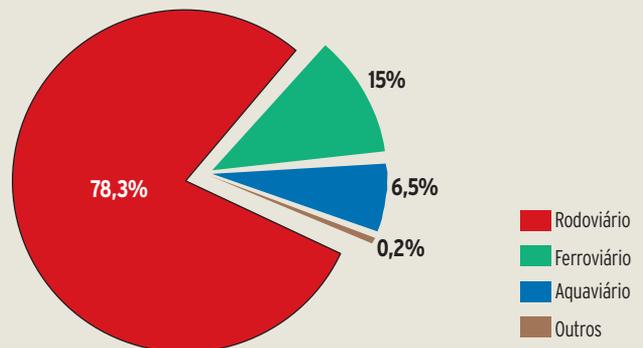
BOLETIM ECONÔMICO

AVALIAÇÃO DO PAC (PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO) - 2 ANOS

Investimentos Federais PAC - Logística (2007 e 2008)



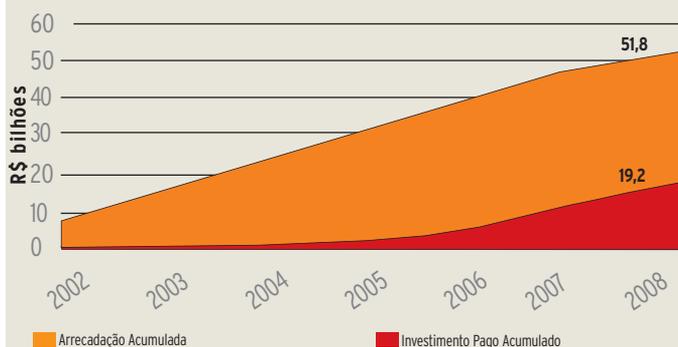
Investimentos liquidados por modal (R\$ 15,3 bilhões) PAC - Governo Federal (2007 e 2008)



O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) foi criado por meio do Decreto nº 6.025 de 22/1/2007. Foi estipulado que de 2007 até 2010 os investimentos em logística deveriam ser na ordem de R\$ 58,3 bilhões, dos quais R\$ 33 bilhões seriam de responsabilidade do Governo Federal. Nos dois primeiros anos do PAC o Governo Federal liquidou investimentos de R\$ 15,3 bilhões e destes, pagou R\$ 8,7 bilhões. Isto é, dos R\$ 33 bilhões previstos, até 31/12/2008 foram pagos 26,4%. Observa-se que em fevereiro de 2009, por ocasião do Balanço do PAC 2 Anos, foi realizado acréscimo de R\$ 37,7 bilhões a serem investidos em logística até 2010. Contudo, não foi especificado se estes novos investimentos serão de responsabilidade do Governo Federal, das Estatais ou da iniciativa privada.

Obs.: Os valores citados referem-se à execução orçamentária de investimentos em transportes pela União.

Arrecadação X Investimentos Pagos: Recursos da CIDE



FONTES: RECEITA FEDERAL, COFF - CÂMARA DOS DEPUTADOS (ACUMULADO ATÉ 31/12/2008).

Desde o início da arrecadação da CIDE em 2002 até dez/2008, foram arrecadados R\$ 51,8 bilhões. Contudo, durante este período, somente R\$ 19,2 bilhões (37,1%) foram destinados para investimentos em infraestrutura de transporte.

CIDE - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, Lei 10.336 de 19/12/2001. Atualmente é cobrada sobre a comercialização de gasolina (R\$ 0,18/litro) e diesel (R\$ 0,03/litro) e a destinação dos recursos engloba o subsídio e transporte de combustíveis, projetos ambientais na indústria de combustíveis e investimentos em transportes.

Para saber mais:

www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas_bol_economico.asp

Nota: na próxima edição voltaremos a apresentar o acompanhamento da execução orçamentária do ano corrente, em investimentos em infraestrutura de transportes.

NECESSIDADES DE INVESTIMENTOS DO SETOR DE TRANSPORTES BRASILEIRO: R\$ 280 BILHÕES (PLANO CNT DE LOGÍSTICA BRASIL - 2008)

BOLETIM AMBIENTAL DO DESPOLUIR

RESULTADOS DO PROJETO DE REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES PELOS VEÍCULOS

NÚMEROS DE AFERIÇÕES

2007 e 2008	JANEIRO DE 2009	TOTAL
97.586	8.073	105.659

Aprovação no período

83,68 %	82,24 %	-
---------	---------	---

ESTRUTURA DO DESPOLUIR

Federações participantes	21
Unidades de atendimento	56
Empresas atendidas	2.381
Caminhoneiros autônomos atendidos	2.279

Fonte: Sistema de Informações do Despoluir, Confederação Nacional do Transporte - CNT, 2009.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL NO BRASIL

CONSUMO DE ÓLEO DIESEL POR SETOR

SETOR	MILHÕES DE m ³	PARTICIPAÇÃO (%)
Transporte	33,88	79,2%
Agropecuário	6,01	14%
Transformação *	1,70	4%
Industrial	0,85	2%
Outros	0,33	0,8%
Total	42,78	100%

CONSUMO DE ÓLEO DIESEL POR MODAL DE TRANSPORTE

MODAL	MILHÕES DE m ³	PARTICIPAÇÃO (%)
Rodoviário	32,71	96,6%
Ferrovário	0,69	2%
Hidroviário	0,48	1,4%
Total	33,88	100%

*Geração de eletricidade.

Fonte: Balanço Energético Nacional - BEN, Ministério de Minas e Energia - MME, 2008.

CONSUMO POR TIPO DE COMBUSTÍVEL (EM MILHÕES m³)

TIPO	2006	2007	2008 (ATÉ DEZEMBRO)
Diesel	39,01	41,56	44,76
Gasolina	24,01	24,32	25,17
Álcool	6,19	9,37	13,29

Fonte: Agência Nacional de Petróleo, Gás e Biocombustíveis - ANP, 2008.

EMISSÕES DE CO₂ NO BRASIL

(EM MILHÕES DE TONELADAS - INCLUÍDO MUDANÇA NO USO DA TERRA)

EMISSÕES DE CO₂ POR SETOR

SETOR	CO ₂ t/ANO	PARTICIPAÇÃO (%)
Mudança no uso da terra	776,33	75,4%
Transporte	94,32	9,2%
Industrial	74,07	7,2%
Outros setores	42,51	4,1%
Energia	25,60	2,5%
Processos industriais	16,87	1,6%
Total	1.029,71	100%

EMISSÕES DE CO₂ POR MODAL DE TRANSPORTE

MODAL	CO ₂ t/ANO	PARTICIPAÇÃO (%)
Rodoviário	83,30	88,3%
Aéreo	6,20	6,6%
Marítimo	3,56	3,8%
Ferrovário	1,26	1,3%
Total	94,32	100%

EMISSÕES DE CO₂ NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO POR TIPO DE VEÍCULO

VEÍCULO	CO ₂ t/ANO	PARTICIPAÇÃO (%)
Caminhões	36,65	44%
Veículos leves	32,49	39%
Comerciais leves - Diesel	8,33	10%
Ônibus	5,83	7%
Total	83,30	100%

Fonte: Inventário de Emissões, Ministério da Ciência e Tecnologia - MCT, 2006.

EMISSÕES DE CO₂ NO MUNDO

(EM MILHÕES DE TONELADAS - EXCLUÍDO MUDANÇA NO USO DA TERRA)

PAÍS	CO ₂ t/ANO	PARTICIPAÇÃO (%)
1 - EUA	5.888,70	19,8%
2 - China	5.204,80	17,5%
3 - União Européia (25)	4.017,10	13,5%
4 - Rússia	1.575,30	5,3%
5 - Japão	1.304,20	4,4%
6 - Índia	1.199	4%
7 - Alemanha	856,60	2,9%
8 - Reino Unido	551,30	1,8%
9 - Canadá	549,10	1,8%
10 - Coreia do Sul	507,00	1,7%
19 - Brasil	346,20	1,2%

Fonte: Climate Analysis Indicators Tool - CAIT, World Resources Institute, 2008.

TEOR MÁXIMO DE ENXOFRE (S) NO DIESEL*

Japão	10 ppm de S
EUA	15 ppm de S
Europa	50 ppm de S
Brasil - frotas cativas de ônibus urbanos das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro	50 ppm de S
Brasil - diesel metropolitano (grandes centros urbanos)	500 ppm de S
Brasil - diesel interiorano	1.800 ppm de S

*Em partes por milhão de S - ppm de S

Fonte: International Fuel Quality Center - IFOC, 2008.

“SEM UM PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE FROTA, O PAÍS PERDE TAMBÉM EM RECEITA, JÁ QUE 44% DESSES VEÍCULOS ESTÃO ISENTOS DO IPVA”

DEBATE

OS CAMINHOS PARA A RENOVAÇÃO DA FROTA NO BRASIL

Governos e empresários devem buscar soluções conjuntas

ROBERTO CORTES



A renovação da frota brasileira de caminhões nunca foi tão necessária ao nosso país. Hoje, dos quase 1,3 milhão de caminhões que circulam pelas estradas e avenidas do país, 580 mil têm idade média acima de 20 anos - e desses, 260 mil têm mais de 30 anos.

O dado preocupa, pois com a emissão de gases desses veículos, a saúde da população e a preservação do meio ambiente estão sob risco. Ainda é preciso considerar os riscos de acidentes em função de essa frota nem sempre ter uma manutenção adequada.

A questão ambiental é um dos temas mais atuais. Para se neutralizar as emissões de gases e o ruído de um caminhão fabricado nos anos 90, é necessário o plantio de cinco vezes mais árvores do que um caminhão com motor que atende as normas Proconve P5, cuja legislação está em vigor no Brasil desde 2005.

Oitenta e cinco por cento dessa frota envelhecida encontra-se nas mãos de motoristas autônomos, o que não lhes permite conseguir fretes melhores: o contratante sempre terá a dúvida de que o caminhão realmente chegará ao destino, fazendo com que esses profissionais sejam menos competitivos no mercado.

Não é só isso. Sem um programa de renovação de frota, o país perde também em receita, já que 44% desses veículos têm mais de 20 anos, e, portanto, estão isentos do pagamento de IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores).

Em países desenvolvidos, a tributação age de forma inversa. Enquanto aqui a cobrança do imposto é maior para veículos mais novos, na Europa o tributo equivalente ao IPVA é mais elevado quanto mais velho for o veículo.

Já nos Estados Unidos, a cobrança ocorre pela utilização do espaço do veículo no

trânsito, ou seja, é igual para todos.

No Brasil, a atual situação causa aumento de gastos com a recuperação de estradas, na saúde pública em função dos acidentes causados pela falta de manutenção. As empresas e os motoristas autônomos também são prejudicados, já que a manutenção de um caminhão antigo é mais cara e frequente.

O que se pode fazer para mudar esse cenário? Reunir num debate os governos federal, estadual e municipal, além da indústria automobilística e o setor financeiro, para juntos buscarmos formas de incentivo à troca do caminhão usado por um novo.

Em função dos investimentos realizados pelo setor nos últimos anos, nosso parque industrial está pronto para assumir o desafio de fornecer veículos em suficiente quantidade para essa iniciativa.

ROBERTO CORTES

Presidente da Volkswagen Caminhões e Ônibus

“A IDADE E O ESTADO LASTIMÁVEL DOS CAMINHÕES SÃO O RETRATO E A SÍNTESE DOS EQUÍVOCOS HISTÓRICOS QUE TÊM INFELICITADO O PAÍS”

Programa já era importante, agora é imprescindível

GERALDO VIANNA

Poucas iniciativas são tão prioritárias em nosso país quanto um programa de renovação da frota brasileira de caminhões que contemple o sucateamento compulsório dos veículos muito antigos. Essa proposta que, há muitos anos, está na agenda do setor, parece que foi, finalmente, captada pelo radar do governo federal e tem tudo para ser encampada, também, pela indústria automobilística que, como se sabe, está às voltas com uma queda muito forte da demanda por força da crise mundial.

Ela tem um inegável apelo anticíclico, já que pode evitar a perda de milhares de empregos e gerar outros tantos, em toda a cadeia automotiva. Além disso, esgotou-se a possibilidade de o país conviver com uma frota de 18,5 anos de idade média, portanto, desatualizada tecnologicamente, gerando consumo perdulário de combustível, emissão de gases em volumes muito superiores aos admitidos internacionalmente e, pior que tudo, uma quantidade alarmante de aciden-

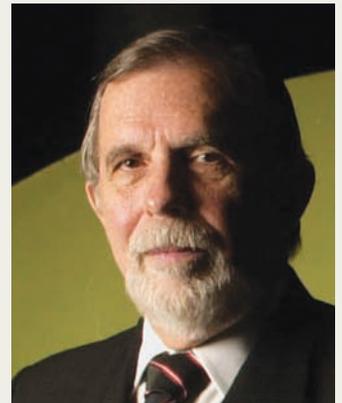
tes de trânsito que, nas cidades e nas estradas, matam cerca de 36 mil pessoas por ano, sobretudo jovens, ao espantoso custo anual de R\$ 28 bilhões, segundo estudos do Ipea realizados por encomenda do Denatran. Em todas as análises, o caminhão aparece com indesejável destaque, participando de pelo menos um terço dos sinistros.

É claro que há outras causas igualmente importantes, como a precariedade da infraestrutura, a ausência de regulamentação, a falta de formação profissional mais rigorosa, a insuficiência de fiscalização etc. Mas a idade e o estado lastimável dos caminhões são o retrato e, ao mesmo tempo, a síntese dos equívocos históricos que, neste particular, têm infelicitado o setor e o país.

As forças do mercado, sozinhas, não dão conta de corrigir as imensas distorções que se acumularam nesse campo. Pela primeira vez, nas últimas décadas, o Brasil cresceu mais de 5% ao ano em dois anos consecutivos. Já o emplacamento de caminhões novos, no período, foi de

220 mil unidades - média de 110 mil/ano, recorde absoluto, representando um crescimento de 42,3% sobre a média dos quatro anos anteriores. Pois, mesmo num cenário tão favorável, a idade média da frota de caminhões, sobretudo a dos autônomos, só aumentou, o que prova que apenas vender mais caminhão não resolve. É preciso tirar de circulação os veículos muito velhos, entre outras coisas.

Com a expressiva queda nas vendas, a situação tende a piorar ainda mais. Se o programa de renovação já era importante, agora é imprescindível. A CNT está concluindo uma proposta abrangente e articulada nesse sentido, contemplando todas as características que um programa dessa natureza deverá ter para conseguir reverter o quadro acima referido. Pelo lado do governo, Casa Civil, BNDES e ANTT parecem estar sensibilizados e motivados pelo desafio. Não me lembro de ter havido, nesses anos todos, uma tal convergência de interesses e objetivos, verdadeira “conspiração do bem”.



GERALDO VIANNA

Conselheiro do Cetran-SP e ex-presidente da NTC&Logística

EMPRESÁRIOS, CAPACITE SEUS FUNCIONÁRIOS E QUALIFIQUE SUA EMPRESA!

ITINERÁRIO FORMATIVO DE PRODUTOS PERIGOSOS

Apostando fortemente na valorização das competências e especialização do trabalhador como forma de acelerar o desenvolvimento do setor, o Sest/Senat criou o Programa de Formação Especializada em Transporte, sendo que o primeiro itinerário desenvolvido foi para os condutores de transporte de produtos perigosos.

O Programa contempla uma qualificação profissional ampla, em formato modular, permitindo a educação continuada até a especialização em uma das classes de riscos. O desenvolvimento dos conteúdos foi baseado nas competências específicas que o condutor de produtos perigosos deve possuir para atuar com qualidade e segurança.

BENEFÍCIOS PARA AS EMPRESAS

Ao investir na capacitação dos seus condutores a empresa garante:

- Aumento da qualidade dos serviços prestados.
- Diminuição dos riscos de acidentes e multas ambientais.
- Condutores mais conscientes do seu papel na empresa e na sociedade.
- Aumento da produtividade e competitividade.
- Diminuição dos custos com combustíveis e desgaste de peças.

Procure a Unidade do Sest/Senat mais próxima e solicite uma visita para obter orientações de como fazer um planejamento de capacitação, de acordo com as necessidades de sua empresa.

Programa de
 Formação
ESPECIALIZADA EM TRANSPORTE

**SEST
SENAT** | Serviço
Social do
Transporte
Serviço Nacional
de Aprendizagem
do Transporte



OPINIÃO

CLÉSIO ANDRADE

“Foi-se o tempo em que para ser um bom motorista, por exemplo, bastava ter percepção, reflexos e carteira de habilitação compatível”

Qualificação hoje e sempre

Desde sua criação, o Sest (Serviço Social do Transporte) e o Senat (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) nunca perderam de vista sua missão primordial: qualificar o profissional de transporte e oferecer a ele e à sua família condições de assistência médica e odontológica e opções de lazer. Nos tempos atuais, com o acelerado desenvolvimento da informática e da cibernética, a necessidade de manter-se atualizado tornou-se premente para todo e qualquer trabalhador, e não seria diferente com o setor de transportes.

Foi-se o tempo em que para ser um bom motorista, por exemplo, bastava ter boa percepção, reflexos ágeis e carteira de habilitação compatível com as exigências da lei. Hoje, um bom caminhoneiro, por exemplo, tem que ter noções básicas de informática e conhecimento de sofisticados mecanismos de comunicação por satélite. Há muito, a atividade do motorista deixou de ser uma mera ação de movimento, direção e troca de marchas.

Se por um lado essa inovação dificulta a recolocação de muitos, por outro, abre um novo nicho de possibilidade de trabalho para uma enorme gama de jovens, muito mais afinados com tais modernidades. Mas é preciso também garantir a colocação ou manutenção do trabalho de quem, atrás de um volante, nas boleias antiquadas do passado, ajudaram a construir o país que hoje orgulha-se de estar entre os emergentes no cenário econômico mundial.

É pensando nesse contingente que carece de reciclagem e atualização que o Senat, com o imprescindível apoio da Escola do Transporte, vem procurando alternativas que ofereçam a esse trabalhador condições de manter a empregabilidade, garantindo tranquilidade para a família.

O Sest/Senat já capacitou cerca de 8 milhões de profissionais nas unidades que tem instaladas em todo o Brasil. São cursos variados, muitos deles desenvolvidos em valiosa parceria com montadoras, como Volvo, Mercedes-Benz e Ford. Em São Paulo estamos programando a construção de uma pista própria de treinamento, um benefício que contribuirá certamente em muito para o aprimoramento dos cursos de aperfeiçoamento que já oferecemos.

Ainda este ano vamos ampliar o “Programa de Formação Especializada em Transporte - Itinerário Formativo”, permitindo que mais trabalhadores sejam capacitados para o transporte de produtos perigosos, além de estender o treinamento também aos profissionais que atuam no transporte de passageiros e de cargas em geral.

As novidades não param por aí. Um curso virtual vai simular painéis dos mais variados modelos de veículos e equipamentos de rastreamento já utilizados pelas empresas.

Esses dados mostram que o Sest/Senat está cumprindo sua parte no importante trabalho de capacitação e requalificação de profissionais, a forma sabidamente mais eficiente e inteligente para se vencer dificuldades e superar crises.

CNT

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE

PRESIDENTE

Clésio Soares de Andrade

PRESIDENTE DE HONRA DA CNT

Thiers Fattori Costa

VICE-PRESIDENTES DA CNT**TRANSPORTE DE CARGAS**

Newton Jerônimo Gibson Duarte Rodrigues

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, FERROVIÁRIO E AÉREO

Meton Soares Júnior

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Marco Antonio Gulín

TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS, DE PESSOAS E DE BENS

José Fioravanti

PRESIDENTES DE SEÇÃO**E VICE-PRESIDENTES DE SEÇÃO****TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Otávio Vieira da Cunha Filho

Ilso Pedro Menta

TRANSPORTE DE CARGAS

Flávio Benatti

Antônio Pereira de Siqueira

TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS, DE PESSOAS E DE BENS

José da Fonseca Lopes

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Glen Gordon Findlay

Hernani Goulart Fortuna

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Rodrigo Vilaça

TRANSPORTE AÉREO

Wolner José Pereira de Aguiar

José Afonso Assumpção

CONSELHO FISCAL (TITULARES)

David Lopes de Oliveira

Éder Dal' Lago

Luiz Maldonado Marthos

José Hélio Fernandes

CONSELHO FISCAL (SUPLENTES)

Waldemar Araújo

André Luiz Zanin de Oliveira

José Veronez

DIRETORIA**TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS**

Luiz Wagner Chieppe

Alfredo José Bezerra Leite

Jacob Barata Filho

José Augusto Pinheiro

Marcus Vinícius Gravina

Tarcísio Schettino Ribeiro

José Severiano Chaves

Eudo Laranjeiras Costa

Antônio Carlos Melgaço Knitell

Abrão Abdo Izacc

Francisco Saldanha Bezerra

Jerson Antonio Picoli

José Nolar Schedler

Mário Martins

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Luiz Anselmo Trombini

Eduardo Ferreira Rebuszi

Paulo Brondani

Irani Bertolini

Pedro José de Oliveira Lopes

Oswaldo Dias de Castro

Daniel Luís Carvalho

Augusto Emílio Dalçóquio

Geraldo Aguiar Brito Viana

Augusto Dalçóquio Neto

Euclides Haiss

Paulo Vicente Caleffi

Francisco Pelúcio

TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS, DE PESSOAS E DE BENS

Edgar Ferreira de Sousa

José Alexandrino Ferreira Neto

José Percides Rodrigues

Luiz Maldonado Marthos

Sandoval Geraldo dos Santos

Dirceu Efigenio Reis

Éder Dal' Lago

André Luiz Costa

José da Fonseca Lopes

Claudinei Natal Pelegrini

Getúlio Vargas de Moura Braatz

Nilton Noel da Rocha

Neirman Moreira da Silva

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO, FERROVIÁRIO E AÉREO

Luiz Rebelo Neto

Paulo Duarte Alecrim

André Luiz Zanin de Oliveira

Moacyr Bonelli

José Carlos Ribeiro Gomes

Paulo Sergio de Mello Cotta

Marcelino José Lobato Nascimento

Ronaldo Mattos de Oliveira Lima

José Eduardo Lopes

Fernando Ferreira Becker

Pedro Henrique Garcia de Jesus

Jorge Afonso Quagliani Pereira

Eclésio da Silva

Escreva para **CNT TRANSPORTE ATUAL**
As cartas devem conter nome completo,
endereço e telefone dos remetentes

DOS LEITORES

revistacnt@acsmedia.com.br

PRÓ-TRANSPORTE

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) esclarece que as empresas de transporte público urbano não precisam ter sido submetidas a processo licitatório para a apresentação de cartas-consulta ao Pró-Transporte. O equívoco foi publicado na matéria "Dinheiro em Caixa", pág. 51 na edição 161 desta revista. A licitação de serviços públicos passou a ser exigida a partir da Constituição Federal de 1988. Porém, os contratos de prestação de serviços da grande maioria das empresas de transporte público coletivo do país precedem em muito essa data e, até hoje, muitas cidades não realizaram licitações para o setor. Ciente desta situação, o Ministério das Cidades publicou a regulamentação do Pró-Transporte sem essa exigência.

Assessoria de Imprensa da NTU**TÁXI**

Sou taxista em São Bernardo há 20 anos, e gostei muito da reportagem sobre o aumento dos preços do Gás Natural Veicular na edição 162. Fiz a conversão no meu veículo há uns quatro anos, na época em que todos os taxistas estavam fazendo o mesmo. Como os preços

aumentaram muito, estava pensando em retirar o kit. Gostaria de agradecer a revista **CNT Transporte Atual**, pois essa matéria me ajudará bastante na hora de decidir o que fazer, e, com certeza, qualquer que seja a minha escolha, ela será a melhor para mim.

Jonas Rabelo

São Bernardo do Campo-SP

MAIS TRANSPORTE

Acho interessante uma revista direcionada para o transporte e que incentive a leitura como a **CNT Transporte Atual** faz. Sempre encontro sugestões de livros na seção Mais Transporte, e não apenas de publicações relacionadas ao transporte. O mais legal é ver matérias completas sobre livros, como na edição 150 sobre o livro "1808", e agora na edição 162 sobre o de poemas infanto-juvenis "Transpoemas". Fico feliz em ver iniciativas que incentivam a leitura.

Patrícia Baeta

Caxias do Sul-RS

CARTAS PARA ESTA SEÇÃO

Av. Dom Pedro 2º, 4050
Salas 5 e 6 - Caiçara
30720-460 - Belo Horizonte (MG)
Fax: (31) 2551-7797
E-mail: revistacnt@acsmedia.com.br

Por motivo de espaço, as mensagens serão selecionadas e poderão sofrer cortes

XI Prêmio NTC. Um reconhecimento que a Pamcary não se cansa de agradecer e fazer por merecer.

Pela 9ª vez a melhor.



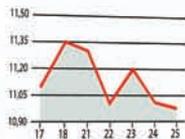
Ser a maior vencedora da categoria em todos estes anos do **Prêmio NTC Fornecedores do Transporte** é o reconhecimento da qualidade, da dedicação e do investimento que a Pamcary faz para desenvolver os melhores produtos e serviços para o mercado de transporte e logística. O mercado reconhece a originalidade. Muito obrigado!

PAMCARY®

GPS Logística e Gerenciamento de Riscos Ltda.

www.gps-pamcary.com.br

Suas escolhas fazem
um importante índice
subir: o Índice-Você.



MBA: Gestão de Transportes | Logística Empresarial
Gestão de Comércio Exterior e Negócios Internacionais

Cursos oferecidos no Rio de Janeiro.
Início das aulas em 29/04/2009.
Descontos especiais para matrículas antecipadas.

MBA  **FGV**

www.fgv.br/mba-rio