

ESTRADAS

ANTT/DIVULGAÇÃO/JC



Órgão é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes do País

ANTT reduz multas a concessionárias e busca R\$ 110 bi para rodovias

A agência gerencia atualmente 39 concessões, sendo 26 de rodovias federais e 13 ferroviárias

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) enfrenta durante o governo Lula (PT) o desafio de renegociar contratos de concessão de rodovias federais, que não trouxeram as melhorias previstas para os usuários. A expectativa é que essas ações possam resultar em R\$ 110 bilhões em novos investimentos nas estradas brasileiras.

Por outro lado, a agência também recebe duras críticas sobre um “engessamento” do setor de transporte interestadual de passageiros, dificultando a entrada de novas empresas no mercado e postergando as discussões sobre os serviços de aplicativos.

A ANTT é responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação

de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes. A agência tem entre suas atribuições, portanto, atuar com rodovias e ferrovias, lidando tanto com as concessões para a iniciativa privada quanto com o transporte de cargas e passageiros.

A agência gerencia atualmente 39 concessões, sendo 26 de rodovias federais e 13 ferroviárias. Sobre os trilhos que estão sob concessão, circularam no ano passado 531 milhões de toneladas de carga.

Os ônibus interestaduais transportaram em 2023 um total de 1,85 milhão de passageiros.

Na sua fase mais visível para a população, a agência fiscaliza as concessões de rodovias federais para a iniciativa privada. Tem a missão, portanto, de detectar e multar casos de descumprimento de contrato, identificando se as obras previstas estão realizadas e se a manutenção está em ordem.

Muitos leilões realizados no

passado, no entanto, acabaram frustrando os usuários, que não encontraram as melhorias desejadas ao longo dos anos. Motoristas e passageiros seguiram enfrentando trechos perigosos e vias com buracos e sem sinalização, apesar de pagarem pedágio.

O Ministério dos Transportes, no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), busca renegociar esses contratos mais problemáticos, em um processo que terá a ANTT como um dos principais órgãos envolvidos.

Além disso, o governo federal também busca realizar pelo menos 35 leilões para passar rodovias federais para a iniciativa privada. “Tem um grande desafio, sim, que são os próximos leilões, e um ainda maior, do meu ponto de vista, que é otimizar os contratos antigos, modernizar esses contratos, para que as concessões mais antigas possam performar conforme a economia e o dinamismo do Brasil exigem”, afirma o diretor-geral da ANTT,

Rafael Vitale Rodrigues.

O diretor-geral cita o exemplo de contratos em que não há mais investimentos previstos, apesar de as rodovias apresentarem problemas, e outros que estão sendo empurrados pelas concessionárias, pois estão previstos para serem encerrados em menos de dez anos.

Uma portaria do Ministério dos Transportes abriu a possibilidade para que as concessionárias pudessem se inscrever e pedir a modernização contratual. Quando o prazo se encerrou, 14 haviam pleiteado. A ANTT calcula que o total dos novos investimentos, com esses 14 contratos, ultrapasse R\$ 100 bilhões.

“Deve haver um entendimento técnico e econômico junto às concessionárias e o Tribunal de Contas (da União), como órgão controlador, que precisa também concordar para que a gente possa avançar. Mas podemos falar, seguramente, que vão ser mais de R\$ 100 bilhões em investimen-

tos, duplicações, terceiras faixas, dispositivos, trevos em desnível, vias marginais, iluminação de travessias urbanas e de trevos”, acrescenta.

Apesar de buscar renegociar os contratos para aumentar os investimentos e a qualidade das rodovias, caiu drasticamente a quantidade de multas aplicadas pela ANTT a concessionárias que administram estradas federais.

Em 2021, foram 475 processos com multa, num valor total de R\$ 1,2 bilhão. No ano passado, essa quantidade caiu para aproximadamente um décimo, com 43 processos com multas que somaram R\$ 175 milhões.

A queda na quantidade de multas acontece em um momento em que a agência enfrenta algumas dificuldades estruturais, com a redução no orçamento e uma defasagem de servidores. “A Agência enfrenta cortes em seu orçamento, o que limita sua capacidade de investir em infraestrutura e modernização tecnológica e operacional”, informou em nota. A legislação que criou a carreira da ANTT prevê um quadro com 1,7 mil servidores, mas hoje há uma defasagem de 46% em relação a esse número - com 788 vagas não preenchidas.

TRAGÉDIA NO RS

‘Logística emergencial é crucial em calamidades’

Estudo da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul (Fiergs) estima que 94% da atividade econômica do Estado foi afetada com as enchentes desde o dia 29 de abril de 2024. Nove em cada dez indústrias (cerca de 48 mil companhias) estão em cidades atingidas e levarão, pelo menos, três anos para se recuperar. Outro dado preocupante da Fiergs é em relação à malha viária, que aponta cerca de 97 pontos de bloqueio em 53 rodovias estaduais e aproximadamente 60 bloqueios em rodovias federais.

O Aeroporto de Porto Alegre Salgado Filho, principal do Rio Grande do Sul, segue inoperante por tempo indeterminado, segundo a concessionária Fraport. As operações ferroviárias seguem parcialmente interrompidas. Um significativo prejuízo ao setor de transporte e logística, fundamental também para escoar produtos de primeira necessidade nesta situação de emergência.

A utilização de rotas alternativas com multimodais tem sido uma das características da logística emergencial no caso do Estado. Mas muitos ainda são os desafios diante da atual situação, seja no atendimento à questão humanitária ou no restabelecimento da produção local.

Quem fala sobre o tema é o especialista em logística emergencial, natural de Caxias do Sul, Marcelo Zeferino, que também é CCO da Prestex.

Como a logística emergencial tem atuado em calamidades como a do Rio Grande do Sul?

Marcelo Zeferino - A logística emergencial se dá em diversos momentos. Neste primeiro, trata-se muito mais de um atendimento emergencial, priorizando levar itens básicos de sobrevivência à população, da maneira que for possível. O que está acontecendo no Rio Grande do Sul é uma situação praticamente de guerra, na qual estão mobilizados os mais diversos órgãos, além de diferentes frentes e todo recurso possível. Em relação à logística, é preciso



RICARDO STUCKERT/PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/AFP

Malha viária do Rio Grande do Sul tem sofrido com uma série de bloqueios em rodovias estaduais e federais após enchentes

ter planejamento do que mandar, como mandar e quando e para onde mandar para não sobre-carregar com itens que não conseguirão ser armazenados ou escoados. Mas que na hora que sejam necessários, esses recursos estejam em fácil acesso. O planejamento dessas etapas de logística é fundamental. No momento seguinte, será necessário um planejamento estratégico logístico para reconstrução do Estado, uma vez que praticamente todos os bens das indústrias e iniciativas de atendimento prioritário e secundário foram destruídos.

Haverá reflexos na cadeia produtiva nacional?

Marcelo Zeferino - Sem dúvidas. A cidade de Porto Alegre tem localização estratégica no Brasil. É uma porta de entrada para todos os tipos de produtos, bens e serviços da indústria da transformação. Além da questão humanitária, que é prioridade, a situação de calamidade deverá refletir por alguns anos em vários pontos da cadeia produtiva também de outras regiões do Brasil. Um exemplo recente, são as indústrias automotivas no ABC paulista e do Interior de São Paulo que já estão diminuindo e, em alguns casos paralisando

mesmo, a produção de suas fábricas, por conta da falta de peças que eram fabricadas no RS. A logística estratégica emergencial B2B será de extrema importância nesta fase de restabelecimento também.

Quanto tempo levava uma entrega emergencial de suprimentos (água, medicamentos ou maquinário) para Canoas (RS) em situação normal e como está agora?

Marcelo Zeferino - Antes das enchentes era deslocamento para se fazer no mesmo dia pelo modal aéreo. Hoje, não. Para transportar alguma coisa para Canoas, com a situação atual, precisa pousar no aeroporto de Caxias do Sul, planejar uma rota alternativa e ver onde vai receber, então minimamente precisa de 24 horas ou até 36 horas para este transporte. Já no modal rodoviário, no passado, se fazia em 36 horas com tranquilidade. Hoje, leva-se cerca de 72 horas e ainda assim não é certo.

Com o principal aeroporto, Salgado Filho, inoperante no Estado, qual a estratégia para agilizar o transporte de cargas e itens necessários?

Marcelo Zeferino - O Salgado Filho possivelmente ficará inoperante por vários meses. Há algumas opções, mas que também são desafiadoras. Temos o aeroporto regional de Caxias do Sul (Hugo Cantergiani), que é a via mais próxima de Porto Alegre, mas o problema lá são as condições climáticas que inter-



PRESTEX/DIVULGAÇÃO/JC

Zeferino fala sobre os desafios logísticos enfrentados pelo Estado

ferem bastante, com atrasos e cancelamentos frequentes dos voos. Temos também a Base Aérea de Canoas, localizada na região metropolitana de Porto Alegre e que foi autorizada recentemente a receber alguns voos comerciais de passageiros e de cargas. O desafio da base aérea é a falta de infraestrutura para carga e descarga de grandes mercadorias. Quem trabalha com logística no Sul ficará refém disso. Não há outro aeroporto no Estado que suporte voos como Porto Alegre suportava.

Como a Prestex, que trabalha em logística emergencial aé-

rea B2B no transporte de cargas, tem feito para contornar esta situação?

Marcelo Zeferino - Estamos primeiramente ajudando com doações e envio de materiais emergenciais dentro do possível. E como atuantes em logística emergencial no mercado, seguimos entendendo as necessidades de cada empresa e desenhando uma estratégia específica que atenda de forma ágil e segura as individualidades das cargas transportadas. É um quebra-cabeça que a gente vem montando para suprir as mais variadas necessidades.

AVIAÇÃO

Voos de 'carro voador' custarão mais de R\$ 500

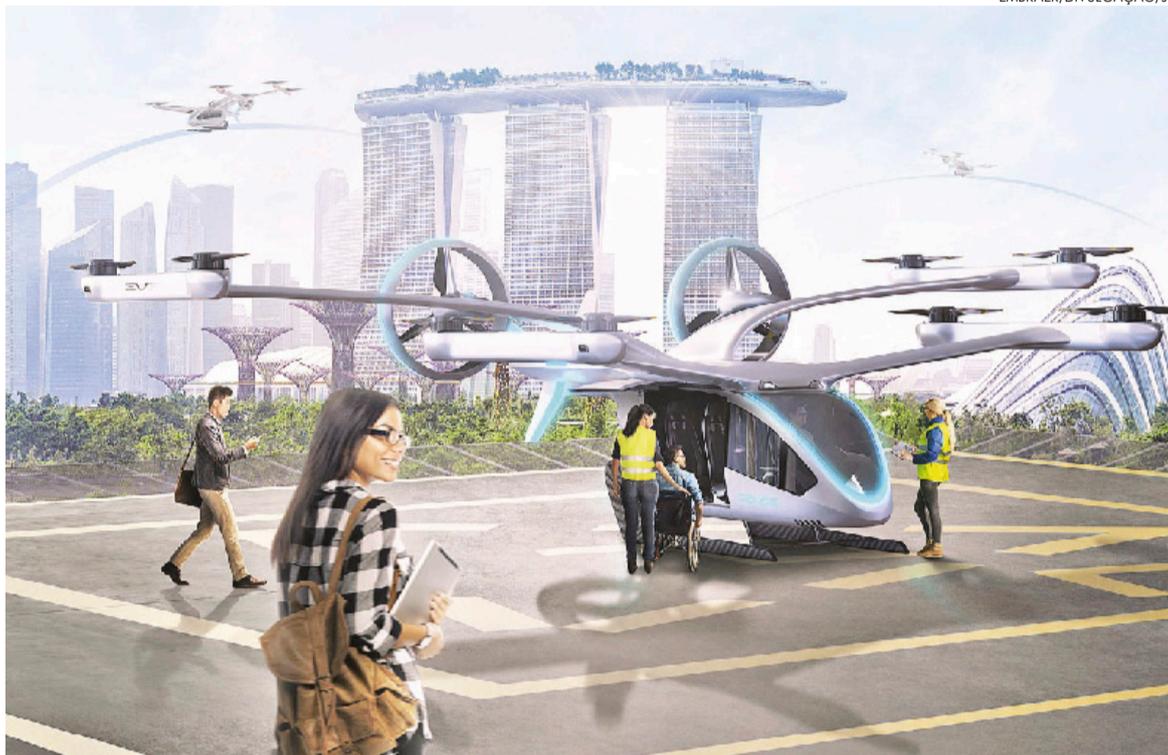
Gol diz que no começo das operações preço da passagem deve ficar acima de projeção inicial

O preço da passagem de eVtols (também conhecidos como carros voadores) ainda não é consenso entre as companhias aéreas. Inicialmente, o valor previsto para viagens de até 30 quilômetros está na faixa de US\$ 100 (pouco mais de R\$ 500), mas, segundo a Gol, no começo das operações o patamar deve ficar acima da projeção.

“(O preço de) US\$ 100 é alcançável, mas não é possível no começo”, disse Sergio Quito, presidente do conselho de segurança e operações de voo da Gol, durante fórum sobre o setor de eVtols realizado em São Paulo.

A companhia tem 250 encomendas de eVtols da fabricante britânica Vertical Aerospace, que já está tratando a certificação do modelo com a Anac.

De acordo com Quito, o preço estimado pelo setor esbarra em custos de operação. Para manter a passagem em US\$ 100, a aeronave teria de ser utilizada por pelo menos 12 horas por dia, o que não será possível, diz ele. “Essa aeronave vai ficar



EMBRAER/DIVULGAÇÃO/JC

Setor estima que RJ e SP vão representar um mercado de eVtols com potencial de US\$ 7,3 bilhões

muito tempo no chão. É bastante desafiador.”

Quito também aponta dificuldades na infraestrutura para voos de eVtols. Segundo ele, um vertiporto com 12 operações por hora demandaria 1MW de energia. “Para colocar isso em um topo de um edifício, vai ser desafiador, quase impossível.”

“A infraestrutura não está pronta. Não se prepara um ver-

tiporto em dois meses -talvez em dois anos.”

Rogério Andrade, CEO da Avantto, empresa de compartilhamento de aeronaves executivas, afirma que a rota mais provável para o começo da operação ligaria centros financeiros, como a avenida Faria Lima, em São Paulo, a aeroportos do centro urbano. “Esse é um trecho de aproximadamente 30

quilômetros e deve ser feito em dez minutos e custar cerca de US\$ 100 ou mais”, diz.

Com a evolução do setor, as passagens poderiam chegar posteriormente ao preço de US\$ 50 (quase R\$ 260) para um carro voador de cinco assentos e pilotagem autônoma, segundo ele.

O setor estima que Rio de Janeiro e São Paulo vão representar um mercado de eVtols com

potencial de US\$ 7,3 bilhões (R\$ 37,6 bilhões) de receita até 2040. Na região metropolitana paulista, são estimados 850 mil passageiros para 2025.

Para voos operados pela Azul, o mercado estará voltado para passageiros de alta renda que queiram se deslocar para cidades do interior de São Paulo, como Campinas, e do litoral do estado. “Infelizmente, em termos qualitativos, não vai ser barato no começo. O foco é mais o mercado que hoje está voando de helicóptero”, afirma Camilo de Oliveira, relações institucionais da Azul.

A companhia aérea tem uma parceria para operar com eVtols da Lilium. Segundo Oliveira, o eVtol da fabricante alemã realiza voos intrarregionais com até 150 km de alcance, o que permitiria atender cidades como Campinas e a região do aeroporto Catarina, em São Roque, por exemplo.

Outro mercado visado pela Azul, o Rio de Janeiro será mais difícil de atender no começo, segundo Oliveira. Ele diz que, no estado, o raio de voos será menor -rotas previstas incluem cidades como Paraty. A Azul prevê que as operações com carros voadores tenham início entre 2028 e 2030.

Embraer amplia parceria com Avfuel para expandir uso de combustível sustentável de aviação

A Embraer informou na quinta-feira passada que fechou um acordo com a Avfuel para expandir o uso do combustível sustentável de aviação (SAF, na sigla em inglês). As empresas ampliarão o abastecimento do Neste MY Sustainable Aviation Fuel, fornecido pela Avfuel, para uma carga por semana no Aeroporto Internacional de Melbourne Orlando (KMLB).

Em nota, a fabricante brasi-

leira lembra que tem um acordo com a Avfuel de abastecimento de SAF desde julho de 2021, com foco nas operações de voo da Embraer Aviação Executiva em Melbourne, na Flórida.

O novo acordo deverá resultar em mais de 900 mil litros de SAF entregues à Embraer em 2024, um aumento significativo em comparação aos anos anteriores.

Cada entrega proporcionará

uma diminuição de 19 toneladas métricas em emissões de carbono, resultando em uma redução de 570 toneladas métricas nas emissões anuais.

“A parceria da Embraer com a Avfuel e a Sheltair é um marco fundamental em nossa jornada em direção a operações neutras em carbono”, diz Michael Amalfitano, presidente da Embraer Aviação Executiva.

O investimento da Embraer

em SAF apoiará principalmente voos de demonstração, entregas e voos de produção em Melbourne.

“Além de seu investimento no combustível sustentável de aviação, a empresa continua a melhorar a eficiência de seu atual portfólio de aeronaves, a explorar tecnologias alternativas de propulsão com emissões baixas ou zero, e a oferecer compensação de carbono

gratuita a novos clientes do Embraer Executive Care, por meio de sua parceria com a 4AIR”, destaca a empresa.

Estes esforços, diz, apoiam os compromissos de sustentabilidade da empresa, que incluem alcançar operações neutras em carbono até 2040 e aviação com emissões líquidas de carbono zero até 2050, alinhado com o compromisso Fly Net Zero da indústria.

Azul e Gol anunciam acordo de cooperação comercial por meio de codeshare

As companhias aéreas Azul e Gol anunciam um acordo de cooperação comercial que vai conectar as suas malhas aéreas no Brasil por meio de um codeshare. A parceria inclui as rotas domésticas exclusivas, ou seja, operadas por uma das duas empresas e não pela outra.

O acordo envolve também os programas de fidelidade, per-

mitindo que membros do Azul Fidelidade e do Smiles acumulem pontos ou milhas no programa de sua escolha ao comprar os trechos inclusos no codeshare.

Em comunicado enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o presidente da Azul, Abhi Shah, avalia que o acordo vai trazer enormes benefícios para os clientes. “Com a malha

altamente conectada da Azul servindo a maioria das cidades no Brasil e a forte presença da Gol nos principais mercados brasileiros, nossas ofertas complementares vão oferecer aos clientes uma ampla opção de viagem”, diz.

Segundo as empresas, os consumidores poderão se beneficiar da parceria comercial a

partir do final de junho, quando a oferta estará disponível nos canais de vendas de ambas as empresas. Azul e Gol possuem cerca de 1.500 decolagens diárias. O acordo vai criar mais de 2.700 oportunidades de viagens com apenas uma conexão.

“A Gol já oferece mais de 60 acordos comerciais diferentes com muitas companhias aéreas

parceiras globais e estamos ansiosos para expandir esse benefício dentro do Brasil também”, destaca Celso Ferrer, CEO da Gol, no comunicado.

A Gol, fundada em 2001, mantém alianças com a American Airlines e a Air France-KLM, e disponibiliza aos clientes diversos acordos de codeshare e interline.

OPINIÃO

Pontos de atenção para içamento de carga

Sérgio Castanheira

Gerente de produção, técnico engenheiro mecânico da Acro Cabos

No segmento de amarração, elevação e movimentação de carga, o tópico de segurança está entre os mais destacados, merecendo constante atenção e treinamento. Para que operações sejam realizadas sem acidentes, é fundamental o trabalho de conscientização de todos sobre quais são as melhores práticas e como executá-las de forma segura.

O içamento de cargas é uma atividade complexa que traz uma série de riscos que precisam ser mitigados, como queda de materiais, sobrecarga, acarretando avarias ao equipamento, rompimentos, cortes, danos à carga, entre outros. O grande desafio desse trabalho está no fato de que cada operação é única, uma vez que existem centenas de variáveis que se aplicam a diferen-

tes situações, por isso, é preciso traçar um plano considerando todos os itens e etapas envolvidos na movimentação.

A segurança começa com uma avaliação que deve observar aspectos como as dimensões, o peso, o percurso ponto a ponto, o tipo e a fragilidade da carga, seu centro de gravidade, pontos de pega, entre outros fatores. Em seguida, são definidos quais materiais e dispositivos de conexão devem ser usados, como cintas, correntes, cabos de aço, além de tipos de ganchos, manilhas e olhais, por exemplo.

A condição climática é um ponto de atenção importante que deve ser monitorado, intempéries podem interromper uma operação. Também a estabilidade do solo deve ser verificada em toda a área e o percurso de içamento e movimentação da carga deve ser mapeado para que possa ser devidamente sinalizado.

Estas e outras ações precisam fazer parte de um checklist a ser seguido, garantindo que nada passe sem ser verificado, porém, existem três pontos que devem ser observados com bastante rigor para que esta atividade seja a mais segura possível.

O primeiro ponto diz respeito ao conhecimento e observância das normas técnicas que regulam e definem os padrões para operações de içamento de cargas. As NRs (Normas Reguladoras) e NBRs (Normas Brasileiras) estipulam parâmetros de segurança e padronizam diversas atividades. É fundamental que se conheça aquelas que regulam esta atividade e, claro, que tenham suas diretrizes seguidas em conformidade. Da mesma forma, é preciso atenção às especificações dos equipamentos para que não sejam utilizados em operações para as quais não foram projetados.

O segundo ponto se refere

à capacitação de todos os trabalhadores envolvidos na atividade, com destaque para os profissionais que estão operando os equipamentos. É preciso que todos estejam certificados, com treinamentos atualizados e utilizando EPIs corretamente.

O último ponto é sobre a inspeção visual de todos os equipamentos e materiais que serão utilizados no içamento. Cintas, correntes, cabos de aço, lingas, ganchos e ramais devem ser inspecionados de forma criteriosa para identificar possíveis desgastes, falhas e riscos, atestando que atendem aos padrões para aquela atividade. Em caso de identificação de qualquer anomalia, o fato deve ser reportado para que se avalie a viabilidade da operação dentro dos parâmetros de segurança.

A complexidade do trabalho de içamento de cargas requer o máximo de atenção, capacitação,

planejamento e a utilização de materiais de qualidade. Garantir uma operação segura requer comprometimento e engajamento de todos os envolvidos. Para que isso se torne rotineiro, é fundamental que se crie no segmento uma cultura de atenção e respeito às normas e aos critérios de qualidade e de segurança.



ACRO CABOS/DIVULGAÇÃO/JC

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio



IMPACTO DAS CHEIAS SOBRE A LOGÍSTICA DE TRANSPORTES IMPACTA SETOR ATACADISTA GAÚCHO

Os danos causados sobre a infraestrutura viária do Estado representam um dos principais problemas que irão impactar o setor de distribuição e atacado gaúcho como consequência da atual crise climática, segundo avalia o Vice-Presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Produtos Químicos para a Indústria e Lavoura e de Drogas e Medicamentos de Porto Alegre, Arno Gleisner. Observa que a utilização de rotas de transportes precárias causa demoras e aumentos de custos. Com a recuperação, estes fatores irão aos poucos ter solução conforme o investimento e

o tempo necessário para cada rota. O dirigente alerta que a atuação do governo no enfrentamento deste desafio deve ser ágil e precisa na alocação dos recursos e incluir um adequado planejamento no sentido de manter ou alterar os projetos sob o ponto de vista da velocidade da implementação dessas medidas. Prevê que a atividade produtiva no RS vai se recuperar mais lentamente, dependendo da situação financeira e estrutural de cada empresa, bem como do montante de investimento necessário.

Jornalista Responsável: Valter Todt

SOS RS

Contribua com as vítimas das enchentes no Estado.

A tragédia das enchentes está assolando nosso Estado e as contribuições para minimizarmos essas perdas são fundamentais.

O Sindiatacadistas e todas as unidades do Sistema Fecomércio-RS/Sesc/Senac estão empenhados em ajudar na recuperação do nosso Estado e são pontos de coleta de itens diversos, aqueles definidos como prioritários na Defesa Civil dos municípios.



SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES

SINDIATACADISTAS.COM.BR [@SINDIATACADISTASRS](https://www.instagram.com/SINDIATACADISTASRS) [SINDIATACADISTAS](https://www.facebook.com/SINDIATACADISTAS) [/COMPANY/SINDIATACADISTAS](https://www.linkedin.com/company/SINDIATACADISTAS)