

2025 2026

ANUÁRIO NTC&LOGÍSTICA



GEOTAB®

Videotelemetria e análise de dados
para maximizar a segurança e eficiência
da sua transportadora.



OVERALL
LEADER

ABIresearch

Geotab ranked
**#1 Video Telematics
Provider**
in the world by ABI Research



2025
2026
ANUÁRIO
NTC&LOGÍSTICA

Acesse o
Anuário Digital



DIRETORIA

1º de janeiro de 2024 a 31 de dezembro de 2027

Presidente: **Eduardo Ferreira Rebuzzi**
Vice-Presidente: **Antonio Luiz Leite**
Vice-Presidente de Transporte: **Roberto Mira**
Vice-Presidente de Logística: **Irani Bertolini**
Diretor Financeiro: **José Maria Gomes**
Diretor: **José Alberto Panzan**
Diretor: **Oswaldo Vieira Caixeta Junior**
Diretor: **José Marciano de Oliveira**

Conselho Fiscal
Altamir Filadelfi Cabral
Vicente Aparício Y Moncho
Hélio José Rosolen
Carlos Panzan
Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa

Vice-Presidentes Regionais

Antonio Marcos Oliveira
Presidente do SETCEMA
p/ o Estado do Maranhão

Antonio Pereira de Siqueira
Representando a FETRABASE
p/ os Estados da Bahia e Sergipe

Carlos Panzan
Presidente da FETCESP
p/ o Estado de São Paulo

Dagnor Schneider
Presidente da FETRANCESC
p/ o Estado de Santa Catarina

Eduardo Ferreira Rebuzzi
Presidente da FETRANSCARGA
p/ o Estado do Rio de Janeiro

Francisco Carlos Gonçalves Cardoso
Presidente da FETRANSUL
p/ o Estado do Rio Grande do Sul

Gladstone Viana Diniz Lobato
Presidente da FETCEMG
p/ o Estado de Minas Gerais

Humberto Lopes de Sousa
Presidente do SINDICAPI
p/ o Estado do Piauí

Irani Bertolini
Presidente da FETRAMAZ
p/ a Região Norte

Ivo Nilson Lopes de Medeiros
Presidente do SETCERN
p/ o Estado do Rio Grande do Norte

José Arlan da Silva Rodrigues
Presidente da FETRANSLOG
p/ os Estados do Ceará e Paraíba

Luiz Alberto Teixeira
Presidente do TRANCARES
p/ o Estado do Espírito Santo

Nilson Gibson Sobrinho
Presidente da FETRACAN
p/ os Estados de Alagoas e Pernambuco

Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa
Presidente da FENATAC
p/ a Região Centro-Oeste

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPPAR
p/ o Estado do Paraná

Vice-Presidentes Extraordinários

Agronegócio:
Hélio Camilo Marra

Assuntos dos Jovens Empresários:
Hudson Rabelo

Assuntos Institucionais:
Tayguara Helou

Assuntos Políticos:
José Hélio Fernandes

Assuntos Postais:
Antonio Silvio Juliani

Assuntos Trabalhistas:
Dagnor Schneider

Inovação e Novos Negócios:
André Martínez de Simone

Pauta "ESG" (Ambiental,
Social e Governança Corporativa):
Joyce Bessa

Relações Internacionais:
Daniilo Guedes

Segurança:
Roberto Mira

Transporte da Amazônia:
Daniel Luis Carvalho Bertolini

Transporte de Cargas Especiais:
Adalcir Ribeiro Lopes

Transporte de Carga Fracionada:
Marcelo Martins Patrus

Transporte de Granéis e Sólidos:
Marcelo Maranhão

Transporte de Lotação:
Antonio Luis da Silva Junior

Transporte de Produtos
Farmacêuticos:
Gylson Ribeiro da Silva

Transporte de Produtos Perigosos:
Oswaldo Vieira Caixeta Junior

COMJOVEM NTC Coordenação nacional:

Coordenador:
Hudson Rabelo

Vice-Coodenador:
Italo Grativol

Vice-Coodenadora:
Jéssica Caballero Lopes



Anuário NTC&Logística Brasil Transportes

Edição Anual 2025-2026

Publicação editada e comercializada
pela Associação Nacional do Transporte
de Cargas e Logística - NTC&Logística

Presidente:

Eduardo Ferreira Rebuzzi

Vice-Presidente:

Antonio Luiz Leite

Diretor Financeiro:

José Maria Gomes

Responsável Comercial:

Elisete Balarini

Editor-Chefe:

Rodrigo Bernardino

Formatação e Revisão:

Maryland Moraes

Produção de Conteúdo Geral:

Casa9 Comunicação & Estratégia

Projeto Gráfico e Editoração:

Casa9 Comunicação & Estratégia

NTC&Logística

Sede - Brasília (DF)

SAUS - Quadra 1 - Lotes 3 / 4 - Bloco J

7º andar - Torre A - Edifício CNT

CEP 70070-010

Tel.: (61) 3322-3133

E-mail: atendimento@ntc.org.br

Subsede - São Paulo (SP)

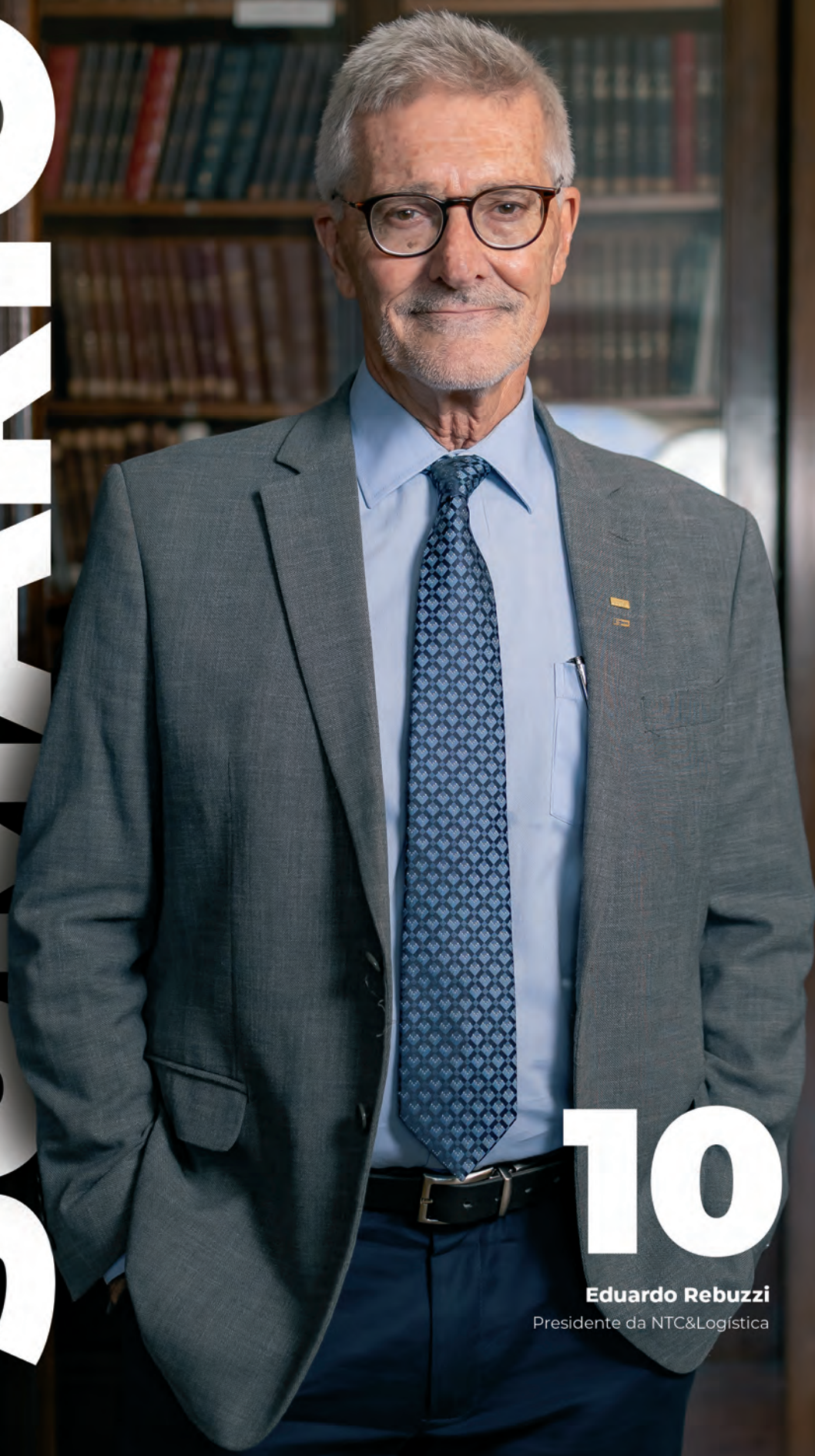
Rua Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria

CEP 02121-021

Tel. e WhatsApp: (11) 2632-1500

*A NTC&Logística não se responsabiliza pelas
opiniões expressadas pelos entrevistados
e pelos artigos assinados aqui publicados.*

SUMÁRIO



10

Eduardo Rebuzzi
Presidente da NTC&Logística

08 EDITORIAL

ENTREVISTAS

- 10** Eduardo Rebuzzi
- 16** Vander Costa
- 33** Viviane Esse
- 52** Thiago Braga
- 65** Igor Calvet
- 68** Jorge Bastos
- 79** Nicole Goulart

ASSESSORES

- 37** Marcos Aurélio Ribeiro
- 41** Edmara Claudino
José Hélio Fernandes
- 45** Lauro Valdívia
- 55** Gil Menezes
- 59** Narciso Figueirôa Junior
- 74** Elisete Balarini
- 76** Rodrigo Bernardino

COMJOVEM

- 105** *COMJOVEM consolida presença em todo o país e amplia contribuição ao Transporte Rodoviário de Cargas*
- 107** *Logística humanitária e o transporte rodoviário: o papel do setor em situações de emergência*
- 109** *A nova largada do transporte rodoviário: tecnologia, sustentabilidade e eficiência nas estradas brasileiras*

ENTIDADES

- 138** ANFIR
- 140** ABCR

PESQUISAS

- 24** *Prêmio NTC (DataFolha) Fornecedores do Transporte*
- 27** *Levantamento Pesquisa CNT Rodovias*

ARTIGOS

- 87** ESG - Joyce Bessa
- 91** COP 30 - Daniel Bertolini
- 102** Internacional - Danilo Guedes
- 112** ITL - João Vitor

MATÉRIAS

- 48** *Por um setor ainda mais forte em 2026*
- 62** *Desafio Estrutural: Segurança*
- 83** *Como combater a escassez de motoristas*
- 96** IRU
- 128** Logística Farmacêutica
- 132** Inteligência Artificial
- 146** Panorama econômico

MESA REDONDA

- 114** *Em diálogo com as principais lideranças, a NTC&Logística apresenta um retrato atual do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil*

150 RETROSPECTIVA



EDITORIAL

Transporte Rodoviário de Cargas: **resiliência, protagonismo e construção coletiva** para o futuro do Brasil

Mesmo diante de um cenário desafiador, o setor reafirma sua relevância estratégica, enquanto a NTC&Logística fortalece sua atuação institucional, técnica e colaborativa em prol do desenvolvimento sustentável do Transporte Rodoviário de Cargas

Um dos principais pilares do desenvolvimento econômico e social do Brasil, o Transporte Rodoviário de Cargas, mesmo diante de um cenário de desaceleração do crescimento econômico em 2025, manteve seu papel essencial na sustentação da cadeia produtiva, no abastecimento da população e no apoio às exportações brasileiras.

Os dados mais recentes refletem uma atividade resiliente, porém pressionada por desafios relevantes, como a dificuldade de repasse de custos, o alongamento dos prazos de pagamento e o aumento do risco de inadimplência. Ainda assim, o TRC demonstra sua força ao seguir operando com responsabilidade, eficiência e compromisso com o país.

É nesse contexto que a NTC&Logística se consolida, cada vez mais, como referência técnica, institucional e estratégica. Ao longo de 2025, a entidade reafirmou sua atuação integrada e colaborativa com federações, sindicatos, associações e empresas, promovendo uma agenda alinhada aos principais desafios e oportunidades do setor.



Essa atuação também se fortalece por meio da parceria com o Sistema Transporte – CNT, SEST SENAT e ITL –, ampliando a capacidade de articulação institucional, qualificação profissional e desenvolvimento em todo o território nacional. Trata-se de uma construção conjunta, que potencializa resultados e fomenta a representatividade do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil.

O Anuário da NTC&Logística busca refletir essa construção coletiva, ao documentar a participação de entidades, especialistas, empresários, executivos e profissionais, além de instituições e parceiros – agentes de aprimoramento e valorização do setor. Mais do que registros, esse material apresenta uma retrospectiva das ações, desempenhos e resultados que marcaram o ano de 2025.

Ao longo desse período, a NTC&Logística intensificou a produção e disseminação de informações qualificadas, por meio de estudos téc-

A NTC&Logística se consolida, cada vez mais, como referência técnica, institucional e estratégica

nicos, pesquisas de mercado e indicadores que auxiliam diretamente a gestão das empresas e as tomadas de decisão no TRC. Paralelamente, manteve-se firme na defesa de pautas estruturantes, como o enfrentamento ao roubo de cargas, o acompanhamento da Reforma Tributária e a busca por maior equilíbrio nas relações comerciais, entre tantas outras.

Também são celebradas conquistas relevantes, como o avanço de pautas históricas e o empreendimento de iniciativas voltadas à evolução do setor, sempre com olhar atento para a sustentabilidade econômica das empresas e a eficiência operacional da nossa atividade.

Ao projetarmos 2026, temos clareza de que será um ano desafiador, impactado por fatores



econômicos, políticos e geopolíticos que influenciam diretamente o ambiente de negócios. No entanto, também vislumbramos oportunidades de progresso e consolidação institucional.

Reiteramos a relevância de uma governança consciente, baseada em eficácia, previsibilidade e rentabilidade. O crescimento sustentável do Transporte Rodoviário de Cargas depende de decisões consequentes, da valorização do serviço prestado e da construção de relações comerciais equilibradas.

A NTC&Logística permanecerá atuando de forma colaborativa e em consonância com as entidades representativas e parceiros do TRC, buscando sedimentar o desenvolvimento, a segurança e a integridade do setor. Prosseguiremos unidos, conectando pessoas, empresas e ideias, pela solidificação de uma atividade econômica essencial e estratégica, que impulsiona o desenvolvimento do Brasil.

ENTREVISTA

EDUARDO REBUZZI

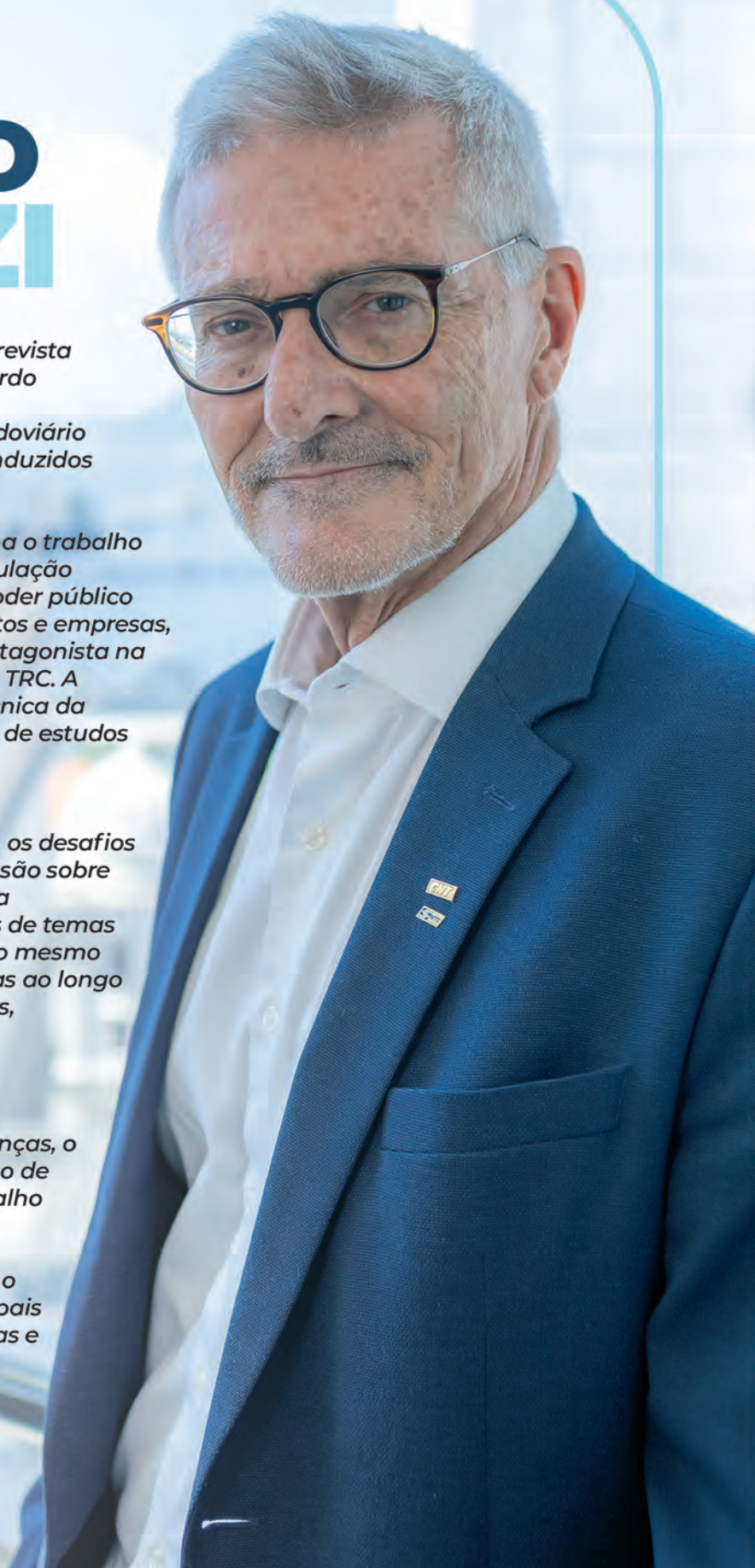
Nesta edição do Anuário 2025-2026, a entrevista com o presidente da NTC&Logística, Eduardo RebuZZi, reúne uma leitura aprofundada sobre o momento atual do Transporte Rodoviário de Cargas e os principais movimentos conduzidos pela entidade em defesa do setor.

Ao longo da conversa, o presidente detalha o trabalho desenvolvido pela NTC&Logística na articulação institucional, no relacionamento com o poder público e na integração entre federações, sindicatos e empresas, reforçando o papel da entidade como protagonista na construção de pautas estratégicas para o TRC. A entrevista evidencia, ainda, a atuação técnica da entidade, com destaque para a produção de estudos e indicadores que orientam o mercado e apoiam a gestão das transportadoras.

RebuZZi também aborda, de forma direta, os desafios enfrentados pelas empresas, como a pressão sobre custos, a dificuldade de repasse ao frete, a insegurança nas operações e os impactos de temas estruturais, como a Reforma Tributária. Ao mesmo tempo, apresenta as iniciativas conduzidas ao longo do último ano para enfrentar esses pontos, sempre com foco na sustentabilidade e na competitividade do setor.

A entrevista traz, ainda, reflexões sobre a importância da formação de novas lideranças, o fortalecimento institucional e a construção de soluções coletivas, evidenciando um trabalho contínuo de articulação e representação.

Mais do que um balanço, a conversa com o presidente revela os bastidores das principais pautas do Transporte Rodoviário de Cargas e reforça o compromisso da NTC&Logística com o desenvolvimento do setor em âmbito nacional.



Presidente, ao fecharmos o ciclo de 2025, qual é sua avaliação sobre o desempenho do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) frente à economia brasileira? O setor conseguiu manter o ritmo de crescimento esperado no início do ano?

A atividade econômica nacional cresceu 2,5% em 2025, percentual inferior ao apurado em 2024 (3,4%), o que significa, conseqüentemente, também uma perda na demanda de transporte para as nossas empresas.

Atuamos como base para a movimentação de cargas, no suprimento da cadeia produtiva, nas exportações brasileiras, na intermodalidade e no abastecimento à sociedade. Podemos dizer, com segurança, que o TRC tem dado o suporte necessário para o crescimento do PIB, apesar dos problemas que o setor enfrenta, alguns recorrentes.

Importante destacar os dados levantados pelo DECOPE – Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas, da NTC&Logística, cuja Pesquisa ‘Mercado do TRC 2025’, realizada junto às empresas, indica que 38,5% tiveram um ano melhor do que 2024; 20,7% se mantiveram estáveis e 40,7% enfrentaram uma piora.

Que outros dados da Pesquisa da NTC o senhor acha importante destacar?

Nossas pesquisas são realizadas regularmente, pelo menos duas vezes ao ano, além de outras que atendem a demandas específicas da atividade. Com as informações obtidas, procuramos colaborar com a gestão das empresas e orientar a atuação da NTC e demais entidades representativas.

Pesquisas recentes apontam situações que preocupam o setor, como a dificuldade para repassar o aumento de custos para o frete cobrado: 23,7% das empresas informaram que não conseguiram aplicar reajustes em 2025, e 20,8% ainda tiveram que aplicar descontos para procurar manter sua carteira comercial.

Os embarcadores, contratantes de nossos serviços, se favorecem em um mercado competitivo, retardando ou não reajustando os fretes, bem como exigindo prazos de pagamento alongados, prejudicando o fluxo de caixa das empresas, aumentando o custo financeiro – num ambiente em que temos 15% de taxa básica de

juros (SELIC) – e o risco de inadimplência. Cerca de 79% das empresas informam que recebem seus fretes com atraso, chegando a representar 7,3% das receitas.

Na sua opinião, quais iniciativas adotadas pela NTC&Logística em 2025 contribuíram para fortalecer a integração entre as entidades associadas, estimulando uma atuação mais coordenada e colaborativa?

A NTC&Logística é a principal entidade representativa do TRC no Brasil, atuando em defesa dos interesses e dos direitos do setor. Presente em todo o país, conta com a imprescindível participação de seus 15 Vice-Presidentes Regionais – cargos atribuídos, estatutariamente, aos presidentes de todas as Federações e, em casos específicos, a líderes locais do setor, devidamente nomeados

O roubo de cargas, lamentavelmente, continua figurando como um dos maiores e mais caros problemas do setor

pela presidência. Por intermédio das Federações, são alcançados os Sindicatos em todos os Estados, bem como as Empresas de Transporte.

A composição orgânica da NTC&Logística compreende, ainda, a Comissão de Jovens Empresários e Executivos do TRC (COMJOVEM), com seus 27 Núcleos Regionais distribuídos pelo país e mais de 600 membros, sob a condução de Coordenadores locais e de uma Coordenação Nacional.

Também enriquecem o quadro associativo da NTC&Logística as Associações de especialidades, como ABTLP, ABTI, Sindipesa, FENAVAL e ABTC.

Nessa pirâmide de organização sindical, resalto, ainda, o Sistema Transporte – CNT / SEST SENAT / ITL –, entidade máxima de representação do setor de transporte no Brasil, abrangendo e

apoando todos os modais de Transporte.

Em resumo: todas as iniciativas da nossa Associação visam integrar as entidades e empresas do TRC. A atuação coordenada e colaborativa da NTC&Logística resulta, precisamente, dessa união de forças pelo cumprimento dos mesmos objetivos.

Durante 2025, vimos oscilações importantes nos insumos (combustíveis, pneus e manutenção). Como a NTC trabalhou para orientar os transportadores no repasse desses custos e na manutenção da rentabilidade?

A NTC tem, em sua estrutura organizacional, o DECOPE – Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas, responsável por estudos técnicos voltados à apuração de custos do transporte rodoviário de cargas e logística; às estatísticas do setor; a análises macroeconômicas e à formação de índices de custos referenciais que medem a inflação do setor. Dentre eles, destaco o INCTF – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada e o INCTL – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação, segmentos que têm maior participação no setor.

Esses índices medem a evolução dos custos operacionais do transporte rodoviário de cargas e têm grande repercussão e credibilidade jun-

Todas as iniciativas da nossa Associação visam integrar as entidades e empresas do TRC

to ao mercado, sendo publicados no site da NTC&Logística e por todas as entidades que representam o transporte (Sindicatos e Federações), bem como em outros meios de comunicação, servindo como instrumento de atualização de contratos públicos e privados no mercado de frete.

A grande dificuldade, entretanto, é as empresas conseguirem aplicar o repasse dos custos com os necessários reajustes nos fretes cobrados. E

isso ocorre, conforme mencionado anteriormente, por conta de atuarmos num setor altamente competitivo, o que dá maior poder de barganha aos embarcadores.

Esta é uma pauta constante em todos os nossos eventos e reuniões, no sentido de conscientizar nossas empresas para não abrirem mão de trabalhar com fretes justos, que possibilitem segurança e estabilidade no cumprimento de suas obrigações e rentabilidade para investimentos em qualificação de mão de obra, em infraestrutura, aquisição de equipamentos e tecnologia, entre outros.

Sem isso, as empresas podem travar e perder mercado, sacrificando sua própria existência. Como costumamos dizer, armazém cheio e volume elevado de carga não significa êxito empresarial. Imprescindível é ter lucro!

Infelizmente, temos, na história de nosso setor, o relato de muitas empresas que encerraram as suas atividades precocemente, deixando grandes passivos aos seus sócios e colaboradores.

E temos exemplos de empresas, em todos os segmentos de transporte, que crescem e conquistam o mercado com solidez, estruturadas e com elevados níveis tecnológicos e de qualificação.

Com a Reforma Tributária avançando em 2026, como o Transporte Rodoviário de Cargas está se preparando?

O sistema tributário brasileiro é considerado um dos mais complexos do mundo, por uma combinação de fatores estruturais, legais e operacionais, além de ter uma elevada carga, onerando demasiadamente o setor produtivo e a sociedade em geral.

Nesse contexto, a Reforma Tributária é um antigo anseio nacional, que pretende um sistema mais simplificado, justo e menos oneroso, sendo pauta constante em todos os debates da NTC&Logística, que, inclusive, indicou três de nossas empresas de transporte para participarem voluntariamente, junto à Receita Federal, de um período de testes das novas regras.

Continuamos atentos, de forma a colaborar com nossas empresas para que esse processo de transição ocorra com segurança.



O roubo de cargas continua impactando o setor. Que medidas estão sendo tomadas visando uma redução dos índices dessa modalidade criminosa?

O roubo de cargas, lamentavelmente, continua figurando como um dos maiores e mais caros problemas do setor, situação que perdura há décadas.

Nossas entidades – NTC&Logística, Federações e Sindicatos, além da CNT –, atuam diariamente na busca de soluções, junto às autoridades de todos os níveis, ao mesmo tempo que as empresas investem em diversos sistemas e equipamentos visando a segurança em suas operações, sendo esse um dos principais custos nas planilhas de composição do frete.

Em 2025, a NTC&Logística realizou o 24º Se-

minário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, em Brasília, na Câmara dos Deputados, em parceria com a Comissão de Viação e Transportes (CVT), cujo tema foi “Carga Segura – Estratégias contra o crime no Transporte Rodoviário de Cargas”, ocasião em que foi divulgada a criação da Aliança Nacional pela Segurança Logística, visando a união de forças públicas e privadas em prol da segurança no TRC, movimento que conta com o apoio de todas as entidades que representam o setor.

Nesse sentido, ressalto que temos mantido importante relacionamento com a Secretaria Nacional de Segurança Pública (SENASP), órgão do Ministério da Justiça, de modo a intensificar ações e planejamento coordenado em âmbito nacional.

Mas tudo que se pode fazer não terá o resul-

tado necessário enquanto não se atingir, efetivamente, a atividade criminosa dos receptadores de cargas roubadas. Este é o nosso principal objetivo: agravar as leis e penalizar as empresas que encomendam, compram e comercializam produtos roubados.

A COMJOVEM tem se consolidado como um dos principais programas de formação de lideranças do Transporte Rodoviário de Cargas. Na sua avaliação, qual foi o papel estratégico dessa Comissão para a NTC&Logística ao longo de 2025?

A COMJOVEM da NTC&Logística comemorou, este ano, 18 anos de vida e, ao longo desse tempo, muitos empresários e executivos fizeram parte dessa Comissão, atuando, aprendendo, crescendo e, acima de tudo, participando da construção do futuro do Transporte.

Muitos que estavam lá nos anos iniciais amadureceram e se tornaram empresários de sucesso em suas empresas, também atuando como líderes empresariais nas diversas entidades que representam o TRC.

O papel estratégico da COMJOVEM consiste no processo de capacitação e renovação permanente, e é uma alegria muito grande poder estar ao lado desses jovens empresários e executivos do TRC. Destaco, ainda, o número cada vez maior de mulheres participantes em todos os Núcleos, representando cerca de 30% entre os 600 membros da COMJOVEM. Evoluímos junto com eles!

Resultante de intenso trabalho da NTC&Logística em conjunto com a União Internacional de Transportes Rodoviários (IRU), a implantação do sistema TIR no Brasil estará sendo, em breve, concretizada. Em 31 de dezembro de 2025, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a adesão do Brasil à Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR. Como a atual gestão comemora essa conquista?

A NTC&Logística é filiada à IRU há mais de 50 anos, desde 1970. Além da troca de conhecimentos e informações técnicas do Brasil com o transporte realizado em outros países, um dos principais objetivos da nossa entidade era a adesão do Brasil à Convenção TIR, o que, finalmente, conseguimos em 2025.

Temos, neste Anuário, matéria específica e detalhada sobre todo o processo, desde o início até a sanção presidencial, mas quero destacar, dentre tantos que participaram dessa conquista, a incansável dedicação e o competente trabalho do nosso Vice-Presidente Extraordinário de Relações Internacionais, o amigo Danilo Guedes, com quem tive uma feliz parceria durante esses dois primeiros anos do meu mandato, atuando firme nessa reta final.

Essa conquista nós comemoramos com valorização e reconhecimento por todos que nos antecederam, com muita alegria por termos honrado a responsabilidade que nos foi delegada.

Para encerrar, quais são as prioridades da sua gestão na NTC&Logística e expectativas para o próximo ano?

A prioridade máxima é a valorização do setor, de nossas empresas e colaboradores. Exercemos uma atividade essencial para o funcionamento da economia e abastecimento da sociedade brasileira. Não me conformo em ver, em nossas pesquisas, que significativa parte das empresas do TRC ainda tenham dificuldade para repassar os índices de variação dos custos, chegando a operar com resultados negativos. Nesse sentido, continuaremos atuando intensamente procurando mudar esse quadro.

Objetivos igualmente importantes, entre outros, consistem em buscar a conclusão do projeto de lei voltado ao combate ao roubo de cargas; a necessária definição, pelo STF, quanto à constitucionalidade da Lei do Piso Mínimo de Frete; a situação da obrigatoriedade da contratação dos seguros de transporte, em especial, o RC-V, e a questão da redução da jornada de trabalho e o fim da escala 6x1.

Quanto às expectativas para 2026, sabemos que será um ano bastante intenso, com eleição presidencial e nos estados, além da realização da Copa do Mundo, o que sempre interfere na economia em geral, trazendo consequências e ajustes para as atividades operacionais de nossas empresas.

A NTC&Logística, de forma coordenada com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e demais entidades do TRC, seguirá tratando dos assuntos com a devida atenção e celeridade.

Benefícios de se associar à NTC&Logística

Assessoria Técnica especializada nas áreas de Economia, Custos, Assuntos Jurídicos, Legislação, Transporte Internacional, Produtos Perigosos e Segurança.

Acesso exclusivo ao Portal da NTC e a conteúdos específicos:

- ✓ Pesquisas de mercado
- ✓ Formação de custos operacionais
- ✓ Evolução dos preços dos insumos
- ✓ Indicadores de inflação no setor de transporte
- ✓ Informações sobre legislação, pesos e medidas, e transporte internacional

E muito mais!



Acesse conteúdo técnico exclusivo no Portal da NTC.

A portrait of Vander Costa, a middle-aged man with short, dark hair, wearing a dark suit, white shirt, and a blue patterned tie. He is looking directly at the camera with a slight smile. The background is a light gray with a white curved line on the left side.

ENTREVISTA

VANDER COSTA

Em entrevista concedida com exclusividade ao Anuário 2025-2026 da NTC&Logística, o presidente do Sistema Transporte (CNT – Confederação Nacional do Transporte / SEST SENAT – Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte / ITL – Instituto de Transporte e Logística) detalha as vitórias institucionais junto aos Três Poderes da República, defende a modernização da gestão e propõe soluções para a transição energética e a escassez de mão de obra.

À frente do Sistema Transporte desde março de 2019, Vander Costa consolidou uma gestão pautada pela interlocução técnica e pelo fortalecimento da imagem do transportador brasileiro. Com uma trajetória marcada pela defesa da produtividade e da desoneração do setor, o executivo transformou as entidades do Sistema em braços estratégicos de qualificação profissional e suporte institucional, garantindo que as demandas de quem movimenta o país cheguem com clareza aos centros de decisão em Brasília.

Nesta entrevista exclusiva para a NTC&Logística, Costa avalia o impacto das articulações realizadas junto aos Três Poderes e projeta um 2026 de vigilância constante. Com uma visão que equilibra a inovação tecnológica – como a expansão do sistema Free Flow – e a sensibilidade necessária para enfrentar o déficit de motoristas qualificados, o presidente reforça que a perenidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil depende, acima de tudo, da segurança jurídica e da profissionalização da gestão empresarial.

A eficiência do transporte exige segurança jurídica e gestão de resultados

Presidente, em 2025, vimos uma atuação muito presente da CNT junto aos Três Poderes da República. Como essa articulação institucional tem contribuído para garantir que as demandas específicas do transporte de cargas sejam tratadas com a prioridade necessária?

Temos uma atuação constante junto ao Poder Legislativo. E, servindo como exemplo (desa atuação), temos a aprovação, na Câmara dos Deputados, da alteração da legislação sobre roubo de cargas dentro do projeto de lei de combate às facções criminosas. Conseguimos incluir um dispositivo que permite a suspensão do CNPJ do receptor assim que o crime for caracterizado – foi uma grande vitória. Também atuamos para reduzir impostos e, principalmente, não permitir o aumento de impostos. No âmbito do Executivo, nossa maior movimentação ocorreu junto aos Ministérios dos Transportes, Portos e Aeroportos, e das Cidades. Tivemos um ciclo importante de investimentos públicos em rodovias, somado às novas concessões, o que elevará significativamente a qualidade da malha brasileira nos próximos quatro anos.

No Ministério das Cidades, por exemplo, o foco inicial foi o transporte de passageiros, a mobilidade urbana e a renovação de frota, mas seguimos trabalhando para que o transporte de cargas tenha seu espaço e respeito garantidos nos centros urbanos.

No Judiciário, destaco a consolidação da ADI 5322 e, especialmente, uma vitória expressiva na esfera trabalhista: a decisão de que a execução não pode atingir sócios ou empresas coligadas que não participaram do processo. Isso confere maior segurança jurídica ao empresário.

É importante ressaltar que o trabalho da CNT frequentemente ultrapassa o calendário anual.

Muitas pautas iniciadas em um período só são concluídas no ano seguinte, exigindo vigilância constante. Em Brasília, nossa missão é dupla: trabalhamos tanto para construir uma legislação favorável ao transporte quanto para “desarmar bombas”, impedindo que medidas prejudiciais ao cotidiano das empresas sejam aprovadas.

Considerando esse fundamental papel desempenhado pela CNT, o senhor teria como destacar alguma conquista da entidade em 2025 no que diz respeito ao fortalecimento das empresas que atuam no setor do Transporte Rodoviário de Cargas?

O fortalecimento do setor é um trabalho contínuo, e eu destacaria como um grande marco o investimento que o Sistema Transporte realiza, via ITL, na formação de gestores em parceria com a Fundação Dom Cabral. Atualmente, temos um contingente expressivo de executivos em capacitação, focados em um dos principais desafios do transporte de cargas: a gestão da rentabilidade frente ao receio de perder o cliente.

Por meio desse trabalho educativo, demonstramos que o empresário de transporte tem a obrigação técnica e estratégica de trabalhar com foco no lucro e em resultados positivos. O salto de qualidade no setor ocorrerá quando todos os players analisarem detalhadamente seus negó-

Muitas pautas iniciadas em um período só são concluídas no ano seguinte, exigindo vigilância constante

cios, identificando e corrigindo contratos deficitários. Se não houver ajuste no frete para garantir a viabilidade, é preferível declinar do serviço.

Essa postura é o que garante a perenidade das empresas. É um equívoco comum acreditar que transportadoras quebram por falta de demanda; na verdade, muitas vezes elas entram em colapso com o “pátio cheio”, operando com

preços abaixo do custo e sem capacidade de entrega sustentável.

Portanto, a transformação do setor passa, essencialmente, pela mentalidade do empresário em perpetuar seu negócio por meio da geração de valor. Temos grandes exemplos de empresas sólidas e em expansão no nosso mercado que comprovam que o foco no resultado é o que permite ampliar a frota e gerar mais empregos.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 mostrou gargalos críticos em rotas de exportação. De que forma a CNT vem atuando junto ao Ministério dos Transportes para priorizar investimentos nos corredores logísticos que hoje encarecem significativamente o frete?

Nosso trabalho consiste em articular para que o investimento público seja direcionado a regiões onde a demanda ainda não está consolidada, enquanto defendemos o modelo de concessões para os trechos que possuem viabilidade econômica para a iniciativa privada.

Os gargalos que observamos hoje nas rotas de exportação são reflexos da escassez de investimentos nas últimas duas décadas. Existe um intervalo temporal necessário entre a decisão de conceder uma rodovia e a entrega de resultados efetivos. Esse processo envolve desde a elaboração de projetos robustos – que garantam previsibilidade, sustentabilidade e viabilidade financeira – até o cumprimento de prazos para licitação, possíveis contestações e a mobilização das concessionárias após a assinatura dos contratos.

Acredito que, com as concessões já realizadas e as que estão programadas para este ano, teremos um escoamento muito mais eficiente em um horizonte de dois a três anos. Onde há safra e transporte pesado de carga, há viabilidade econômica para o modelo de concessão. O fortalecimento dessa agenda é fundamental para reduzirmos os custos logísticos e aumentarmos a competitividade do produto brasileiro.

A CNT tem sido uma grande incentivadora da implantação do sistema Free Flow nas rodovias já concedidas e em processo de concessão. Como a CNT tem avaliado a evolução dessa implantação na cobrança do pedágio e que pontos o senhor pode destacar como positivos para o Transporte Rodoviário de Cargas?

A CNT apoia o Free Flow há bastante tempo. Embora o tema não seja uma unanimidade absoluta, nossa defesa é técnica: entendemos que é mais vantajoso pagar um pedágio justo e usufruir de uma rodovia de alta qualidade do que enfrentar os custos de uma malha esburacada.

Uma rodovia bem conservada gera economia imediata na manutenção dos veículos e reduz o consumo de combustível. Além disso, há um ganho de produtividade significativo: dependendo do trecho, o que antes exigia dez caminhões para o transporte de carga pode ser realizado com sete ou oito em uma via de qualidade, gerando uma eficiência superior a 20%.

O diferencial do Free Flow é permitir que o veículo mantenha a velocidade da via, eliminando a necessidade de frenagem e retomada nas praças de pedágio. Do ponto de vista ecológico e econô-

Os gargalos que observamos hoje nas rotas de exportação são reflexos da escassez de investimentos nas últimas duas décadas

mico, isso é fundamental. Quando um caminhão para em uma praça convencional, há um desperdício de energia e tempo. Ao sair da inércia, o consumo de combustível e a emissão de poluentes aumentam consideravelmente. O Free Flow mitiga esses custos invisíveis para o empresário.

No início, houve um impasse com as concessionárias, que pleiteavam reajustes tarifários para implementar a tecnologia. No entanto, demonstramos que a economia gerada pela desativação das estruturas físicas das praças de pedágio compensa o investimento tecnológico. Hoje, essa visão já está superada, e as empresas buscam o Ministério dos Transportes e a ANTT para repactuar contratos e incluir o sistema sem a necessidade de aumento na tarifa.

Quanto à operacionalidade, o sistema é acessível. O usuário pode utilizar as tags para pagamento automático ou realizar a leitura pela placa, efetuando o pagamento via aplicativo ou PIX. Nossa meta é evoluir para a cobrança por quilômetro rodado (proporcional ao uso), como já ocorre em trechos da Via Dutra, em Guarulhos. Isso torna o pedágio mais barato e justo.

Em suma, o Free Flow representa o futuro. Além do ganho logístico, ele traz previsibilidade e segurança. À medida que a tecnologia se universaliza, os custos tendem a cair, tornando o transporte brasileiro mais competitivo e moderno.

Com o recente aumento da fiscalização pela ANTT e apesar do tempo de vigência, a Lei 13.703/2018, que estabelece piso mínimo de frete obrigatório para o Transporte Rodoviário de Cargas, tem causado muitas dúvidas junto aos operadores, empresas, autônomos e embarcadores, num processo que também sofre com a tramitação da Ação Direta de Inconstitucionalidade – ADI 5959, ainda pendente de julgamento pelo STF. Como a CNT vem avaliando e se mobilizando a esse respeito?

A prioridade absoluta da CNT é que o Supremo Tribunal Federal (STF) julgue a questão. O setor não pode permanecer nesse “limbo” de insegurança jurídica. É uma situação complexa para o transportador: em um momento, somos contratados e sofremos a pressão dos embarcadores pelos custos; em outro, ao subcontratarmos autônomos ou outras empresas, assumimos o papel de contratante e ficamos sujeitos às penalidades da lei.

A orientação institucional da CNT é clara: enquanto não houver uma decisão que sustente os efeitos da lei, a legislação deve ser cumprida. Não pagar o piso mínimo, além do risco de multas imediatas pela ANTT, gera um passivo que pode retroagir até cinco anos, o que é temerário para qualquer gestão empresarial.

Dito isso, minha análise técnica é que a lei é ineficiente, pois não reflete a realidade do Brasil. O custo operacional não é uniforme: o consumo de combustível e o desgaste de um veículo em uma rodovia duplicada e plana, como a Anhanguera, em São Paulo, são drasticamente menores do que em uma estrada de pista simples e topografia acidentada em Minas Gerais. Não há como estabelecer uma tabela nacional

padronizada que contemple essas variáveis, incluindo as diferenças de custo de insumos e tipos de carga.

Atualmente, observamos uma insatisfação quase unânime, inclusive por parte dos transportadores autônomos. Eles têm perdido competitividade para veículos de maior capacidade, como as combinações de nove eixos, que oferecem um custo por tonelada menor. Além disso, a rigidez da tabela dificulta a obtenção de cargas de retorno, pois o embarcador é obrigado a pagar o frete pela capacidade total do veículo, impedindo negociações flexíveis para cargas parciais que beneficiariam ambas as partes.

No segundo semestre do ano passado, a CNT ingressou na ação e estamos buscando uma audiência com o ministro Luiz Fux para apresentar esses argumentos técnicos. Queremos demonstrar ao STF que o receio de um desabastecimento em caso de paralisação não deve

O Free Flow representa o futuro. Além do ganho logístico, ele traz previsibilidade e segurança

travar o julgamento; segundo dados da ANTT, os autônomos movimentam cerca de 10% do volume de carga, volume que as empresas de transporte teriam capacidade de absorver em uma eventualidade.

Estamos prontos para o diálogo e para participar de qualquer tentativa de conciliação que o ministro Fux proponha. No entanto, acreditamos que o tabelamento não é o caminho ideal. Esperamos que, após o recesso jurídico, o processo seja pautado e decidido com a cautela que o tema exige, mas com a celeridade que o mercado necessita.

A escassez de motoristas qualificados foi um tema crítico em 2025. Como o Sistema Transporte – CNT / SEST SENAT, neste caso



– tem atualizado seus cursos de formação e programas para suprir essa demanda e atrair novos profissionais para o setor de cargas?

Para o motorista que já possui habilitação profissional (categorias C, D ou E), o SEST SENAT oferece uma infraestrutura completa em suas 174 unidades. Destas, cerca de 160 estão equipadas com simuladores de direção de última geração. Essa ferramenta é excepcional, pois permite que o condutor vivencie situações de risco e emergência em um ambiente controlado, saindo capacitado para uma direção mais segura, defensiva e, consequentemente, econômica.

Para facilitar o acesso das empresas, possuí-

mos também unidades móveis equipadas com simuladores, que podem ser deslocadas até a base do transportador para treinamentos in loco, embora compreendamos a dificuldade logística de reunir grandes equipes simultaneamente devido à natureza 24/7 da nossa operação.

Além da qualificação, focamos na formação. Há alguns anos, o SEST SENAT promove o programa de CNH Social em convênio com diversos estados. Iniciamos com uma meta de 5 mil candidatos e já ultrapassamos a marca de 50 mil beneficiados, custeando o processo de habilitação via Centros de Formação de Condutores (CFCs). Nosso foco estratégico é a transição

de motoristas da categoria B para as categorias profissionais (C, D e E).

Estamos em um momento de transição importante: com as recentes mudanças normativas, estamos preparando o SEST SENAT para atuar diretamente na formação prática. Nossos instrutores estão em processo de certificação junto à Senatran e aos Detrans para que possamos, em breve, entregar motoristas profissionais prontos ao mercado.

Contudo, é preciso reconhecer que a escassez de motoristas é um desafio global, presente também na Europa e nos Estados Unidos. Precisamos entender, por meio de pesquisas e novas políticas, por que o jovem atual demonstra menos interesse pela profissão, que exige períodos longe de casa. Antigamente, a profissão era passada de pai para filho; hoje, essa sucessão familiar é rara. Nosso desafio é duplo: oferecer qualificação técnica de excelência e, ao mesmo tempo, trabalhar para que a carreira de motorista volte a ser atrativa e valorizada pelas novas gerações.

Em 2025, foi realizada a COP30, em Belém, da qual o Sistema Transporte (CNT / SEST SENAT / ITL) participou com amplo destaque, lançando a “Sondagem CNT de Resiliência Climática” e estabelecendo a Estação do Desenvolvimento – Transporte, Infraestrutura e Sustentabilidade. Como o senhor avalia essa participação e a atuação do Setor de Transporte nas pautas ambientais – redução das emissões, infraestrutura resiliente, renovação de frotas, multimodalidade e logística sustentável?

A avaliação é positiva. Há dez anos, a pauta ambiental era discutida de forma periférica no nosso setor, com foco quase exclusivo na indústria automotiva e na renovação de frotas. Hoje, o Sistema Transporte é protagonista e voz indispensável nesse debate.

Apresentamos na COP30 um inventário robusto de emissões que abrange não apenas o modal rodoviário, mas também o aéreo, aquaviário e ferroviário. Defendo que não se pode gerir o que não se mede. Para falarmos em reduções percentuais, precisávamos primeiro de um diagnóstico preciso do nosso cenário atual.

Um ponto central da nossa atuação é desmistificar a ideia de que a única solução para

a descarbonização é o abandono imediato dos combustíveis fósseis em favor da eletrificação total. A eletrificação é uma tecnologia inteligente, mas sua viabilidade depende da infraestrutura de geração de energia limpa e da aplicação específica de cada veículo. Não faz sentido ambiental ou econômico operar um veículo elétrico cuja recarga dependa de geradores a diesel. Devemos analisar toda a cadeia de consumo e não apenas o escapamento do veículo.

No Brasil, a renovação da frota é o caminho mais rápido e eficaz. Um caminhão moderno, com tecnologia Euro 6 (Proconve P8), emite 95% menos poluentes do que um veículo de 20 anos atrás. Se considerarmos que um caminhão elétrico custa cerca de três vezes mais que um modelo a diesel, fica claro que retirar veículos antigos de circulação e substituí-los por novos modelos

“É preciso reconhecer que a escassez de motoristas é um desafio global, presente também na Europa e nos Estados Unidos

térmicos já representa um ganho ambiental extraordinário, superando metas de acordos internacionais como os de Kyoto e Paris.

Para isso, no entanto, precisamos de vontade política. Criticamos políticas que, embora populares, são ambientalmente regressivas, como a isenção de IPVA para veículos com mais de 20 anos. O modelo ideal, já aplicado na Europa, é o IPVA progressivo: quanto mais antigo e poluente o veículo, maior o imposto, incentivando o descarte e a reciclagem.

Por fim, defendo o conceito de carbono neutro em vez de “carbono zero”. Precisamos de um equilíbrio entre emissão e compensação, promovendo uma transição energética que seja tecnicamente viável, economicamente sustentável e que garanta a eficiência do transporte brasileiro.

O Sistema Transporte tem importante desempenho não só para o setor como para a economia e a sociedade brasileira, com destacada presença em todos os modais, na mobilidade das pessoas e na movimentação de cargas. Nesse aspecto, quais pontos e projetos o senhor pode salientar com relação ao trabalho desenvolvido pelo SEST SENAT e pelo ITL na construção de um setor cada vez mais qualificado?

O Sistema Transporte entrega anualmente milhões de horas de treinamento e atendimentos de saúde voltados ao trabalhador. Embora tenhamos um foco histórico no modal rodoviário, nossa atuação é comprovadamente multimodal. Em Belém, por exemplo, o SEST SENAT opera simuladores aquaviários que capacitam profissionais para manobras de atracação. No setor aéreo, o ITL desenvolve programas de liderança que formam gestores para as principais companhias do país.

Existe uma sinergia clara entre nossas casas: enquanto o SEST SENAT foca na qualificação técnica e operacional da base, o ITL dedica-se à alta gestão. Juntos, cobrimos toda a estrutura organizacional das empresas, desde as funções de apoio

“Precisamos de um equilíbrio entre emissão e compensação (de carbono), promovendo uma transição energética que seja tecnicamente viável

e operação até o nível estratégico e a diretoria.

Um marco recente e de extrema relevância foi o lançamento do nosso primeiro curso focado em sucessão familiar. Este é um tema vital para garantir a perenidade das empresas de transporte no Brasil. O conceito de “passar o bastão” evoluiu; hoje, o desafio é harmonizar a convivência de diferentes gerações na administração. Com o

aumento da longevidade e da vida ativa dos fundadores, aliada à entrada precoce de jovens qualificados no negócio, o curso de sucessão busca profissionalizar essa transição e compartilhar a gestão de forma harmoniosa, preservando o patrimônio e a história dessas empresas.

Finalizando essa entrevista, gostaríamos de saber as expectativas da CNT para 2026, considerando que teremos um ano com muitos eventos e programações.

Nossas expectativas são positivas, e o trabalho em Brasília já segue em ritmo acelerado. No Poder Legislativo, nossa prioridade é finalizar a tramitação do projeto de combate ao roubo de cargas na Câmara dos Deputados, avançando para a sanção presidencial.

Outro ponto que exige extrema atenção é o debate sobre a redução da jornada de trabalho e o fim da escala 6x1. Como representante do setor de transporte, vejo que esta discussão precisa ser pautada pela realidade do mercado de trabalho. Atualmente, o Brasil vive um cenário de pleno emprego em diversas áreas, com escassez crítica de mão de obra qualificada – faltam motoristas, ajudantes, mecânicos e até engenheiros.

Discussões sobre redução de jornada sem a devida análise do impacto na oferta de trabalhadores podem ser temerárias. No setor administrativo, a jornada 5x2 (semana inglesa) já é uma realidade onde há viabilidade, como vemos na própria sede da CNT. No entanto, essa lógica não se aplica facilmente às operações de longa distância ou à distribuição urbana, que exigem continuidade.

Defendemos que, antes de se discutir a redução da carga horária, é preciso resolver o gargalo da escassez de profissionais e reavaliar políticas que possam desincentivar a entrada de novas pessoas no mercado de trabalho formal. Estamos dispostos ao diálogo, mas acreditamos que qualquer mudança deve manter o limite de 44 horas semanais para garantir a operacionalidade do país.

Em 2026, a CNT manterá sua vigilância técnica e política para garantir que as novas legislações não comprometam a produtividade do transporte e a sustentabilidade das empresas, buscando sempre o equilíbrio entre os avanços sociais e a viabilidade econômica do setor.

SETCESP: o destino de soluções para transportadoras

Nossos serviços são pensados para atender a sua empresa com informações técnicas, orientação jurídica e garantir as melhores condições do mercado para compra de insumos e uma negociação facilitada com os principais fornecedores. Além disso, o SETCESP é o lugar certo para você ampliar seu networking e capacitar sua equipe, seja para a operação ou liderança.

Tudo o que você precisa para fazer a melhor gestão do seu negócio, você encontra aqui!

www.setcesp.org.br

Acesse



SETCESP
seu destino
de soluções



DATAFOLHA

Pesquisa do Prêmio NTC 2025 revela percepção do setor de TRC

Realizada pelo Datafolha, a premiação destaca os fornecedores mais lembrados do Transporte Rodoviário de Cargas. A edição ampliou a representatividade regional

O “Prêmio NTC - Fornecedores do Transporte”, uma das principais referências de reconhecimento aos fornecedores do Transporte Rodoviário de Cargas no país, chegou à sua 23ª edição em 2025. Ao longo dos anos, a premiação acompanha as transformações do setor e reflete a opinião de quem está no dia a dia das operações, ajudando a identificar as marcas que mais se destacaram em cada segmento da cadeia logística.

A pesquisa que dá base aos resultados do Prêmio NTC foi realizada pelo Instituto Datafolha, responsável pelo levantamento pela 12ª vez. As entrevistas aconteceram entre outubro e novembro de 2025, por telefone, com a aplicação de um questionário direcionado e abordagem quantitativa.

Nesta edição, o estudo passou por algumas adequações importantes. O questionário foi aprimorado para deixar as perguntas mais claras e facilitar o entendimento dos entrevistados, especialmente em relação a algumas ca-



categorias avaliadas. Também houve um cuidado maior com a composição da amostra, buscando representar melhor a distribuição das transportadoras pelo país. Em comparação ao ano anterior, quando houve maior concentração nas regiões Sudeste e Sul, a pesquisa de 2025 ampliou a presença de empresas do Nordeste, região considerada estratégica.

De acordo com Paulo Alves, gerente de Pesquisa de Mercado do Datafolha, essas mudanças contribuíram para tornar os resultados ainda mais consistentes. “Fizemos pequenos ajustes no questionário para facilitar as respostas e também melhoramos a amostra, buscando representar melhor a distribuição das transportadoras no Brasil. Além disso, priorizamos entrevistar pessoas que realmente participam das decisões dentro das empresas, o que qualifica bastante os resultados da pesquisa”, afirma.

Ao todo, foram realizadas 102 entrevistas, número considerado adequado para um setor

amplo e bastante disperso geograficamente, como o TRC. A seleção dos entrevistados priorizou profissionais com poder de decisão ou influência direta sobre a escolha de fornecedores, como diretores, executivos, sócios e gestores de frota. Também participaram integrantes da COMJOVEM (Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas), que tem papel importante na renovação das lideranças do setor.

A pesquisa levantou informações sobre o perfil das empresas, suas características operacionais e a percepção em relação à atuação institucional da NTC&Logística, além da indicação espontânea das marcas mais lembradas em cada categoria. Os vencedores foram definidos pelo critério top of mind, considerando as marcas citadas em primeiro lugar, com desempate baseado no total de menções em primeiro e segundo lugares.

Todos os dados passaram por processos de verificação e controle de qualidade. O estudo adotou nível de confiança de 95% e respeitou as margens estatísticas próprias de pesquisas amostrais, garantindo segurança na leitura e interpretação dos resultados. “A pesquisa Datafolha dá bastante credibilidade para que essa premiação seja séria e respeitada por todos”, reforça Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística.

As empresas participantes apresentam perfis variados, com maior concentração nas regiões Sudeste, Sul e Nordeste. Em média, possuem três unidades operacionais e utilizam frotas próprias, terceirizadas ou mistas, com

A pesquisa de 2025 ampliou a presença de empresas do Nordeste, região considerada estratégica

grande variação no número de caminhões, o que reflete a diversidade do transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Em 2025, o Prêmio NTC avaliou 16 categorias,

que abrangem diferentes segmentos da cadeia logística, como fabricantes de caminhões, implementos e carrocerias, pneus e bandas de rodagem, combustíveis, meios de pagamento, tecnologia e software de gestão, rastreamento, gerenciamento de risco, seguros, instituições financeiras e concessionárias de rodovias, entre outros.

A pesquisa também mediu a avaliação do setor sobre a atuação da NTC&Logística. Os resultados mostram que 92% dos entrevistados se declararam satisfeitos com a representatividade da entidade, atribuindo notas 4 ou 5 em uma escala de 1 a 5. Entre os principais pontos positivos citados estão a atuação da NTC&Logística na defesa dos interesses do TRC, o relacionamento com associados e empresas do setor, a oferta de informações sobre o mercado e as ações voltadas à capacitação de jovens empresários. Já entre os entrevistados que se mostra-

Os resultados mostram que 92% dos entrevistados se declararam satisfeitos com a representatividade da entidade

ram neutros ou insatisfeitos, aparecem pedidos por maior presença institucional e por uma atuação ainda mais próxima das empresas em diferentes regiões do país.

De forma geral, os resultados do “XXIII Prêmio NTC – Fornecedores do Transporte 2025” reforçam a importância da premiação como um retrato fiel do setor e destacam o papel da NTC&Logística como entidade nacional de representação do TRC, ao mesmo tempo em que apontam caminhos para o aprimoramento contínuo de sua atuação. “Quando premiamos os melhores, de certa forma, também estamos cobrando para que continuem prestando um bom serviço. Por isso, esta é uma parceria muito importante para a cadeia produtiva do transporte e para fornecedores”, conclui Rebuzzi.

Veja, abaixo, a lista das categorias e respectivos vencedores:

Caminhões Semileves e Leves:
Mercedes-Benz

Caminhões Médios:
Mercedes-Benz

Caminhões Semipesados:
Volvo

Caminhões Pesados:
Volvo

Caminhões Movidos por Combustíveis Alternativos:
Scania

Carrocerias e Implementos:
Randon

Pneus:
Michelin

Banda de Rodagem:
Vipal

Rastreador Eletrônico:
Sascar

Corretora de Seguro de Carga:
Apisul

Software de Gestão:
TOTVS

Companhia Distribuidora de Combustível:
Vibra

Concessionária de Rodovia:
CCR Autoban

Gerenciadora de Risco:
NSTECH

Instituição Financeira:
Itaú

Meios de Pagamento Eletrônico:
Roadcard

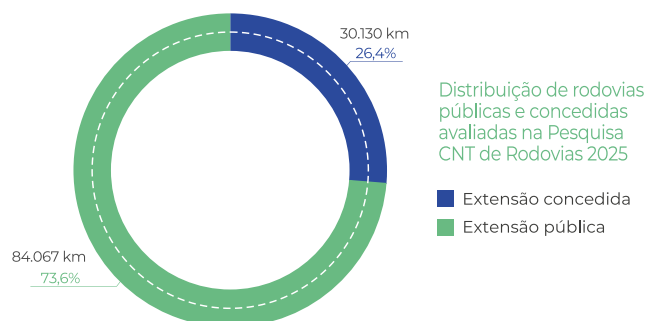


LEVANTAMENTO

Pesquisa CNT de Rodovias completa 30 anos

Estudo identifica melhora em vias concedidas e sob gestão do poder público. Edição analisou mais de 114 mil km de vias pavimentadas

A Pesquisa CNT de Rodovias, realizada pela Confederação Nacional do Transporte, chegou ao 30º ano. A edição mais recente foi publicada em dezembro de 2025. O estudo analisou 114.197 km de rodovias pavimentadas no país, incluindo aquelas administradas pelo poder público e as concedidas à iniciativa privada.



Essa quilometragem equivale a pouco mais da metade dos 216.976 km de rodovias brasilei-

ras pavimentadas, que, por sua vez, correspondem a 12,6% de toda a malha rodoviária nacional.

A partir da avaliação dos quesitos pavimento, sinalização e geometria da via – que consideram características construtivas – são atribuídas notas entre Ótimo e Péssimo.

Os dados de 2025 foram coletados por 24 equipes de pesquisa, que partiram de 13 capitais e avaliaram mais de 114 mil km em 29 dias. Segundo a entidade, cada grupo foi alocado em uma rota específica, e as informações utilizadas no estudo de 2025 foram obtidas por meio de análise visual realizada pelos pesquisadores, com captura de imagens em vídeo e posterior avaliação via algoritmo de inteligência artificial.

Ocorreu também um mapeamento prévio, fora de campo, com a utilização de dados de edições anteriores da pesquisa e de bases georreferenciadas de uso público. Na etapa final, os dados obtidos pelas três fontes de informação foram processados de forma integrada. O estudo foi financiado pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT).

O levantamento tem caráter estratégico, segundo a própria CNT. Os dados gerados orientam as empresas de transporte no planejamento de rotas, nas estimativas de custos e na avaliação de riscos logísticos, contribuindo para a busca de maior eficiência. Ao mesmo tempo, os resultados servem de subsídio ao poder público ao indicar prioridades de investimento.

A CNT informa que, até novembro de 2025, o



governo federal havia investido R\$ 11,08 bilhões dos recursos destinados à infraestrutura rodoviária, o equivalente a 89,7% do total orçado para o ano, de R\$ 12,35 bilhões. Ainda assim, o montante é considerado insuficiente diante das necessidades do setor.

Segundo o estudo, os investimentos necessários para recuperar as rodovias brasileiras chegariam a R\$ 101,1 bilhões. Desse total, R\$ 67,06 bilhões se referem a medidas emergenciais (R\$ 65,08 bilhões para restauração e R\$ 1,98 bilhão para reconstrução), além de R\$ 34,04 bilhões destinados à manutenção do pavimento.

Somente para as rodovias sob gestão pública seriam necessários R\$ 79,52 bilhões, sendo R\$ 49,92 bilhões para aquelas administradas pelo governo federal e R\$ 29,60 bilhões para as sob responsabilidade dos governos estaduais. Já para as rodovias concedidas, incluindo federais e estaduais, estima-se a necessidade de R\$ 21,58 bilhões, dos quais R\$ 88,44 milhões para ações de reconstrução, R\$ 11,09 bilhões para restauração e R\$ 10,40 bilhões para manutenção.

No levantamento, a CNT destaca que a complementaridade entre investimentos públicos e privados nas rodovias deve ser mantida. Ao transferir parte da malha para a iniciativa privada, o poder público passa a administrar uma parcela menor de seu patrimônio viário, o que favorece uma gestão mais eficiente dos recursos.

Progressos de 2024 para 2025

Considerando o estado geral das rodovias percorridas, o percentual avaliado como Ótimo subiu de 7,5% em 2024 para 10,1% em 2025. No mesmo

período, a nota Bom passou de 25,5% para 27,8%, enquanto a classificação Regular avançou de 40,4% para 43%. A extensão avaliada como Ruim diminuiu de 20,8% para 15,1%, e os trechos classificados como Péssimo recuaram de 5,8% para 4%.

Estado Geral	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Ótimo	8.338	7,5	11.537	10,1
Bom	28.476	25,5	31.764	27,8
Regular	45.263	40,4	49.092	43,0
Ruim	23.239	20,8	17.212	15,1
Péssimo	6.537	5,8	4.592	4,0
Total	111.853	100,0	114.197	100,0

A evolução das notas gerais foi impulsionada principalmente pelos itens sinalização e geometria da via, que apresentaram os maiores avanços no período analisado. Na sinalização, o percentual classificado como Ótimo passou de 11,6% para 16,8%. Já na geometria da via, esse indicador avançou de 14,9% para 20,8%.

Sinalização	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Ótimo	12.984	11,6	19.242	16,8
Bom	27.192	24,3	38.353	33,6
Regular	45.688	40,9	38.233	33,5
Ruim	14.218	12,7	11.035	9,7
Péssimo	11.771	10,5	7.334	6,4
Total	111.853	100,0	114.197	100,0

Geometria da Via	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Ótimo	16.710	14,9	23.731	20,8
Bom	22.252	19,9	19.378	17,0
Regular	28.246	25,3	32.368	28,3
Ruim	25.716	23,0	23.628	20,7
Péssimo	18.929	16,9	15.092	13,2
Total	111.853	100,0	114.197	100,0

No quesito pavimento, a nota Ótimo apresentou discreta evolução, passando de 31,2% em 2024 para 32,5% em 2025. Em contrapartida, a classificação Bom apresentou pequeno recuo, de 11,9% para 11%. Esse comportamento pode ser compreendido a partir da análise das condições da superfície do pavimento. Em 2024, 4,9% da extensão estava classificada como perfeita, percentual que recuou levemente para 4,3% em 2025.

Os trechos desgastados aumentaram de 59% para 63,9%, e os classificados como destruídos passaram de 0,4% para 0,5%.

Condição da superfície do pavimento	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Perfeito	5.451	4,9	4.929	4,3
Desgastado	65.942	59,0	72.926	63,9
Trincas em malha/remendos	34.392	30,7	31.639	27,7
Afundamentos/ondulações/buracos	5.622	5,0	4.144	3,6
Destruído	446	0,4	559	0,5
Total	111.853	100,0	114.197	100,0

Em compensação, a presença de trincas e remendos diminuiu de 30,7% para 27,7%, enquanto afundamentos, ondulações e buracos recuaram de 5% para 3,6%.

De forma sintética, 37,9% da extensão pesquisada recebeu as classificações Ótimo ou Bom em 2025, ante 33% em 2024, o que representa um avanço de quase cinco pontos percentuais. Já os trechos avaliados como Ruim ou Péssimo caíram de 26,6% para 19,1%, uma redução de 7,5

pontos percentuais.

A CNT ressalta que as avaliações individuais de pavimento, sinalização e geometria da via são fundamentais para a compreensão detalhada das áreas que demandam intervenções mais urgentes, especialmente sob a perspectiva da segurança dos usuários. O estudo aponta que o progresso observado na sinalização em 2025 decorreu, por exemplo, da melhora das faixas centrais: as visíveis aumentaram de 43,9% para 60,1%, enquanto as desgastadas recuaram de 48,7% para 34,4%.

Condição das faixas centrais	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Visíveis	49.144	43,9	68.596	60,1
Desgastadas	54.451	48,7	39.332	34,4
Inexistentes	8.258	7,4	6.269	5,5
Total	111.853	100,0	114.197	100,0

Avanço relevante também foi registrado nas faixas laterais. Houve ainda ligeiro ganho de qualidade nos acostamentos entre 2024 e 2025, com aqueles em boas condições passando de 83,8% para 84,4%.

Condição do acostamento	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Boas condições	50.687	83,8	52.296	84,4
Más condições	9.118	15,1	8.433	13,6
Destruído	648	1,1	1.212	2,0
Total	60.453	100,0	61.941	100,0

Outro ganho especialmente interessante para motoristas e transportadoras foi observado na condição das faixas adicionais de subida, avaliadas em trechos montanhosos de rodovias de pista simples e mão dupla. As faixas adicionais em boas condições avançaram de 77,6% em 2024 para 84,7% em 2025, enquanto as classificadas como deficientes recuaram de 21,2% para 14,9%, e as destruídas diminuíram de 1,2% para 0,4%. Ainda assim, a extensão total dessas faixas aumentou pouco, de 15.088 km para 15.290 km.

Condição da faixa adicional	2024		2025	
	Extensão Total		Extensão Total	
	Km	%	Km	%
Boas condições	11.706	77,6	12.958	84,7
Deficiente	3.194	21,2	2.272	14,9
Destruída	188	1,2	60	0,4
Total	15.088	100,0	15.290	100,0

Melhora em vias concedidas e sob gestão pública

A comparação entre os dados de 2024 e 2025 indica que as rodovias sob gestão pública também apresentaram evolução. Na classificação do estado geral, a nota Ótimo passou de 2,7% para 3,4%, enquanto a classificação Bom avançou de 20% para 23,8%. Por outro lado, a avaliação Ruim recuou de 25,9% para 19,7%. Segundo a CNT, essa evolução está associada aos investimentos em infraestrutura e aos esforços do poder público.

Nas rodovias concedidas, a avaliação Ótimo avançou de 21,4% em 2024 para 28,9% em 2025, enquanto as classificações Bom e Regular apresentaram redução. As avaliações Ruim e Péssimo também diminuíram entre as vias administradas pela iniciativa privada.

Estado Geral	2024		2025	
	Gestão concedida		Gestão concedida	
	Km	%	Km	%
Ótimo	6.046	21,4	8.695	28,9
Bom	11.768	41,7	11.764	38,9
Regular	8.698	30,8	9.002	29,9
Ruim	1.609	5,7	618	2,1
Péssimo	107	0,4	51	0,2
Total	28.228	100,0	30.130	100,0

Estado Geral	2024		2025	
	Gestão pública		Gestão pública	
	Km	%	Km	%
Ótimo	2.292	2,7	2.842	3,4
Bom	16.708	20,0	20.000	23,8
Regular	36.565	43,7	40.090	47,7
Ruim	21.630	25,9	16.594	19,7
Péssimo	6.430	7,7	4.541	5,4
Total	83.625	100,0	84.067	100,0

Um dos destaques nas rodovias sob gestão pública foi a melhora na sinalização. As faixas laterais visíveis aumentaram de 33,2% para 48,2%, enquanto as desgastadas recuaram de 50,2% para 38,6%.

Condição das faixas laterais	2024		2025	
	Gestão pública		Gestão pública	
	Km	%	Km	%
Visíveis	27.725	33,2	40.538	48,2
Desgastadas	41.991	50,2	32.429	38,6
Inexistentes	13.909	16,6	11.100	13,2
Total	83.625	100,0	84.067	100,0

A presença de placas desgastadas também diminuiu de 8,3% para 0,9%.

Legibilidade das placas	2024		2025	
	Gestão pública		Gestão pública	
	Km	%	Km	%
Visíveis	66.664	90,7	74.705	98,1
Desgastadas	6.090	8,3	672	0,9
Inexistentes	700	1,0	776	1,0
Total	73.454	100,0	76.153	100,0

A CNT avaliou ainda a presença de sinalização em curvas perigosas, aspecto relevante para o tráfego de veículos pesados. Nas rodovias sob gestão pública, a melhora entre 2024 e 2025 foi modesta, de 63,7% para 64,5%. Já nas rodovias concedidas, a presença desse tipo de sinalização avançou de 89,1% para 91,2%.

Sinalização das curvas perigosas	2024		2025	
	Gestão pública		Gestão pública	
	Km	%	Km	%
Sinalizada	14.903	63,7	14.786	64,5
Não sinalizada	8.477	36,3	8.122	35,5
Total	23.380	100,0	22.908	100,0

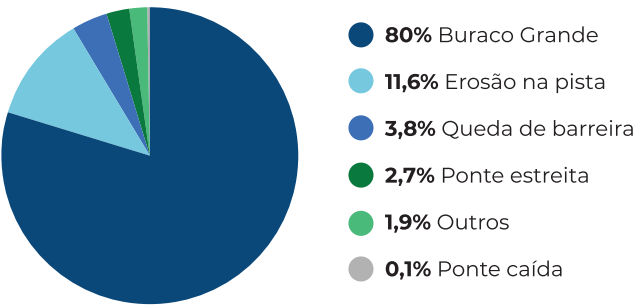
Sinalização das curvas perigosas	2024		2025	
	Gestão concedida		Gestão concedida	
	Km	%	Km	%
Sinalizada	5.524	89,1	6.620	91,2
Não sinalizada	667	10,9	636	8,8
Total	6.201	100,0	7.256	100,0

Cabe destacar que, da extensão total avaliada pela CNT em 2025 (114.197 km), 30.130 km correspondiam a rodovias concedidas, o equivalente a 26,4% do total. Em 2024, o estudo abrangeu 111.853 km, dos quais 28.228 km são concedidos, representando 25,2%.

Em suas considerações sobre o pavimento avaliado em 2025, a Confederação estima que os trechos classificados como Bom, Regular, Ruim ou Péssimo são capazes de elevar, em média, os custos operacionais do transporte rodoviário em 31,2%. Esse impacto sobe para 35,8% nas rodovias sob gestão pública e recua para 18,4% nas concedidas.

Pontos críticos recuam 12,3%

Na extensão avaliada em 2025, a pesquisa registrou 2.146 pontos críticos, o que representa redução de 12,3% em relação aos 2.446 identificados no ano anterior. Os buracos responderam por 80% dos problemas apontados, seguidos por erosão na pista (11,6%) e quedas de barreira (3,8%)



A CNT define como pontos críticos as diferentes situações atípicas que ocorrem nas rodovias e interferem no fluxo normal de tráfego, além de implicarem riscos à segurança. Esses pontos também estão associados ao aumento dos custos operacionais, em razão do maior tempo de viagem, do consumo adicional de combustível e de gastos extras com manutenção.

Também se enquadram como pontos críticos pontes caídas, pontes estreitas com apenas uma faixa de rolamento, falhas de sinalização, estreitamentos, interdições e obstáculos que ocupam parte da via. Em 2025, a maior quantidade de pontos críticos foi registrada no Maranhão, com 485 ocorrências distribuídas por 4.724 km pesquisados, o que corresponde a 10,3 pontos a cada 100 km. O Acre apresentou 248 pontos críticos em 1.355 km avaliados, resultan-

do em elevada densidade, de 18,3 pontos a cada 100 km – a mesma concentração observada em Roraima, onde foram identificados 212 pontos em 1.159 km analisados.

Na Região Sudeste, Minas Gerais concentrou o maior número absoluto de pontos críticos, com 128 ocorrências, porém com baixa densidade, de 0,8 ponto a cada 100 km, em razão da extensa malha avaliada, de 15.557 km. São Paulo, segunda maior extensão pesquisada, com 10.970 km, registrou 21 pontos críticos, o equivalente a 0,2 ponto a cada 100 km.

UF	Extensão pesquisada (km)	Densidade (pontos críticos a cada 100km)	UF	Extensão pesquisada (km)	Densidade (pontos críticos a cada 100km)
AC	1.355	18,3	PA	4.453	3,7
AL	841	1,0	PB	1.782	0,4
AM	989	14,3	PE	3.189	1,9
AP	545	3,7	PI	4.147	1,1
BA	9.302	0,7	PR	6.601	0,2
CE	3.773	1,6	RJ	2.649	1,3
DF	456	0,2	RN	1.883	0,8
ES	1.743	0,6	RO	1.901	0,4
GO	7.684	0,4	RR	1.159	18,3
MA	4.724	10,3	RS	8.813	0,9
MG	15.557	0,8	SC	3.554	0,7
MS	4.739	0,04	SE	653	1,7
MT	7.156	1,3	SP	10.970	0,2
			TO	3.579	1,7

O estudo da CNT mostra ainda que, dos 2.146 pontos críticos identificados em 2025, apenas 70 estavam nos 30.130 km de rodovias concedidas, resultando em densidade de 0,23 ponto a cada 100 km. Os 2.076 pontos restantes estavam concentrados nos 84.067 km de rodovias sob gestão pública, onde a densidade alcançou 2,47 pontos a cada 100 km.

Jurisdição	Pontos Críticos	Extensão pesquisada (km)	Densidade (pontos críticos a cada 100 km)
Estadual	810	46.142 (40,4%)	1,76
Federal	1.336	68.055 (59,6%)	1,96
Total	2.146	114.197	

Gestão	Pontos Críticos	Extensão pesquisada (km)	Densidade (pontos críticos a cada 100 km)
Concedida	70	30.130 (26,4%)	0,23
Pública	2.076	84.067 (73,6%)	2,47
Total	2.146	114.197	

Destaques por região geográfica

Da extensão avaliada em 2025, apenas 11.537

km, o equivalente a 10,1%, receberam a nota Ótimo na classificação do estado geral da via. A maior parte desse total concentrou-se na Região Sudeste, cuja malha avaliada somou 30.919 km no estudo da CNT.

Na Região Nordeste, dos 30.294 km percorridos, 744 km receberam a classificação Ótimo, enquanto 1.670 km foram avaliados como Péssimo. A Região Norte também demanda atenção: dos 13.981 km analisados, 1.454 km receberam nota Péssimo, e apenas 152 km foram classificados como Ótimo. Dentro da Região Norte, os maiores trechos em condições ótimas estavam no Pará (70 km) e no Tocantins (65 km), enquanto a maior extensão classificada como Péssimo concentrou-se no Acre, com 595 km.

Região e UF	Estado Geral					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Brasil	11.537	31.764	49.092	17.212	4.592	114.197
Norte	152	2.464	6.855	3.056	1.454	13.981
Rondônia	14	444	1.176	247	20	1.901
Acre	0	40	254	466	595	1.355
Amazonas	0	80	458	264	187	989
Roraima	3	302	597	125	132	1.159
Pará	70	876	2.304	987	216	4.453
Amapá	0	60	218	197	70	545
Tocantins	65	662	1.848	770	234	3.579
Nordeste	744	8.595	13.852	5.433	1.670	30.294
Maranhão	10	485	2.188	1.215	826	4.724
Piauí	229	1.843	1.583	453	39	4.147
Ceará	108	1.306	1.994	345	20	3.773
Rio Grande do Norte	0	391	886	521	85	1.883
Paraíba	28	467	746	406	135	1.782
Pernambuco	1	954	1.298	679	257	3.189
Alagoas	81	316	420	24	0	841
Sergipe	57	236	216	116	28	653
Bahia	230	2.597	4.521	1.674	280	9.302

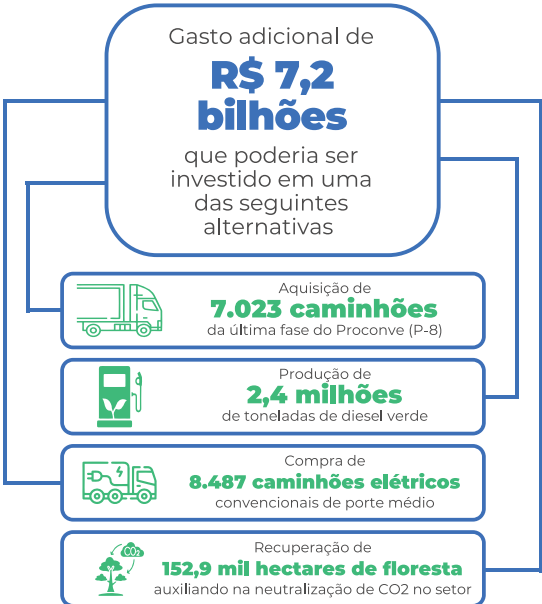
Gasto extra com diesel: 1,2 bilhão de litros

Na estimativa da CNT, os veículos pesados consumiram cerca de 1,2 bilhão de litros adicionais de diesel em 2025, em razão da circulação por rodovias com pavimento em más condições. Esse consumo excedente resultou na emissão de aproximadamente 3,2 milhões de toneladas de gases de efeito estufa, considerando dióxido de carbono (CO2), óxido nitroso (N2O) e metano (CH4).

O gasto adicional com diesel gerou prejuízo total estimado em R\$ 7,2 bilhões aos transportadores brasileiros. Esse valor seria suficiente para a aquisição de 7.023 caminhões Proconve P8 ou 8.487 caminhões elétricos de porte médio.

O estudo indica ainda que esses R\$ 7,2 bi-

lhões poderiam ser direcionados à produção de 2,4 milhões de litros de diesel verde ou, alternativamente, à restauração de 152,9 mil hectares de áreas desmatadas. Essa área equivale a mais de 214 mil campos de futebol e permitiria a inserção de quase 170 milhões de árvores no ecossistema, capazes de remover cerca de 17 milhões de toneladas de CO2 da atmosfera.



Fonte: Elaboração CNT, com dados da Fenabrave (2025), Fipe (2025), Omidkar et al. (2023) e Andrade e Correio (2020)

É importante lembrar que a boa qualidade do pavimento e seu adequado estado de conservação contribuem diretamente para a segurança de quem transita nas rodovias. Buracos, afundamentos e ondulações comprometem a estabilidade e a trajetória dos veículos.

Dados da Polícia Rodoviária Federal utilizados pela CNT indicam que ocorreram mais de 73 mil sinistros em rodovias federais em 2024, o que corresponde a uma média de oito acidentes por hora. Desses, 6,7% foram causados por problemas de infraestrutura e condições da via. Além disso, parte dos acidentes atribuídos a falhas humanas poderia ter sido evitada com a presença de elementos de prevenção ou de mitigação de consequências, como sonorizadores e dispositivos capazes de atenuar impactos.

A CNT recorda que os acidentes registrados em 2024 geraram prejuízo estimado em R\$ 16,79 bilhões, valor superior aos R\$ 14,04 bilhões investidos pelo governo, no mesmo período, em obras de infraestrutura rodoviária.

ENTREVISTA

VIVIANE ESSE

À frente da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário (SNTR) desde sua nomeação em 7 de março de 2023, Viviane Esse é a primeira mulher a liderar a política nacional de infraestrutura rodoviária no país. Servidora de carreira da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desde 2005, ela possui uma trajetória sólida no setor público, tendo atuado como secretária-executiva adjunta do Ministério da Infraestrutura e em cargos estratégicos na Casa Civil e no Ministério da Economia.

Engenheira civil pela UNESP, com mestrado em Infraestrutura Aeronáutica pelo ITA e especialização em regulação pela UFRJ, a secretária comanda atualmente um cronograma robusto, que prevê 13 novos leilões para o ciclo de 2026. Em entrevista, ela detalha como o Ministério dos Transportes está redesenhando a matriz de riscos e os parâmetros de engenharia para enfrentar os desafios climáticos, garantindo que a sustentabilidade e a eficiência logística sejam os principais vetores do legado estrutural para 2030.



A institucionalização da sustentabilidade e da resiliência climática nas concessões rodoviárias federais

Sob a gestão da Secretaria Nacional de Transporte Rodoviário, novos instrumentos regulatórios, como a Portaria nº 622/2024, estabelecem diretrizes para investimentos em infraestrutura resiliente e pavimentos de baixa pegada de carbono, consolidando a agenda verde como pilar estratégico dos contratos de longo prazo.

O setor de transporte rodoviário é um dos maiores emissores de CO₂. Como os novos editais de 2026 estão incentivando as concessionárias a implementar “rodovias verdes”? Existem incentivos diretos no fluxo de caixa para quem investir em eletrificação ou pavimentos com menor pegada de carbono?

Os editais de 2026 consolidam a sustentabilidade como elemento estrutural do contrato, e não apenas como cláusula acessória. Isso decorre diretamente da nova Política Nacional de Outorgas Rodoviárias e da Portaria nº 622/2024, que estabelece um piso mínimo de até 2,5% da receita bruta da concessão destinado a ações de sustentabilidade ambiental e resiliência climática.

Desse total, 1% da receita bruta é obrigatoriamente alocado em infraestrutura resiliente, com recursos previstos no modelo econômico-financeiro e, em parte, controlados em conta vinculada. Isso gera incentivo direto no fluxo de caixa, pois esses investimentos são reconhecidos preliminarmente, reduzindo a incerteza regulatória e o custo de capital.

Além disso, ações como pavimentos de menor pegada de carbono, eficiência energética, uso de fontes renováveis e eletrificação da frota operacional passam a ser elegíveis para reequilíbrio, e os contratos já são estruturados para viabilizar green bonds e financiamentos sustentáveis. A sustentabilidade, portanto, deixa de ser custo e passa a ser vetor de competitividade financeira.

Em 2025, vimos a infraestrutura ser testada por eventos climáticos extremos. Como o Ministério está reavaliando os parâmetros de engenharia nos contratos de longo prazo para garantir que as rodovias concedidas em 2026 suportem o novo regime de chuvas e desastres naturais sem colapsar economicamente?

Os eventos climáticos recentes aceleraram uma revisão profunda dos parâmetros técnicos, incorporada a uma política inovadora do Ministério

Sustentabilidade deixa de ser custo e passa a ser vetor de competitividade financeira

rio dos Transportes. A Portaria nº 622/2024 formalizou a adaptação climática como obrigação contratual, com previsão de até 1% da receita bruta destinado a obras e medidas de resiliência.

Os contratos de concessão elaborados na gestão do ministro Renan Filho incorporam:

- parâmetros hidrológicos atualizados;
- exigência de identificação prévia de vulnerabilidades climáticas;
- mecanismos de acompanhamento, registro e resposta a eventos extremos;
- gatilhos automáticos de recomposição quando ultrapassados limites técnicos definidos.

O objetivo é evitar tanto o colapso físico da infraestrutura quanto o desequilíbrio econômico dos contratos, mantendo a segurança dos usuários, a proteção do bem público e a fluidez da rodovia, com uma abordagem preventiva,

técnica e financeiramente calibrada.

A senhora é uma grande conhecedora do escoamento pelo Norte. Com a consolidação de importantes concessões em 2025, qual é o plano para 2026 para integrar o transporte rodoviário ao ferroviário (intermodalidade) e reduzir o custo do frete na exportação de grãos?

A estratégia para 2026 é estruturar concessões orientadas a corredores logísticos integrados, especialmente na região Norte. Isso envolve coordenação entre rodovias, ferrovias e acessos portuários, com interfaces contratuais claras para pátios intermodais e conexões ferroviárias.

Esse modelo é coerente com os Padrões de Desempenho da IFC (International Finance Corporation) [braço do Banco Mundial], aos quais os contratos estão alinhados, e visa reduzir custos de transbordo, tempos logísticos e o custo final do frete de grãos. A intermodalidade deixa de ser discurso e passa a ser engenharia contratual.

Um dos grandes avanços dos novos editais é o compartilhamento de riscos, especialmente em eventos de força maior e riscos geológicos. Como a SNTR avalia a eficácia dessa divisão para reduzir o custo de capital dos novos projetos previstos para 2026? Em que medida o governo está disposto a assumir riscos que antes eram integralmente do concessionário para garantir a viabilidade de trechos menos densos?

A nova matriz de riscos é um dos principais fatores de redução do custo de capital. Riscos não gerenciáveis pelo concessionário, como eventos geológicos, força maior e eventos climáticos extremos, passam a ser parcialmente compartilhados, enquanto os riscos de eficiência permanecem com o operador.

Além disso, o Programa Operação Carbo-zero reduz passivos ambientais e riscos reputacionais, melhorando a percepção de risco dos projetos. O resultado é claro: menor prêmio exigido pelo investidor, tarifas mais módicas e maior viabilidade de trechos de baixa densidade.

Projeções de tráfego são o coração de qualquer concessão, mas o cenário macroeconômico global ainda apresenta volatilidade. Nos projetos para este ano, como o Ministério está trabalhando a matriz de demanda para evitar que quedas bruscas no fluxo de veículos – por

fatores externos – desequilibrem o contrato precocemente? Há previsão de mecanismos de mitigação de receita, como bandas de tráfego, para os próximos leilões?

Os projetos de 2026 abandonam a lógica de previsão única e adotam cenários múltiplos de demanda, com instrumentos de mitigação como bandas de tráfego e zonas de neutralidade.

Inovações tecnológicas, como pesagem dinâmica em movimento (WIM), também entram como fatores de eficiência estrutural. Os sandboxes regulatórios demonstraram reduções de emis-

Os sandboxes regulatórios demonstraram reduções de emissões locais superiores a 97%

sões locais superiores a 97%, além de ganhos operacionais, maior fluidez e previsibilidade do tráfego, o que contribui para reduzir a volatilidade da receita e o risco contratual.

Em 2026, muitos contratos da 1ª e 2ª etapas de concessões entram em fases críticas de renovação ou encerramento. Como a Secretaria está planejando o reequilíbrio desses contratos quando há necessidade de investimentos urgentes (CAPEX) não previstos originalmente, sem gerar um passivo regulatório para a próxima década?

No início de 2023, o ministro Renan Filho solicitou um diagnóstico sobre as concessões rodoviárias no Brasil, que revelou um cenário preocupante em relação à execução dos investimentos contratados. Foram identificados 24 contratos de concessão, abrangendo 13.022 quilômetros de rodovias em todo o país.

Esse diagnóstico evidenciou que cerca de 70% dos investimentos contratados ainda aguardavam execução ou sequer haviam sido previstos, indicando atrasos na entrega das obras e na melhoria da infraestrutura rodoviária. O cenário se agrava com a constatação de que 15 desses contratos são considerados “estressados”, com

obras paralisadas em importantes corredores rodoviários nacionais, comprometendo a fluidez do transporte e a segurança viária.

Além disso, cinco contratos encontravam-se em processo de devolução, demonstrando fragilidades no modelo de concessão adotado, seja por dificuldades financeiras, problemas regulatórios ou desequilíbrios contratuais.

Diante desse contexto, a otimização contratual surge como instrumento estratégico para destravar investimentos, permitir a retomada imediata de obras e evitar longos processos de relicitação. Com a assinatura dos termos aditivos, as concessionárias se comprometem a iniciar as obras de forma imediata e a renunciar a processos judiciais, administrativos e arbitrais em curso.

A otimização foi formalizada pela Portaria nº 848, de 25 de agosto de 2023, e está alinhada à nova Política de Outorgas. Esse mecanismo permite a padronização e modernização de contratos antigos, muitos deles celebrados na década de 1990, incorporando dispositivos de indução ao investimento, regimes de fiscalização mais eficientes e mecanismos automáticos de ajuste tarifário.



Até o momento, 8 dos 14 contratos com acordos consensuais firmados já estão em fase de execução, com previsão de investimentos de aproximadamente R\$ 24,85 bilhões nos próximos dez anos e potencial de geração de cerca de 1,4 milhão de empregos diretos e indiretos.

Olhando para o Brasil de 2030, qual o legado estrutural que a senhora e sua equipe técnica planejam consolidar nos próximos 12 meses de 2026?

2025 entrou para a história da infraestrutura brasileira. E não é força de expressão. A B3 registrou um recorde de 75 leilões ao longo do ano, sendo 13 deles no setor rodoviário.

A carteira do Ministério dos Transportes contemplou 22 novos projetos, além de 4 leilões de otimização contratual, um instrumento moderno e estratégico para destravar investimentos, corrigir rumos e garantir mais eficiência aos contratos em andamento.

Estamos falando de R\$ 248 bilhões em investimentos que impactam diretamente a vida de quem produz, transporta e circula pelas estradas do país. Se 2025 foi histórico, 2026 já começou com força total. A nova carteira prevê mais 13 leilões rodoviários, com um já agendado para 31 de março, na B3. O legado que se consolida nesta gestão é uma mudança de escala e de lógica no setor rodoviário federal, cujos impactos positivos ainda estão sendo plenamente dimensionados.

Mais do que números, esse legado envolve:

- contratos com matriz de risco moderna, compartilhamento de risco de tráfego e tarifas mais baixas;
- sustentabilidade e resiliência climática incorporadas ao modelo econômico-financeiro;
- uso sistemático de inovação regulatória, como otimizações contratuais, sandboxes e novos meios de pagamento;
- integração logística nacional, com corredores estruturados para exportação, indústria e desenvolvimento regional.

O Brasil chega a 2030 com uma malha concedida mais resiliente, financeiramente estável e institucionalmente madura, capaz de sustentar o crescimento econômico sem repetir os ciclos de paralisação e improviso do passado.

Jornada de trabalho do motorista x tempo de direção



**Marcos
Aurélio Ribeiro**

Diretor Jurídico
da NTC&Logística

A Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, surgiu com o objetivo de regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Foi o resultado de quatro anos de discussão e negociação no âmbito de Ação Civil Pública promovida pelo Ministério Público do Trabalho contra a CNT (Confederação Nacional do Transporte), o SINDMAT (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado de Mato Grosso), a CNTTT (Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres) e com a participação de representações da CNTA (Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos de Cargas), e da FETRABENS – Federação dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral do Estado de São Paulo, no âmbito da tramitação do processo legislativo.

Na Ação Civil Pública, medida liminar de abrangência nacional tornou obrigatório o controle de jornada de trabalho do motorista empregado, com observância do tempo de duração de oito horas, além dos intervalos intrajornada para refeição, interjornada de 11 horas de descanso diário e o descanso semanal remunerado de 24 horas. Essa liminar acabou sendo suspensa para permitir a negociação sobre jornada de trabalho específica do motorista empregado, que, após ampla discussão, se entendeu não deveria ser formalizada mediante convenção coletiva, mas sim por meio de alte-

ração na legislação de regência, isso porque a convenção coletiva traria um disciplinamento que somente teria aplicação aos motoristas empregados, deixando de abranger o motorista transportador autônomo.

A busca de soluções adotadas em outros países levou à constatação da existência de legislações na Comunidade Europeia, Chile, Austrália e Estados Unidos, cujo foco é, principalmente, a segurança rodoviária e o bem-estar do motorista, estabelecendo limites máximos para o tempo de condução do veículo de transporte de cargas e os tempos mínimos para os descansos dos motoristas.

Os parâmetros adotados na Comunidade Europeia: intervalo de descanso de 45 minutos a cada 4 horas de direção ininterrupta, tempo máximo de direção diária de 10 horas, descanso obrigatório de 11 horas, a cada 24 horas, com a possibilidade de fracionamento em 9 horas mais 2 horas no mesmo dia, foram considerados indicadores razoáveis que poderiam ser perfeitamente compatibilizados com a legisla-

No Brasil, o problema enfrentado foi ser necessário o estabelecimento de regras de jornada de trabalho específicas

ção trabalhista brasileira. Na regulamentação da Comunidade Europeia (Regulamento CE nº 561/2006), não importa se o motorista é empregado ou proprietário do caminhão. As regras do regulamento aplicam-se a todos, com foco na segurança rodoviária e com a previsão de multas elevadíssimas aplicáveis ao motorista que deixar de cumprir o regulamento.

No Brasil, o problema enfrentado foi ser necessário o estabelecimento de regras de jornada de trabalho específicas e diferenciadas para a atividade do motorista profissional empregado,

o que, por segurança jurídica, se definiu que deveria ser inserida na CLT – Consolidação das Leis do Trabalho, daí surgindo a proposta da criação da “Seção IV-A Do Serviço do Motorista Profissional” na CLT, prevendo a jornada de trabalho de 8 horas, mais duas extraordinárias, bem como regras de tempo de condução e intervalos de descanso nas viagens de longa distância: intervalo de descanso de 30 (trinta) minutos a cada 4 (quatro) horas de direção ininterruptas, permitido o fracionamento; nas viagens com duração superior a uma semana, descanso semanal de 36 (trinta e seis) horas, permitido o fracionamento em 30 mais 6 horas e a cumulatividade para o gozo do descanso no retorno à residência do motorista ou à base da empresa.

Ante a conclusão de que as regras da jornada de trabalho e de tempos de condução e descanso estabelecidas na CLT não teriam aplicação para o motorista transportador autônomo, criando um tratamento desigual ao motorista empregado que estaria obrigado a dirigir no máximo 10 horas por dia de trabalho, enquanto o transportador autônomo ficaria sem qualquer limitação do tempo de direção ou de trabalho, decidiu-se pela inclusão de regras obrigatórias de controle do tempo de direção e de descanso no CTB – Código de Trânsito Brasileiro, que se tornariam normas de observância obrigatória por todos os motoristas profissionais, transportadores rodoviários autônomos e motoristas empregados, a exemplo da normatização adotada na Comunidade Europeia.

Disso resultou a inclusão no Código de Trânsito Brasileiro de um novo Capítulo (CAPÍTULO III-A DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS), estabelecendo como regras de segurança no trânsito limites máximos de tempo de direção e limites mínimos de descanso sem dirigir: proíbe o motorista profissional de dirigir mais de 4 horas ininterruptas; obriga observar descanso de 30 minutos a cada 4 horas ininterruptas de condução, permitido o fracionamento; obriga a cada 24 horas observar intervalo de descanso de 11 horas, permitido o fracionamento em 9 horas mais 2 horas dentro do mesmo período.

Na discussão sobre as regras do CTB, tiveram atuação decisiva os dirigentes de entidades dos transportadores autônomos de carga junto ao Congresso Nacional, convencidos de que a suposta vantagem concorrencial decorrente da possibilidade de o TAC – Transportador Autôno-

mo de Carga dirigir sem as limitações impostas ao motorista empregado, longe disso deveria representar grave aumento na exploração do caminhoneiro, além do evidente comprometimento da segurança na rodovia e dele próprio pelos danos à sua saúde e pelos riscos de envolvimento em acidentes. Prevaleceu a ideia de proteção pela legislação a ser construída do bem maior, que é a segurança rodoviária.

A Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, introduziu alterações nas regras da CLT relativas à jornada de trabalho do motorista empregado, estabelecendo a possibilidade de extensão da jornada por até 4 (quatro) horas mediante negociação coletiva; intervalo de descanso interjornada de 11 (onze) horas, permitido o fracionamento em 8 (oito) horas ininterruptas e 3

Prevaleceu a ideia de proteção pela legislação a ser construída do bem maior, que é a segurança rodoviária

(três) no período subsequente de 16 horas; nas viagens de longa distância com duração superior a sete dias, o descanso de 35 horas, permitindo o fracionamento e a cumulatividade de até três descansos para o gozo no retorno à base da empresa ou ao domicílio do motorista. Isso além de revogar o limite máximo de direção ininterrupta de 4 horas com intervalo de descanso de 30 minutos.

No Código de Trânsito Brasileiro, a Lei nº 13.103/2015 trouxe alterações: no limite do tempo máximo de direção ininterrupta, fixando-o em 5h30 horas (cinco horas e meia), obrigando observar 30 (trinta) minutos de descanso a cada 6 (seis) horas; obrigatoriedade de observar tempo de descanso de 11 (onze) horas a cada período de 24 (vinte e quatro) horas, podendo ser fracionado em 8 (oito) horas no primeiro período e mais três no restante do dia.

O Supremo Tribunal Federal, no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, declarou inconstitucionais as regras da CLT que foram introduzidas pela Lei nº 13.103/2015, relativas ao fracionamento do intervalo interjornada de 11 horas e da cumulação do descanso semanal do motorista empregado, impondo que seja observada a regra da legislação do trabalho e o cumprimento integral do intervalo interjornada e o descanso semanal. Além disso, declarou inconstitucional a regra incorporada pela Lei nº 13.103/2015 no CTB que permitia o fracionamento do descanso de tempo de direção, tornando obrigatório o cumprimento integral do intervalo de 11 horas sem dirigir a cada período de 24 horas.

Considerando as disposições legais em vigor, podemos fazer um comparativo de produtividade do motorista empregado e do transportador autônomo, levando em conta os limites da jornada e de tempo de direção e intervalos de descanso. O motorista empregado, em tese, poderia ter a jornada de trabalho máxima de 12 horas, sendo 8 horas da jornada normal, mais 4 horas extraordinárias, porém não consegue cumpri-las.

No período de 8 horas deve observar uma hora para refeição, pode então dirigir 4 horas, parar uma hora para refeição e depois dirigir até 5 horas e meia, parando 30 minutos de intervalo do tempo de direção, e depois mais duas horas e meia, totalizando 12 horas de direção (4 + 5h30 + 2h30). Ocorre que está obrigado a observar o intervalo interjornada de 11 horas ininterruptas, que, somado ao intervalo de refeição e ao intervalo de descanso do tempo de direção, extrapola o período diário (11 + 1 + 0h30 = 12h30). Ou seja, não poderá dirigir por 2h30 (duas horas e meia) no último período e completar as 12 horas de jornada de trabalho. Em outras palavras, pelas regras em vigor, o motorista empregado não poderá dirigir mais que 11h30 horas (onze horas e meia) no mesmo dia. Isso sem levar em conta que a jornada de trabalho do motorista considera o tempo à disposição e não apenas o tempo de direção.

Já o transportador autônomo, obrigado a cumprir apenas o tempo de direção, em tese consegue dirigir por 12 horas no dia: descanso do tempo de direção de 11 horas ininterruptas, depois direção por 5h30 (cinco horas e meia), descanso de 30 minutos, depois direção de 5h30 (cinco ho-



ras e meia), seguidas de descanso de 30 minutos e, por fim, direção por mais uma hora. (direção: $5h30 + 5h30 + 1 = 12$ horas) (descanso do tempo de direção: $11h + 30' + 30' = 12h$).

Em razão de a decisão do Supremo Tribunal Federal declarar a inconstitucionalidade do fracionamento do intervalo de descanso do tempo de direção, previsto no Código de Trânsito Brasileiro, iniciou-se um movimento dos transportadores autônomos visando restabelecer a possibilidade desse fracionamento por meio de proposta de emenda à Constituição Federal, em razão da insuficiência ou mesmo da inexistência de pontos de parada para o descanso do motorista profissional nas rodovias brasileiras.

Uma revisão sobre o tema exclusivamente mediante alteração da regra prevista no CTB vai trazer tratamento com evidente desequilíbrio nas atividades de trabalho do motorista profissional empregado e do motorista profissional autônomo, podendo este dirigir por 15 (quinze) horas a cada período diário ($5h30 + 5h30 + 4 = 15$ horas), observando dois intervalos de 30 minutos ($30' + 30' + 8h = 9$ horas), enquanto aquele continuará adstrito às 11h30 (onze horas e trinta minutos) de limite máximo da jornada de trabalho.

Não se pode ignorar os fundamentos que deram origem à legislação aprovada em 2012, quando prevaleceu a defesa de proteção de um bem maior, no caso a segurança no trânsito, o bem-estar e a saúde do motorista profissional, empregado ou autônomo, fundamentos estes que seguem presentes e aptos a nortear a revisão da legislação.

É plenamente possível a revisão dos limites máximos do tempo de direção, bem como dos limites mínimos dos intervalos de descanso, sem provocar distorção e desequilíbrio entre as atividades de profissionais do setor de transporte rodoviário de cargas. A solução pode ser encontrada mais uma vez no exemplo da regulamentação da Comunidade Europeia, que inicia estabelecendo um limite máximo de tempo de direção para todos os motoristas de dez horas. No caso do Brasil e em consonância com o arcabouço jurídico em vigor, seria solução estabelecer no CTB um limite máximo diário de 12 (doze) horas de direção, mantidas as demais regras de tempo de direção ininterrupta e intervalos de descanso.



Edmara Claudino

Assessora de Relações
Institucionais da NTC&Logística



José Hélio Fernandes

Vice-Presidente Extraordinário de
Assuntos Políticos da NTC&Logística

A agenda da Assessoria de **Relações Institucionais** da NTC&Logística

Ao longo de 2025, a Assessoria de Relações Institucionais da NTC&Logística intensificou sua atuação junto ao Congresso Nacional, órgãos do Poder Executivo e entidades setoriais, acompanhando proposições estratégicas e garantindo a presença da entidade nos principais espaços de decisão em Brasília (DF).

Destaques, eventos e perspectivas para 2026

1. Principais atividades realizadas em 2025

30 de janeiro

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT: Reunião sobre restrições à concessão de Autorizações Especiais de Trânsito (AET).

26 de fevereiro

Câmara dos Deputados: Audiência com o



Deputado Federal Lúcio Mosquini (MDB-MT) sobre o Projeto de Lei nº 147/2025 (responsabilidade por sinistros).

12 de março

Confederação Nacional do Transporte - CNT: Participação em reunião da Seção II - do Transporte Rodoviário de Cargas e posse da nova presidência da Comissão de Viação e Transportes (CVT).

25 de março

Ministério da Justiça (MJ): Audiência sobre a regulamentação da Lei nº 14.967/2024 (Estatuto da Segurança Privada).

1º de abril

Senado Federal: Audiência Pública na Comissão de Infraestrutura (CI) para discutir a fiscalização do tempo de direção e descanso dos caminhoneiros.

8 de maio

Câmara dos Deputados: Audiência Pública da Comissão de Viação e Transportes (CVT) sobre implantação do sistema Free Flow em pedágios (Req. Nº 3/25, de autoria do Deputado Federal Hugo Leal).

10 de junho

Câmara dos Deputados: Audiência Pública da Comissão de Viação e Transportes (CVT) sobre tempo de direção e descanso dos motoristas profissionais, com a participação da Assessoria Jurídica da NTC&Logística.

11 de junho

Câmara dos Deputados - Auditório Nereu

Ramos: 24º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas e 4º Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas.

23 - 26 de junho

Receita Federal / Itamaraty / INFRA S.A. / Senado Federal: Articulação relativa à Mensagem no 801/2024 (documento oficial do Poder Executivo brasileiro que submete ao Congresso Nacional o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), tendo em vista sua aprovação – incluindo reuniões com órgãos federais e relatores no Senado Federal.

9 de julho

Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA): Reunião técnica sobre a Portaria nº 805/2025, do MAPA, que instituiu o Programa Nacional de Rastreabilidade de Produtos Agrotóxicos e Afins (PNRA).

16 de julho

Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC): Reunião com o Vice-Presidente e Ministro Geraldo Alckmin sobre temas referentes ao Transporte Rodoviário de Cargas.

6 de agosto

Câmara dos Deputados: Participação em reunião da Frente Parlamentar Mista do Transporte Público e debates sobre segurança no Transporte Rodoviário de Cargas.

14 de agosto

Senado Federal: Acompanhamento da tra-

mitação do Projeto de Lei nº 4.104/2024, de autoria do Senador Jayme Campos (União Brasil-MT), que altera o Decreto-Lei nº 2.848/1940, visando alterar o Código Penal para criar novas hipóteses de roubo circunstanciado e de receptação qualificada, com foco no aumento da rigidez penal para certos crimes, especialmente envolvendo desvios de cargas.

21 de agosto

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT: Reunião técnica para tratar da regulamentação de autorizações internacionais de transporte e entrada temporária de veículos estrangeiros no Brasil.

3 de setembro

Ministério dos Transportes (MT): Reunião do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas, com foco em infraestrutura logística e modernização regulatória.

10 de setembro

Câmara dos Deputados: Audiência na Comissão de Viação e Transportes (CVT) sobre tempo de direção e descanso dos motoristas profissionais, reforçando a posição técnica da NTC&Logística.

24 de setembro

Receita Federal / Itamaraty: Reuniões de alinhamento relativas à Mensagem nº 801/2024 (Convenção TIR de 1975 – Carnê TIR, Transporte Internacional Rodoviário), envolvendo órgãos estratégicos de comércio exterior.

2 de outubro

Câmara dos Deputados: Participação em audiência sobre modernização trabalhista, destacando impactos ao Transporte Rodoviário de Cargas.

8 de outubro

Senado Federal: Reunião com assessoria parlamentar para articulação de emendas favoráveis ao setor em proposições em tramitação.

15 de outubro

Brasília: Participação em agendas no Congresso e Ministérios, com destaque para debates sobre regulamentação de transporte internacional e segurança viária.



2. Participações em eventos, parcerias estratégicas e resultados relevantes

- Participação em audiências públicas no Senado Federal e na Câmara dos Deputados, garantindo voz técnica da entidade em pautas estratégicas.
- Diálogo direto com relatores e líderes partidários para inserção de sugestões técnicas em projetos prioritários.
- Articulação, na Câmara dos Deputados, para a realização do 24º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas e do 4º Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas, com o apoio da NTC&Logística.
- Acompanhamento de debates regulatórios na ANTT, Receita Federal, Polícia Rodoviária Federal e Ministérios para influenciar normas em elaboração.
- Atuação juntamente com a Confederação Nacional do Transporte - CNT, Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR, Associação Brasileira de Energia Eólica - ABEEólica e outras entidades, em temas como pedágio Free Flow e meio ambiente.

3. Perspectivas, Prioridades e Desafios para 2026

- Acompanhamento, com atenção contínua, da tramitação de proposições legislativas prioritárias, incluindo segurança viária, modernização trabalhista e penalização de crimes contra o TRC.

- Atuação propositiva na apresentação de emendas e sugestões técnicas em projetos estratégicos.

- Monitoramento regulatório em órgãos federais para garantir implementação eficiente de novas normas.

- Desenvolvimento permanente da relação institucional da NTC&Logística junto ao poder público, como estratégia de diálogo que garanta apoio político às pautas do setor.

- Busca por aprovação de proposições que possam gerar resultados positivos para a competitividade e segurança do setor em 2026.

A atuação da Assessoria de Relações Institucionais da NTC&Logística, em 2025, consolidou, de forma estratégica, a presença da entidade em Brasília e ampliou significativamente sua capacidade de interlocução com os Três Poderes. O trabalho desenvolvido ao longo do ano foi marcado por articulação política qualificada, forte inserção técnica nos debates legislativos e construção de parcerias institucionais relevantes.

Para 2026, o foco será transformar esse capital político em resultados concretos para o setor, com especial atenção à aprovação de proposições prioritárias e à consolidação de avanços regulatórios que tragam maior segurança jurídica, eficiência operacional e competitividade ao Transporte Rodoviário de Cargas. A assessoria seguirá atuando de maneira coordenada com as demais áreas técnicas da NTC&Logística, contribuindo para que a entidade mantenha protagonismo nas principais agendas nacionais.





ASSESSORES

O desempenho do transporte rodoviário de cargas em 2025 e análise dos desafios do setor



Lauro Valdivia

Assessor Técnico
da NTC&Logística

O primeiro semestre de 2025 foi marcado por relativa pressão de custos, dificuldades na recomposição tarifária e mudanças estruturais que afetaram diretamente a competitividade das empresas de transporte rodoviário de cargas.

Na Pesquisa de Mercado da NTC&Logística referente ao período, verifica-se um panorama completo dos custos operacionais, desempenho das empresas, reajustes do frete, defasagem tarifária e temas críticos como a falta de motoristas, os impactos do biodiesel e as expectativas para o restante do ano. O levantamento, conduzido pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (Decope) da entidade, analisou um conjunto representativo de empresas do setor, de diferentes portes, especializações e regimes tributários. A amostra engloba operações de lotação, fracionamento e atividades mistas, com frota média de 184 veículos e estrutura funcional média de 209 colaboradores.

Essa diversidade permite observar tendências

amplas do mercado e suas relações com custos, produtividade e comportamento tarifário.

Evolução dos custos do TRC

Os índices de custo específicos do transporte nas modalidades lotação (INCTL) e fracionado (INCTF) indicam pressões que impactam diretamente a rentabilidade das operações.

Variação dos principais insumos

A análise dos insumos essenciais ao TRC mostra que:

- os veículos acumularam alta expressiva em 36 meses (**35,3%**), refletindo o encarecimento da renovação e manutenção da frota;
- a mão de obra apresentou aumento consistente nos custos (**23% em 36 meses**), reforçando o peso crescente da folha salarial;
- o combustível registra estabilidade no curto prazo, mas apresenta grande oscilação histórica: queda acumulada em 36 meses (**-19,6%**) e alta relevante em 24 meses (**21,3%**).

A combinação desses elementos demonstra um cenário em que os custos fixos sobem acima da média, enquanto o combustível - apesar de mais estável recentemente - permanece imprevisível e depende de fatores externos e da política interna para o diesel.

Inflação do TRC			
Índice Nacional de Custos de Transporte			
Índice	12 meses	24 meses	36 meses
INCTL (Lotação)	5,12%	10,12%	9,46%
INCTF (Fracionado)	2,36%	11,71%	9,94%

O segmento de carga fracionada apresentou a maior inflação acumulada em 24 meses (**11,71%**), enquanto o segmento de lotação se destaca por estabilidade relativa no horizonte de 36 meses.

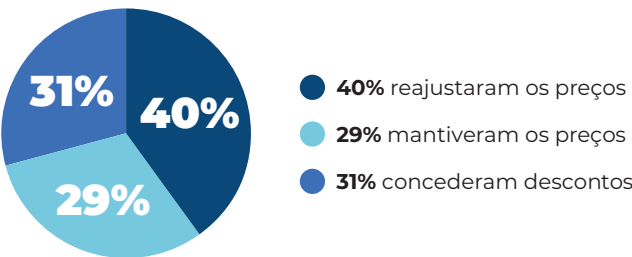
Situação do mercado e desempenho das empresas no 1º semestre de 2025

- O desempenho das empresas foi heterogêneo:
- **41,2%** registraram performance pior que em 2024;
 - **35,3%** registraram performance melhor que em 2024;
 - **23,5%** permaneceram estáveis.

No segmento de lotação, a percepção de piora é ainda mais acentuada (**42,3%**). Por tratar-se de uma operação de ligação (insumo-produção, produção-distribuição-consumidor etc.), esse cenário revela um setor sensível às variações econômicas e impactado por pressões de custos e variações de volumes.

Reajustes e defasagem do frete no 1º semestre de 2025

O começo do ano mostrou forte dificuldade de repasse dos custos e de conseguir a recomposição do valor do frete:



O reajuste médio foi de apenas **0,26%**, ainda que a inflação do setor tenha ficado muito acima disso. Esse descompasso alimenta o fenômeno mais crítico do TRC: a defasagem tarifária.

Defasagem do frete-peso

A análise da NTC, considerando os custos reais e o frete recebido (sem ICMS e sem margem de lucro), indica defasagem média geral de **10,3%**, sendo:

- Lotação: **11,1%**;
- Fracionado: **8,6%**.

Essa defasagem compromete a saúde financeira das empresas e contribui para o aumento do endividamento e da postergação de investimentos.

Aspectos financeiros e pressão econômica

A situação financeira segue desafiadora:

- **33,2%** das empresas declararam possuir tributos em atraso, reflexo direto da defasagem tarifária e da escalada de custos operacionais;
- a limitação de crédito, as altas taxas de juros e a elevação das despesas financeiras tornam o cenário ainda mais restritivo.

Desafios operacionais e regulatórios

Falta de motoristas

A escassez de motoristas profissionais continua sendo um dos maiores gargalos operacionais:

- **50%** das empresas possuem frota parada por falta de motorista.
- Dessas, a frota parada média é de **5,7%**, o que representa **11 veículos por empresa**, aproximadamente.

Além da disponibilidade reduzida de mão de obra, cresce o desafio de manter e contratar profissionais qualificados. A pesquisa mostra que **90%** dos respondentes têm dificuldades em recrutar esses profissionais.

Impacto do biodiesel

A ampliação do teor de biodiesel para **14%** em março de 2024 trouxe impactos imediatos:

- **64%** das empresas reportaram problemas mecânicos ou aumento de quebras associadas ao combustível, o que gerou custos adicionais, maior tempo de parada e imprevisibilidade operacional.

Reforma tributária

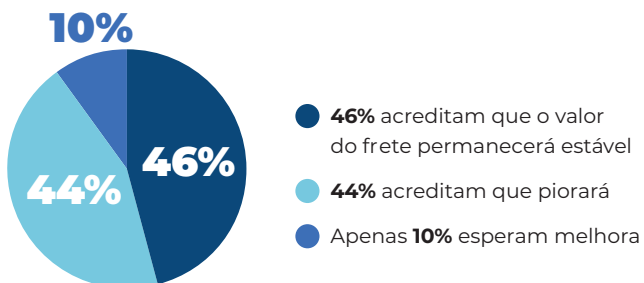
Apesar das incertezas, o setor é pessimista em relação aos impactos da reforma tributária:

- **69%** das empresas acreditam que as novas regras agravarão o ambiente de negócios no país.

A expectativa, entretanto, ainda depende da definição de regras e transições que podem afetar diretamente o transporte de cargas.

Expectativas para o futuro

A percepção geral dos representantes das empresas revela cautela com relação às condições econômicas para os próximos meses:



Para o segundo semestre, a expectativa era de ajustes graduais, condicionados ao ritmo da economia e da recuperação de setores industriais e de consumo. O Transporte Rodoviário de Cargas, responsável por mais de 60% da movimentação de cargas no Brasil, continua enfrentando desafios estruturais que exigem gestão técnica, planejamento e adaptação constante. A defasagem tarifária, combinada ao aumento dos custos e às mudanças regulatórias, reforça a necessidade de eficiência operacional e transparência na formação de preços.

A NTC&Logística faz sua parte apresentando indicadores confiáveis e análises microeconômicas criteriosas, contribuindo para orientar decisões estratégicas e fortalecer o setor em todos os momentos: de estabilidade, de transição e de elevada complexidade.





AGENDA

Por um setor ainda mais forte em 2026

Ano terá importantes desafios para a NTC&Logística, mas será coroado pela 25ª edição da Fenatran

A NTC&Logística inicia o ano de 2026 ciente de que será mais um período de importantes desafios, mas a entidade seguirá firme em seu propósito de fortalecer o setor, dando voz às empresas que atuam no transporte de cargas, como informa Eduardo Rebuzzi, presidente da entidade.

“Em 2026, a NTC&Logística seguirá com foco em fortalecer a representatividade do Transporte Rodoviário de Cargas em todo o país, ampliando o diálogo com os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. As prioridades institucionais incluem buscar alternativas que reduzam o peso dos encargos sobre a folha de pagamento e defender condições mais equilibradas no custo do diesel, além dos impactos do teor e da qualidade do biodiesel”, projeta Rebuzzi.

“Também é preciso avançar em pautas ligadas à segurança viária e ao combate ao roubo de cargas e de veículos de transporte, além de ações e programas visando o controle e a preservação ambiental, como, por exemplo, a imprescindível renovação de frota”, ressalta.

O presidente da entidade reforça ainda a necessidade de estimular a inovação, a produtividade e a conectividade no setor. “O objetivo é manter o protagonismo da NTC&Logística como referência técnica e política, atuando de forma integrada com as federações e entidades regionais associadas.”

Eduardo Rebuzzi garante que a entidade continuará promovendo uma agenda voltada à inovação, à segurança e à sustentabilidade, sem perder de vista a competitividade necessá-

ria para as empresas: “Continuaremos atuando para que as políticas públicas considerem a realidade do Transporte Rodoviário de Cargas essencial para o desenvolvimento econômico do Brasil e o abastecimento da sociedade. Também reforçaremos a importância do diálogo entre o

Eduardo Rebuzzi garante que a entidade continuará promovendo uma agenda voltada à inovação, à segurança e à sustentabilidade

poder público e as entidades representativas, buscando soluções equilibradas que permitam ao setor continuar crescendo com responsabilidade e eficiência”. E completa: “Não podemos deixar de destacar que competimos com outros países e que o transporte e a logística de cargas são fundamentais para que tenhamos melhores condições de competitividade”.

A expectativa da NTC pela 25ª Fenatran

Eduardo Rebuzzi lembra que 2026 terá como ponto alto a 25ª edição da Fenatran – Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas, que será realizada entre os dias 9 e 13 de novembro, no São Paulo Expo (SP). A Fenatran é o principal en-

contro deste setor na América Latina e reúne empresas de toda a cadeia do transporte, incluindo intralogística, tecnologia para armazéns, soluções para os trechos finais da entrega em centros urbanos (last mile) e, claro, recebe forte presença da indústria de caminhões e de implementos rodoviários. Fabricantes de autopeças, de pneus e motores também compõem em peso ao evento.

“A NTC&Logística é detentora da marca Fenatran e uma das entidades realizadoras junto à Anfavea [associação que reúne as montadoras] e à RX Brasil, o que nos garante uma posição estratégica na condução e no fortalecimento da Feira. Esse papel reforça o compromisso histórico da entidade com a promoção do desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas”, diz Eduardo Rebuzzi.

Durante o evento, a NTC&Logística realiza reuniões tradicionais, congregando lideranças, empresários e representantes de entidades de todo o país. Também mantém um estande institucional, que se torna um ponto de encontro para autoridades, transportadores, executivos, associados e parceiros comerciais, que acompanham a entidade em diversos projetos. “Esse espaço é uma oportunidade para estreitar relacionamentos, alinhar expectativas, trocar informações e prestigiar empresas que contribuem ativamente com as iniciativas da NTC&Logística”, explica o presidente.

“A Fenatran é extremamente positiva para os transportadores, porque reúne, em um só local, toda a cadeia do transporte e da logística, proporcionando acesso direto às principais ino-



vações do mercado, lançamentos de veículos e implementos, novas tecnologias de gestão, telemetria e eficiência energética, oportunidades de negócios e parcerias. É também um espaço para comparar soluções, planejar investimentos e acompanhar as tendências que irão impactar a operação das empresas nos próximos anos.”

Rebuzzi lembra ainda que a Fenatran vai muito além de uma feira comercial. Trata-se de um grande ambiente de atualização, relacionamento e projeção para o futuro do transporte no Brasil. “A presença da NTC&Logística ajuda a conectar todas essas frentes de forma institucional e representativa”, afirma.

O encontro com as autoridades, sobretudo no dia da abertura, é um ponto alto da Feira para os representantes das associações ligadas ao transporte e à indústria automotiva. Considerando esse aspecto, a expectativa é grande para a edição de 2026.

“A Fenatran 2026 ocorrerá logo após as eleições presidenciais, o que trará um contexto importante de transição e debate sobre os rumos da economia e da infraestrutura no país. A NTC&Logística mantém diálogo permanente com todos os Poderes da República, de forma técnica e propositiva, defendendo os interesses do TRC. Durante o evento, a entidade participa das agendas oficiais que reúnem autoridades, lideranças e empresários, e pretende reforçar temas como política de combustíveis, infraestrutura, segurança, inovação e estímulos à renovação de frota, alinhando essas pautas com as prioridades do setor”, afirma Rebuzzi.



Na cerimônia de abertura da edição 2024, o executivo ressaltou a importância da presença do vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin. Na ocasião, o presidente da NTC&Logística lembrou que a Fenatran é sempre um ponto de convergência para o Transporte Rodoviário de Cargas e que serve para aumentar a integração entre os fabricantes de veículos, de insumos e as empresas de transporte.

Nesta edição de 2026, a exposição deve bater os números históricos do evento anterior: “A Fenatran de 2024 bateu recordes, superando R\$ 15 bilhões em negócios, reunindo mais de 74 mil visitantes e cerca de 600 marcas expositoras”, resalta. “Embora em 2025 o mercado tenha enfrentado retração nas vendas de caminhões e implementos, especialmente nos modelos pesados, ainda assim as expectativas para 2026 são positivas”, garante Eduardo Rebuzzi.

“A Feira deve impulsionar novas oportunidades, estimular investimentos e a renovação de frotas, especialmente se o cenário econômico apresentar estabilidade e crédito favorável. A Fenatran continua sendo um dos principais ambientes de negócios do setor, movimentando toda a cadeia produtiva do transporte e da logística”, reforça o presidente.

Compromissos estratégicos na Feira

Durante a programação da Fenatran 2026, a NTC&Logística realizará novamente seus dois encontros tradicionais: a Reunião Ordinária da Diretoria e a Reunião Nacional da COMJOVEM, com-

posta pelos integrantes de Núcleos de todo o Brasil presentes na exposição. A entidade também participa das programações oficiais, incluindo debates e painéis sobre inovação e tecnologia, temas que fazem parte de uma agenda estratégica.

O presidente espera também uma agenda comemorativa em 2026: “Por se tratar da 25ª edição da Fenatran, certamente haverá celebrações especiais conduzidas pelos organizadores, marcando a relevância e o simbolismo desse marco histórico. A NTC&Logística, como detentora da marca e uma das entidades realizadoras, junto à Anfavea e à RX Brasil, participará ativamente dessas comemorações, reforçando o papel fundamental da Feira e a importância do trabalho conjunto desenvolvido ao longo de todos esses anos, construindo uma bela história”, conclui Eduardo Rebutzi.

Na edição anterior, além das reuniões tradicionais, a NTC&Logística realizou o 2º Seminário NTC de Inovação Tecnológica no Transporte Rodoviário de Cargas, abordando temas como eficiência energética e redução de custos, conectividade e segurança, inovações sustentáveis e alternativas energéticas, bem como tecnologias para segurança viária.

Além disso, o presidente Eduardo Rebutzi fez parte de um painel sobre os principais cenários dos transportes, no qual foi abordada a necessidade de adaptação do setor às mudanças e a adoção de novas tecnologias capazes de dar mais agilidade ao transporte e à logística.

Também na Fenatran, a NTC&Logística marcou presença em um fórum voltado à presença



das mulheres nas atividades de transporte e logística, reforçando a necessidade de um setor cada vez mais inclusivo e equitativo.

Um evento internacional

Como a maior Feira de transportes da América Latina, a Fenatran de 2024 atraiu mais de 2 mil visitantes estrangeiros de 53 países. A maioria, da Argentina, Uruguai, Chile e Peru.

Nesse ambiente, a RX Brasil promoveu rodas de negócios com a participação de 60 expositores e 17 empresas compradoras. Foram, ao todo, mais de 100 reuniões realizadas. A organização estima que esses encontros resultaram na promoção de quase R\$ 100 milhões em negócios efetivados durante o ano seguinte, 2025.

Também durante o evento, foram negociados R\$ 4 bilhões em implementos rodoviários, um crescimento de 14,2% em relação a 2022, de acordo com a Anfir [associação dos fabricantes]. Somente desse segmento automotivo compareceram 58 empresas.

Para atrair os visitantes

Como parte da evolução dos eventos automotivos, a possibilidade de realizar test drives no local tornou-se essencial para atrair visitantes. Segundo a organização, a estrutura montada pela Fenatran 2024 dentro do centro de exposições permitiu a realização de 2.500 testes em 18 veículos de diferentes tipos e tamanhos. Além de motores tradicionais, também foi possível experimentar veículos elétricos e movidos a gás. Atrações que vão se repetir em 2026.



ENTREVISTA

THIAGO BRAGA FERREIRA

Executivo mantém expectativa elevada para a 25ª edição da feira, a ser realizada em São Paulo, em novembro, mesmo diante de um cenário econômico adverso

Formado em Turismo e pós-graduado em Administração de Empresas, Thiago Braga Ferreira assumiu a gerência da Fenatran em 2024 pela organizadora do evento, a RX Brasil.

Naquele ano, o a Feira celebrou a mais bem-sucedida edição de sua história, alcançando mais de R\$ 15 bilhões em negócios e reunindo mais de 74 mil visitantes. Contudo, a Fenatran 2026 encara um panorama desafiador, em meio à recente retração do mercado de veículos de cargas. Mesmo assim, o executivo, que possui mais de 20 anos de experiência nas áreas de Vendas e Marketing, Organização de Eventos e Desenvolvimento de Negócios, comemora a comercialização de todos os espaços do evento, em sua 25ª edição. Serão mais de 100 mil m² ocupados no São Paulo Expo entre os dias 9 e 13 de novembro.

Gerente da Fenatran celebra histórico do evento voltado à tecnologia e inovação

A Fenatran 2024 foi um enorme sucesso, batendo recordes em negócios e público. Quais foram os principais fatores que culminaram nesse resultado?

A Fenatran (Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Carga) é a principal Feira de transporte rodoviário de cargas da América Latina e uma das mais influentes do setor no mundo. Desde sua primeira edição, em 1978, o evento evoluiu em resposta às mudanças tecnológicas, econômicas e ambientais, estabelecendo-se como um ponto de encontro essencial para fabricantes, transportadoras e empresas do setor, e um espaço para a inovação e o diálogo entre empresas, governos e sociedade.

Como a Fenatran/RX Brasil vem incorporando tendências de digitalização, conectividade e sustentabilidade no setor de transportes nacional?

Ao longo dos anos, a Fenatran tem sido palco de lançamentos e inovações que revolucionaram o setor de transporte de cargas. Essas inovações variam desde avanços em segurança e eficiência até tecnologias digitais e sustentáveis, atendendo a uma crescente demanda por soluções mais inteligentes e ecológicas. O evento se tornou também uma plataforma para discussões sobre regulamentações ambientais e inovações verdes. Abaixo, seguem algumas das inovações apresentadas ao longo das edições da Fenatran, que são reflexo das demandas do setor por eficiência, sustentabilidade e segurança:

1. Veículos Pesados com Eficiência Energética e Menor Emissão

Motores Euro 5 e Euro 6

Na década de 2010, as novas regulamentações de emissões impulsionaram o desenvolvimento de motores que atendiam aos padrões Euro 5 e Euro 6. Esses motores, apresentados pela primeira vez na Fenatran, reduziram as emissões de poluentes e elevaram a eficiência dos veículos.

Combustíveis Alternativos

Desde 2019, várias montadoras começaram a exibir veículos que utilizavam combustíveis al-

ternativos, como gás natural (GNV) e biodiesel. Isso representou um avanço em relação à sustentabilidade e uma alternativa frente aos preços elevados dos combustíveis tradicionais.

2. Conectividade e Gestão Digital de Frotas

Telemetria Avançada e Conectividade 5G

Em edições recentes, o uso de telemetria avançada e conectividade em tempo real se tornou um diferencial competitivo. Em 2022, a conectividade 5G foi uma das grandes promessas, permitindo que as empresas de transporte monitorem e analisem os dados dos caminhões em tempo real, otimizando rotas e reduzindo custos.

Gestão de Frotas com IA e Big Data

Plataformas de gestão de frota passaram a usar inteligência artificial e big data para analisar padrões de consumo, manutenção e eficiência dos veículos, facilitando a tomada de decisão e aumentando a produtividade.

3. Soluções de Segurança Avançadas

Freios ABS e Controle Eletrônico de Estabilidade (ESC)

Na década de 2000, tecnologias como os freios ABS e o controle eletrônico de estabilidade se tornaram padrão. Esses sistemas melhoraram significativamente a segurança no transporte de cargas pesadas, reduzindo o risco de acidentes em estradas.

Sistemas de Assistência ao Motorista

Em 2019, foram apresentados sistemas avançados de assistência ao motorista, como alertas de colisão, frenagem automática de emergência e detecção de ponto cego, que reduziram o número de acidentes e aumentaram a segurança tanto para o motorista quanto para a carga.

4. Veículos Elétricos e Híbridos

Caminhões Elétricos e Híbridos

Desde 2019, a Fenatran começou a exibir caminhões elétricos e híbridos de várias montadoras. Esses veículos, além de serem mais silen-

ciosos, oferecem uma alternativa ecológica que ajuda a reduzir a dependência de combustíveis fósseis e as emissões de CO₂.

Infraestrutura de Recarga e Parcerias para Mobilidade Elétrica

Em 2022, várias empresas apresentaram planos de expansão da infraestrutura de recarga para veículos elétricos em parceria com fornecedores de energia, dando início a uma nova fase de transformação na cadeia de transporte.

5. Automação e Veículos Autônomos

Caminhões Semiautônomos

Desde 2017, a Fenatran começou a mostrar avanços em automação, como caminhões semiautônomos com tecnologia de assistência de direção avançada. Embora ainda estejam em fases experimentais, esses veículos foram uma promessa para a redução de acidentes e para uma operação mais eficiente.

Automação na Logística e no Controle de Carga

Empresas de tecnologia passaram a mostrar soluções de automação logística, como o carregamento e descarregamento automatizado, que aceleram o processo e diminuem a necessidade de mão de obra intensiva.

Passados quase dois anos, o mercado nacional se vê em um cenário totalmente diferente e desafiador, com retração na produção e nas vendas de veículos. Considerando este panorama, quais são as expectativas para a Fenatran 2026 em termos de público e negócios?

A Fenatran é apontada como uma das mais importantes Feiras de transporte rodoviário de cargas e logística do mundo, pois a cada edição apresenta as principais novidades em produtos e serviços do setor. Ao longo do tempo, transformou-se num encontro para geração de negócios e de networking. Não é por acaso que o evento reúne a maior comunidade de profissionais qualificados do setor. Quem vai à Fenatran sabe que vai conhecer e ver de perto as principais novidades e tendências do segmento. E as empresas que participam sabem que vão ampliar a sua visibilidade no mercado, poderão se conectar com potenciais clientes e parceiros estratégicos. Estamos muito animados para a chegada da 25ª edição da Fenatran, com mais de 100 mil m² e os oito pavilhões ocupados no maior centro de eventos da América

Latina, o São Paulo Expo, e ainda teremos exposição na área externa. Todos os espaços já foram comercializados. Além da exposição de produtos, entre muitos lançamentos e serviços, a Fenatran terá uma programação especial com muito conteúdo para o público visitante.

Há a expectativa de apresentação de novos produtos ou soluções tecnológicas inéditas voltadas para o transporte e logística? Quais segmentos ou empresas de destaque estão confirmados na Feira?

Assim como ocorreu em todas as edições anteriores, a Fenatran 2026 vai reunir as principais novidades do segmento de transporte rodoviário de cargas e logística, além de novas tecnologias e mui-

A Fenatran é a principal Feira de Transporte Rodoviário de Cargas da América Latina

tas atividades interativas. Ao longo do ano, vamos divulgar todas as atrações do evento, assim como a programação completa de palestras e painéis.

Em termos de conteúdo, quais temas serão tratados em palestras, workshops e debates durante o evento?

Já estamos trabalhando para entregar muito conteúdo para debater os principais desafios dos setores de transporte e logística, sempre com o apoio de parceiros estratégicos, entre eles a NTC&Logística. O visitante pode esperar palestras com diversos especialistas do setor, além de nomes de destaque no mercado. Essa programação está sendo formatada.

Quais medidas de segurança, acessibilidade e infraestrutura estão sendo implementadas para garantir a experiência dos participantes?

Todas as edições da Fenatran são cuidadosamente planejadas para oferecer a melhor infraestrutura e garantir a melhor experiência aos participantes. Esse cuidado faz parte do DNA da RX, que sempre prioriza conforto, segurança e acessibilidade, e a melhor infraestrutura em todos os seus projetos.

ASSESSORES

Piso Mínimo de Frete no Transporte Rodoviário de Cargas



Gil Menezes

Assessora Jurídica
da NTC&Logística

A proposta deste artigo é trazer um panorama histórico até os dias atuais sobre o tema Piso Mínimo de Frete, sua criação e impactos nas operações de transporte rodoviário remunerado de cargas. Antes, faz-se necessário entender alguns aspectos históricos no cenário à época, quando se criaram as condições para que o governo autorizasse a criação de um “tabelamento” dos preços dos fretes a serem praticados no mercado da prestação de serviços de transporte de cargas, em âmbito nacional.

O surgimento da política de piso mínimo de frete teve origem em um conjunto de fatores que, atuando simultaneamente, levaram ao que ficou conhecido como “Greve dos Caminhoneiros”, em maio de 2018. Houve ali: a) uma expansão da oferta de caminhões por incentivos; b) a desaceleração econômica; c) mudança da política de preços da Petrobras, com elevação de custos, culminando num movimento de paralisação nacional e internacional.

A criação da Lei se deu mediante conversão da Medida Provisória nº 832/2018, a qual foi editada pelo Governo Federal em virtude da urgência e relevância da situação, pois a greve realizada pelo setor de transporte rodoviário, iniciada no dia 21 de maio, estava provocando diversos efeitos danosos à economia do país e à sociedade brasileira.

Edição da MP 832/2018

Vale lembrar que, durante as negociações realizadas no ano de 2015 com os caminhoneiros autônomos, a tabela de frete mínimo já havia sido uma das principais reivindicações da categoria. Embora não tenha sido contemplada na Lei nº



13.103, de 2 de março de 2015, foi objeto de várias discussões realizadas no âmbito do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que criou parâmetros de referência, sem caráter impositivo, para que os custos pudessem ser calculados tanto pelo transportador (autônomo ou empresa) quanto por quem o contrata (embarcador). Adicionalmente, a ANTT disponibilizou uma planilha de cálculos para facilitar a determinação do valor de frete por estes usuários, cujo uso era facultativo.

Em 27 de maio de 2018, foi editada a Medida Provisória nº 832, instituindo a Política Nacional de Pisos Mínimos do TRC e atribuindo à ANTT

A greve realizada pelo setor de transporte rodoviário estava provocando diversos efeitos danosos à economia do país

competência para definir tabelas com valores mínimos por quilômetro, por eixo e por tipo de operação, como resposta imediata à crise logística, mas já em caráter vinculativo. A primeira tabela foi publicada logo após a edição da Medida Provisória, inaugurando a aplicação prática do piso enquanto o Congresso analisava o tema.

Para interromper a greve, o Governo Federal adotou três medidas: a redução de R\$ 0,46 no preço do litro do diesel na bomba; a suavização da política de preços da Petrobras e a proposta de criação de uma tabela de preços mínimos do frete para Transporte Rodoviário de Cargas. Ocorre que não existia previsão legal de fixação de preços mínimos e, com isso, foi necessária a criação de um aparato legislativo para respaldar a ação do Poder Executivo nesse sentido. Assim, foi sancionada a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, institucionalizando a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), com finalidade expressa de garantir condições mínimas e remuneração adequada ao serviço de TRC, proibindo contratações abaixo do piso definido pela ANTT e sujeitando os infratores à penalidade de multa.

Após a realização de diversas Audiências Públicas, a ANTT regulamentou a PNPM-TRC com metodologias que buscavam refletir os custos operacionais totais (com priorização do diesel e dos pedágios) e segmentação por tipo de operação, como resultado das propostas recebidas em participação social das empresas transportadoras, dos autônomos e de contratantes do serviço de transporte remunerado de cargas.

Logo após a edição da MP 832/2018, a ANTT publicou, em 30 de maio, a Resolução nº 5.820/2018, estabelecendo a metodologia e publicando uma tabela com preços mínimos vinculantes, referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, instituída pela Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas.

A Agência editou nova Resolução, revogando

a de nº 5.820. Atualmente, está em vigor a norma nº 5.867, de 14 de janeiro de 2020. Essa nova Resolução detalha diversos fatores que compõem o custo total do frete, fatores diretos e indiretos, tanto os custos fixos quanto os variáveis. As tabelas envolvem diversas equações, que consideram desde os tipos de carga, modelo e características do caminhão, até os valores de alimentação do motorista, combustíveis, pedágios e outros.

Paralelamente às ações da ANTT, a constitucionalidade da lei foi questionada na Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI 5956) no Supremo Tribunal Federal (STF), sob alegação de afronta à livre iniciativa e livre concorrência, mantendo vivo o debate sobre intervenção estatal nos preços dos fretes no modal rodoviário.

De acordo com o Governo, criou-se uma situação atípica, em que se justifica a atuação do Estado de forma excepcional, buscando atenuar as distorções que se processam no setor, considerando-se a valorização dos trabalhadores autônomos do transporte rodoviário de cargas, de forma a assegurar-lhes uma existência digna.

Com o fim da “Greve dos Caminhoneiros” e a implementação da PNPM-TRC, a ANTT passou a realizar fiscalizações físicas em Postos de Pesagem de Veículos, os chamados PPVs sob sua gestão, por meio dos documentos de transportes como o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e) e o Código Identificador da Operação de Transporte no Manifesto de Documentos Fiscais Eletrônicos (MDF-e), sendo este último considerado o documento que acoberta as operações de transporte rodoviário de cargas, fazendo uso do seu poder de polícia para fiscalizar a aplicação correta da tabela.



Fonte: www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-multas/paineis-interativos

A ANTT passou a sofrer grande pressão da categoria dos transportadores autônomos para realizar uma fiscalização mais efetiva no cumprimento da chamada “Tabela de Frete”, que, até então, vinha sendo verificada aleatoriamente e de forma branda, conforme o quadro “Fiscalizômetro SUFIS” ilustrado anteriormente.

Já no quadro abaixo se verifica um aumento expressivo na fiscalização, passando de 39.153 fiscalizações gerando a lavratura de 4.351 Autos de Infração para um cenário de 315.316 fiscalizações, com a lavratura de 50.882 Autos de Infração, um aumento de 705%.



Fonte: www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/fiscalizacao-e-multas/paineis-interativos

O cenário acima ainda não está considerando os impactos na Nota Técnica 2025.01, publicada em abril de 2025, pelo CONFAZ, quando a ANTT passou a ter um reforço da fiscalização com integrações eletrônicas e validações vinculadas ao MDF-e, ampliando a capacidade de verificação do cumprimento do piso mínimo e coibindo práticas irregulares. Estima-se que a fiscalização e a consequente lavratura dos Autos de Infração, neste novo formato, devam ocorrer a partir de fevereiro de 2026.

Situação atual da Política Nacional do Piso Mínimo de Frete

A Lei nº 13.703/2018 permanece vigente, com a ANTT atualizando as tabelas conforme cronograma semestral e gatilhos de diesel. A ADI 5956 segue pendente de decisão final no STF, mantendo o tema no centro do debate concorrencial e de política de preços.

As obrigações de observância do piso e de compliance documental permanecem para

embarcadores e transportadores, dado o regime de presunção de constitucionalidade até o julgamento definitivo da ADI.

Resumo na Linha do Tempo

- **Maio de 2018:** Paralisação dos caminhoneiros pressionada por medidas emergenciais vinculadas à política de preço do diesel e por um piso mínimo de frete.
- **Maio de 2018 (27/5/2018):** Edição da MP 832/2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do TRC, delegando à ANTT a publicação de tabelas.
- **Junho-Julho de 2018:** Primeiras tabelas da ANTT entram em vigor, sem caráter vinculante, enquanto o Congresso aprecia o PLV decorrente da MP.
- **Agosto de 2018 (8 e 9/8/2018):** Sancionada e publicada a Lei nº 13.703/2018, institucionalizando o piso mínimo e a competência da ANTT.
- **Agosto de 2018 em diante:** Ajuizada a ADI 5956 no STF, questionando a constitucionalidade por suposta violação à livre iniciativa e à concorrência.
- **2019–2024:** Atualizações semestrais e extraordinárias das tabelas; portal da ANTT consolida metodologia e orientações.
- **2025:** Reforço da fiscalização com validações eletrônicas vinculadas ao MDF-e e início da fiscalização eletrônica estruturada.
- **Situação atual:** Lei nº 13.703/2018 vigente, tabelas atualizadas periodicamente pela ANTT e ADI 5956 pendente de decisão final no STF.

Sendo assim, enquanto não há uma decisão definitiva por parte do STF, prevalece a presunção de constitucionalidade e a política segue aplicável, com efeitos vinculantes nas contratações de prestação de serviços de transporte remunerado de cargas, gerando efeitos jurídicos e autuações para os contratantes que deixarem de cumprir as regras da Política Nacional de Pisos Mínimos do TRC.

Por fim, vale destacar que essa Política atinge todo e qualquer contratante de transporte remunerado de cargas, em âmbito nacional, com uso de veículo a diesel com operação de carga do tipo lotação, conforme conceito previsto no inciso XVII, do artigo 2º da Resolução ANTT nº 5.867/2020, vigente.



ASSESSORES

A ativa participação da assessoria trabalhista nos eventos de 2025 da NTC&Logística



Narciso Figueirôa Junior
Assessor Jurídico da NTC&Logística

O ano de 2025 foi bastante produtivo para a assessoria trabalhista da NTC&Logística, que teve alta demanda e participou ativamente dos eventos da Associação. Uma gravação em vídeo (para a GMI Comunicações) enfatizou a atuação da assessoria e dos benefícios que ela oferece aos associados.

Tivemos também participação no II Encontro Nacional dos Coordenadores da COMJOVEM, realizado em São Paulo, no qual fizemos uma apresentação sobre a atuação da nossa assessoria nos assuntos de interesse do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). Ainda merecem destaque as participações que tivemos nos CONET&Intersindical realizados em 2025. No CONET&Intersindical de Foz do Iguaçu (PR), nos dias 6 e 7 de fevereiro, ministramos duas palestras:

- 1) A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322 e as Negociações Coletivas;
- 2) Os julgamentos importantes do Supremo Tribunal Federal (STF), de interesse do TRC para o ano de 2025.

A segunda edição do CONET&Intersindical ocorreu em agosto, em Bento Gonçalves (RS). Na ocasião, pudemos apresentar a quarta edição da Pesquisa sobre as Negociações Coletivas do TRC em 2025 e as propostas de alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na Constituição Federal (CF) para o aperfeiçoamento

da Lei do Motorista e da Legislação de Trânsito, tendo em vista o impacto trazido pela decisão do STF no julgamento da ADI 5322.

Os Seminários Itinerantes da NTC&Logística também contaram com temas trabalhistas em suas pautas. Destacamos a nossa participação na edição de Toledo (PR), onde fizemos duas palestras sobre os temas:

- 1) ADI 5322 e as Negociações Coletivas, com ênfase no Transporte de Cargas Vivas;
- 2) A Portaria MTE 1.449/24 e os Riscos Psicossociais.

Já na edição de Rio Verde (GO), em outubro, levamos a debate os seguintes assuntos:

- 1) Negociações Coletivas do TRC em 2025;
- 2) Propostas de alteração no Código de Trânsito Brasileiro e na Constituição Federal para o aperfeiçoamento da Lei do Motorista e da Legislação de Trânsito.

No dia 10 de junho, foi realizada em Brasília (DF), na Câmara dos Deputados, a audiência pública para tratar da fiscalização do tempo de

Os Seminários Itinerantes da NTC&Logística também contaram com temas trabalhistas em suas pautas

direção e do descanso do motorista profissional. Participamos da referida audiência defendendo a necessidade de uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro para que seja revisto o intervalo interjornada de 11 horas ininterruptas, previsto no artigo 67-C, parágrafo 3º.

Merece destaque também o IV Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado pela Comissão de Trabalho (CT) da Câmara dos Deputados com o apoio da NTC&Logística - evento no qual participamos da organização e da

indicação dos palestrantes e dos debatedores.

O IV Seminário Trabalhista do TRC teve grande público e contou com dois painéis:

- 1) A Reforma Sindical;
- 2) A Jornada de Trabalho do Motorista após a ADI 5322.

Também atuamos como debatedores no segundo painel, defendendo a importância e a validade das negociações coletivas como instrumento eficaz de flexibilização da legislação trabalhista, respeitados os limites legais e a decisão do STF no tema 1.046.

Os impactos da decisão do STF no julgamento da ADI 5322, que declarou inconstitucionais alguns artigos da Lei 13.103/15, e a decisão em embargos de declaração que modulou os efeitos da decisão de mérito e reiterou o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas foram alguns dos temas que mais repercutiram nos eventos realizados pelas entidades do setor em 2025.

Além disso, em Curitiba (PR), participamos do Seminário sobre Jornada de Trabalho e Tempo de Descanso de Motoristas Profissionais, representando a NTC&Logística e a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Paraná (Fetranspar).

O evento foi realizado pela Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal no Paraná e contou com a presença de vários especialistas, advogados, magistrados e integrantes do Ministério Público do Trabalho.

No painel “Jornada de Trabalho, Descanso e Segurança”, e durante nossa palestra, defendemos a possibilidade de negociação coletiva dos temas da Lei 13.103/15, declarados inconstitucionais pelo STF na ADI 5322, desde que observados alguns requisitos: as diretrizes contidas no Tema 1046, nos artigos 611-A e 611-B da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) e a livre manifestação de vontade dos motoristas interessados. Mas deixando claro que há necessidade de alguns ajustes da Constituição Federal e na CLT para que haja mais segurança jurídica nas negociações coletivas.

Em novembro, foi realizada, no Tribunal Su-



perior do Trabalho (TST), a audiência pública convocada pelo ministro Cláudio Brandão, nos autos do processo TST-InclJulgRREmbRep – 0001010-80.2023.5.09.0654, para discutir se a Súmula 340 do TST se aplica no cálculo das horas extras do motorista de caminhão que recebe comissões sobre o valor do frete ou da carga transportada.

Na referida audiência pública, representamos a NTC&Logística. Fizemos uma breve apresentação da entidade e defendemos a aplicação da Súmula 340 do TST ao motorista do transporte rodoviário de cargas, independentemente de a comissão ser calculada sobre os fretes, viagens, em valor fixo ou variável.

No dia 11 de novembro, participamos do Bate-Papo NTC, tratando sobre o tema “Atuação da NTC&Logística no TST e Estudos sobre Remuneração de Motoristas”.

De 27 a 29 de novembro, em Foz do Iguaçu (PR), participamos do IV Congresso Nacional e II Internacional da Magistratura do Trabalho. No encontro, foram tratados temas atuais e relevantes sobre Direito e Processo do Trabalho, Direito Sindical, Direito Coletivo e Direito Econômico, com a presença de dezenas de juizes, desembargadores do trabalho, ministros do TST e do Superior Tribunal de Justiça (STJ), advogados e lideranças sindicais.

Na oportunidade, houve o lançamento de dois livros com dois artigos de nossa autoria. Uma das obras contemplou os artigos referentes aos temas tratados no III Congresso Nacional e no I Internacional. Já o segundo livro é composto por artigos sobre temas trabalhistas de interesse do Transporte Rodoviário de Cargas. Como contribuição, abordamos o tema “A decisão do STF na

ADI 5322 e as alterações na Lei do Motorista”.

Além disso, durante todo o ano de 2025, coordenamos as reuniões da Câmara Técnica de Assuntos Trabalhistas, Sindicais e de Negociações Coletivas da NTC (CAT/SIND) e participamos das reuniões da Comissão de Assuntos Trabalhistas da CNT (CAT) e de algumas reuniões da Seção de Cargas da CNT, expondo assuntos de interesse do TRC.

Outras atividades de 2025

Elaboramos vários artigos para o NTC Notícias sobre temas de interesse do Transporte Rodoviário de Cargas, com destaque para:

- 1)** As alterações na NR-1 e os Riscos Psicossociais;
- 2)** Nota Técnica 3/2025 da Diretoria de Operações da Polícia Rodoviária Federal e a Fiscalização do Tempo de Direção e Descanso do Motorista Profissional;
- 3)** TST aprova 21 Teses Vinculantes.

Contribuímos com as gravações de sete vídeos para a área de Comunicação, referentes à parceria com o portal SIT – Sistema de Informação Técnica em Transporte Rodoviário de Cargas.

E apresentamos manifestações, pela NTC&Logística, em alguns Incidentes de Resolução de Demandas Repetitivas (IRDRs) que tramitam no TST. Os IRDRs são instrumentos jurídicos que visam uniformizar decisões judiciais sobre a mesma questão de direito, cuja tese aprovada pelo Pleno do Tribunal será aplicada a todos os casos semelhantes, pela adoção de um precedente normativo. Os temas e IRDRs em que a NTC&Logística se manifestou em defesa dos interesses do TRC são: IRDR-1000154-39.2024.5.00.0000 (contribuição assistencial); IncJulgRREmbRep 373-67.2017.5.17.0121 (pejotização); Incl.Julg.RREmbRep 0001010-80.2023.5.09.065 (aplicação à Súmula 340 ao motorista de caminhão); IncJulgRREmbRep 1848300-31.2003.5.09.0011 (terceirização).

Perspectivas, prioridades e desafios para 2026

Em 2026, a assessoria jurídica trabalhista da NTC&Logística continuará acompanhando os projetos de lei de interesse do setor, bem como a evolução da jurisprudência trabalhista e as negociações coletivas que serão realizadas pelas entidades filiadas em todo o país.



DESAFIO ESTRUTURAL

Segurança no TRC em 2025: articulação permanente e enfrentamento estrutural ao roubo de cargas

Atuação técnica, diálogo com o poder público e integração com forças de segurança marcaram a agenda da entidade ao longo do ano

O roubo de cargas permanece como um dos mais relevantes desafios estruturais para o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) no Brasil, exigindo atenção permanente do poder público, das forças de segurança e do setor produtivo. Em 2025, o tema ocupou posição central na agenda institucional da NTC&Logística, não apenas como objeto de debate pontual, mas como foco de uma atuação contínua, técnica e articulada.

Trata-se de um fenômeno de elevada complexidade, que combina impacto econômico significativo, risco à integridade física dos profissionais envolvidos e fragilização das cadeias logísticas. Mais do que uma questão estatística, o roubo de cargas impõe desafios operacionais, institucionais e regulatórios que demandam respostas coordenadas, permanentes e estruturantes.

De acordo com dados do Sistema Nacional de Informações de Segurança Pública (Sinesp), do Ministério da Justiça, foram registradas 10.288 ocorrências de roubo de cargas em 2024. Entre janeiro e setembro de 2025, o número alcançou 6.246 registros. Embora os indicadores apontem redução percentual em relação ao mesmo período do ano anterior, essa variação não pode ser interpretada como estabilização

estrutural do problema. A análise exige cautela, uma vez que os dados de 2025 ainda são parciais, dependem da regularidade do envio de informações pelos Estados e estão sujeitos a revisões posteriores.

Outro fator relevante é a subnotificação, decorrente da crescente sofisticação das práticas criminosas. Observa-se a evolução do modus operandi, com a migração para modalidades que envolvem fraudes logísticas, manipulação de dados operacionais e esquemas estruturados de receptação. Parte dessas ocorrências não é formalmente classificada como roubo de cargas nas estatísticas oficiais, o que distorce a percepção quantitativa do cenário. Esse padrão reflete, inclusive, uma tendência observada em outros países, evidenciando um contexto de vulnerabilidade sistêmica.

A concentração das ocorrências em polos historicamente mais vulneráveis, especialmente nos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, reforça a necessidade de estratégias territoriais e setoriais específicas. Mesmo diante de oscilações estatísticas pontuais, o risco permanece elevado, o que justifica a manutenção do tema como prioridade permanente na agenda da segurança pública e da logística nacional.

Aliança Nacional pela Segurança Logística

Nesse contexto, um dos principais destaques da atuação da NTC&Logística em 2025 foi o fortalecimento da Aliança Nacional pela Segurança Logística, concebida e conduzida como uma articulação institucional contínua, voltada ao enfrentamento estrutural do roubo de cargas e da criminalidade na área.

A iniciativa consolidou-se, em 2025, a partir da atuação do Grupo de Trabalho Permanente da entidade, reunindo representantes do setor produtivo, forças de segurança, especialistas em segurança pública e entidades regionais. O objetivo central foi construir soluções técnicas, promover a integração entre agentes públicos e privados e contribuir para a formulação de políticas mais eficazes, com foco na previsibilidade operacional e na redução de riscos ao TRC.

O presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, enfatizou, ao longo do ano, a importância da cooperação institucional e do diálogo qualificado com o poder público como pilares para o

avanço da segurança logística. Já o vice-presidente de Transporte e Segurança da entidade, Roberto Mira, reforçou a consolidação do tema como eixo permanente da agenda institucional do Transporte Rodoviário de Cargas, com atuação contínua e baseada em dados, inteligência e articulação técnica.

Rastreamento, rastreabilidade e legislação como eixos estruturantes

A mitigação dos prejuízos causados pelo roubo de cargas passa, necessariamente, pela articulação entre órgãos públicos, iniciativa privada e entidades representativas do setor. Entre as iniciativas estruturantes, destaca-se a necessi-

A concentração das ocorrências em polos historicamente mais vulneráveis reforça a necessidade de estratégias territoriais

dade de padronização nacional da classificação dos delitos relacionados ao roubo de cargas, de forma a garantir maior confiabilidade estatística e subsidiar políticas públicas mais eficazes.

A interoperabilidade entre bases de dados estaduais e federais também se mostra fundamental para o fortalecimento da inteligência policial e da gestão logística. Paralelamente, o uso integrado de tecnologias de rastreamento e rastreabilidade constitui um eixo estratégico. Enquanto o rastreamento permite a localização em tempo real de veículos e ativos, a rastreabilidade assegura a identificação da carga, sua origem, destino e cadeia de custódia. Tratadas de forma complementar, essas ferramentas reduzem oportunidades de desvio, ampliam a capacidade de resposta e fortalecem a produção de provas.

O enfrentamento da receptação estruturada, por meio de investigações financeiras, rastreamento da cadeia de bens e responsabilização dos agentes que se beneficiam econo-



micamente do crime, também se apresenta como medida comprovadamente mais eficaz do que a atuação restrita ao ponto de ataque. Soma-se a isso a integração operacional entre transportadores e forças policiais, com protocolos de comunicação direta e ações de pronta resposta nos principais corredores logísticos.

O aprimoramento da estrutura legislativa completa esse conjunto de ações, com ajustes normativos construídos de forma técnica, dialogada e baseada em evidências, assegurando segurança jurídica e atualização regulatória frente às transformações da atividade logística.

Encontro Nacional: espaço de debate e convergência institucional

Como parte desse esforço mais amplo desenvolvido ao longo de 2025, a segurança também esteve em pauta no 2º Encontro Nacional de Segurança no Transporte Rodoviário de Cargas, realizado em 27 de agosto, em São Paulo. Com o tema “Atos de Interferência Ilícita contra o Modal Rodoviário – Veículos e Cargas”, o evento reuniu lideranças empresariais, autoridades públicas, especialistas e representantes de entidades para discutir os impactos da criminalidade no setor.

Os painéis abordaram a evolução dos crimes contra o transporte rodoviário, os desafios da subnotificação, aspectos jurídicos, regulatórios e tecnológicos, contribuindo para o alinhamento de diagnósticos e para o fortalecimento do debate institucional. O encontro representou, assim, mais um espaço de convergência dentro de uma agenda mais ampla e contínua de atuação da NTC&Logística em prol da segurança logística no país.

Agenda de segurança: NTC amplia diálogo e articulação em 2025

No decorrer de 2025, a NTC&Logística manteve presença ativa nos principais debates nacionais sobre segurança pública e seus impactos no Transporte Rodoviário de Cargas. A entidade participou de fóruns relevantes, como o 9º Fórum CNT de Debates e o 24º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, levando às autoridades e lideranças do setor a preocupação com o avanço da criminalidade e a necessidade de medidas eficazes para enfrentar o roubo de cargas, com foco em integração entre forças de segurança, uso de tecnologia, inteligência e aprimoramento da legislação.

Durante essas discussões, a entidade atuou de forma próxima ao Congresso Nacional, ministérios e órgãos de segurança pública, contribuindo

No decorrer de 2025, a NTC&Logística manteve presença ativa nos principais debates nacionais sobre segurança pública

para o debate sobre a PEC da Segurança Pública e outras iniciativas voltadas à proteção das operações logísticas. A NTC&Logística destacou, de forma recorrente, o impacto econômico do roubo de cargas, os altos investimentos feitos pelas empresas em prevenção e a importância de ações coordenadas entre União, estados e municípios para reduzir riscos e aumentar a eficiência do setor.

Além da atuação no Distrito Federal, a agenda de segurança foi reforçada pela participação da NTC&Logística em eventos regionais, fóruns especializados e seminários técnicos no transcurso do ano. Esses encontros permitiram a troca de experiências, a disseminação de boas práticas e o fortalecimento do diálogo com as forças de segurança e entidades locais, contribuindo para ampliar a conscientização sobre o problema e buscar soluções práticas para tornar o transporte de cargas mais seguro em todo o país.

A portrait of Igor Calvet, a man with dark hair and a beard, wearing a dark suit and a light blue shirt. He is smiling and looking towards the camera. His hands are clasped in front of him. The background is a plain, light-colored wall.

ENTREVISTA

IGOR CALVET

O presidente da Associação analisa os desafios da indústria automotiva em 2025 e destaca a atuação na renovação da frota e do fortalecimento do TRC

À frente da ANFAVEA desde abril de 2025, Igor Calvet faz um balanço do primeiro ano de sua gestão na entidade. Dentre os principais desafios, ele aponta os efeitos do tarifaço imposto pelo governo dos EUA sobre o País, o desequilíbrio na oferta de veículos nacionais e importados, e a escassez de insumos oriundos da China. Nesta entrevista exclusiva ao Anuário da NTC&Logística, ele enfatiza, como marcos mais importantes de sua gestão, o reforço das parcerias institucionais, o avanço das iniciativas de inovação e sustentabilidade, a participação na COP30 e o sucesso do Salão do Automóvel.

Calvet também analisa a relação entre a indústria automotiva e o Transporte Rodoviário de Cargas, ressaltando a importância da renovação da frota para aumentar a eficiência logística e reduzir emissões de poluentes.

Entre tarifas, sustentabilidade e logística: o primeiro ano de Igor Calvet na ANFAVEA

Sua gestão à frente da ANFAVEA teve início em abril e, nesse período, o setor automobilístico foi impactado por medidas como o tarifaço imposto pelo governo norte-americano e as restrições no fornecimento de insumos por parte da China. Na sua avaliação, quais foram os desafios que mais mereceram a atenção da ANFAVEA e as conquistas mais relevantes da entidade nos primeiros meses da sua presidência?

Os principais desafios enfrentados pela ANFAVEA, nos primeiros meses da nova gestão, incluem o impacto do tarifaço dos EUA, o desequilíbrio na entrada de veículos importados, inclusive de kits para montagem isentos do Imposto de Importação, e a ameaça de interrupção no fornecimento de insumos eletrônicos da China, que afetaram a produção automobilística. Apesar desses obstáculos, a ANFAVEA conseguiu promover um maior diálogo entre os setores, fortalecer parcerias institucionais e impulsionar iniciativas voltadas para a inovação e sustentabilidade.

Destaco dois marcos importantes: a forte presença da ANFAVEA e suas associadas na COP30 e o sucesso do Salão do Automóvel, que retornou ao calendário de São Paulo após sete anos. Para o setor de caminhões, destaco o Programa BNDES Renovação de Frota, aprovado no final do ano por meio da MP 1.328/2025, que disponibiliza crédito de R\$ 10 bilhões para a aquisição de modelos novos e seminovos, com juros mais baixos para os compradores que oferecerem um caminhão antigo para descarte.

O mercado automotivo nacional atravessa um período de expansão em termos de produção e venda de automóveis e comerciais leves. Contudo, o segmento de caminhões

passa por um momento de declínio, após vivenciar um crescimento no pós-pandemia, impulsionado pelo aumento da demanda de transporte de cargas. A que o Sr. atribui esse cenário desafiador e quais são os caminhos para reverter esse quadro?

O declínio das vendas e da produção no segmento de caminhões, na faixa de 10% em 2025, está diretamente relacionado às condições macroeconômicas adversas, como o aumento da taxa de juros que limita o acesso ao crédito. Para reverter essa situação, é necessário criar políticas de ampliação das linhas de crédito e promover um programa perene de renovação da frota.

No ano em que o Brasil sediou a COP30 (30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança Climática), o Sr. poderia comentar sobre a atuação da entidade na promoção de um setor automotivo mais sustentável?

Durante a conferência, apresentamos o mais recente estudo de descarbonização da ANFAVEA, que avaliou as emissões de CO2 em todo o ciclo de vida dos veículos leves e pesados. Os resultados evidenciaram a vantagem competitiva do Brasil, graças à nossa matriz elétrica e energética majoritariamente renovável e ao histórico de cinco décadas de experiência no desenvolvimento de biocombustíveis.

A ANFAVEA conseguiu “promover um maior diálogo entre os setores

Essa riqueza de recursos naturais nos coloca em uma posição privilegiada na transição para uma mobilidade sustentável, com a capacidade de reduzir significativamente as emissões de gases de efeito estufa.

A COP30 foi uma oportunidade valiosa para dialogar com stakeholders globais, compartilhar nossas experiências e promover um entendimento mútuo sobre o papel crucial do Brasil na agenda climática internacional. Estamos motivados a seguir adiante, levando nossas experiências para as próximas COPs e oferecendo nossa contribuição para discussões e

tomadas de decisão, sempre com a meta de transformar compromissos em ações concretas, de modo a garantir um futuro mais verde para as próximas gerações.

Em termos de atuação institucional, como o Sr. enxerga a importância da colaboração entre entidades como a ANFAVEA e a NTC&Logística para o desenvolvimento do setor de Transporte Rodoviário de Cargas do país?

A colaboração entre ANFAVEA e NTC&Logística é fundamental para o desenvolvimento do setor de Transporte Rodoviário de Cargas. Essa parceria tem possibilitado a troca de experiências e o alinhamento de interesses, promovendo iniciativas que visam melhorar a eficiência logística e aumentar a competitividade do setor.

Qual é seu entendimento quanto à relação entre a indústria automotiva e o Transporte Rodoviário de Cargas, considerando o papel dos caminhões no escoamento da produção?

A relação entre a indústria automotiva e o Transporte Rodoviário de Cargas é essencial, com os caminhões desempenhando um papel

A ANFAVEA está se preparando para a transição energética

crítico no escoamento da produção nacional. Boa parte do PIB brasileiro passa pela frota nacional de caminhões, dos mais variados portes e aplicações. A sinergia entre esses dois setores é vital para garantir a eficiência logística e a movimentação de mercadorias pelo país.

A ANFAVEA tem defendido a renovação da frota nacional. Que impactos essa renovação pode trazer para a eficiência logística do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil?

A renovação da frota nacional tem, como princípios básicos, a redução das emissões de poluentes urbanos e atmosféricos, o aumento da segurança viária e, por tabela, uma estratégia para aumentar a eficiência logística. Veículos mais modernos não apenas proporcionam maior segurança e economia, mas também ajudam a reduzir as emissões, alinhando-se às metas de sustentabilidade do país.

Quais políticas públicas ou incentivos a entidade considera mais urgentes para melhorar a competitividade da cadeia automotiva e logística brasileira?

Para melhorar a competitividade da cadeia automotiva e logística, a ANFAVEA considera urgentes políticas de incentivo à pesquisa e desenvolvimento, bem como à ampliação das linhas de crédito e à facilitação do acesso às tecnologias mais limpas. Igualmente urgentes são os investimentos públicos e privados na melhoria da infraestrutura do nosso país, em todos os modais de transporte, especialmente o rodoviário, que é o mais utilizado.

Como a ANFAVEA está se preparando para a transição energética no setor de veículos pesados, e de que forma isso pode influenciar o transporte de cargas?

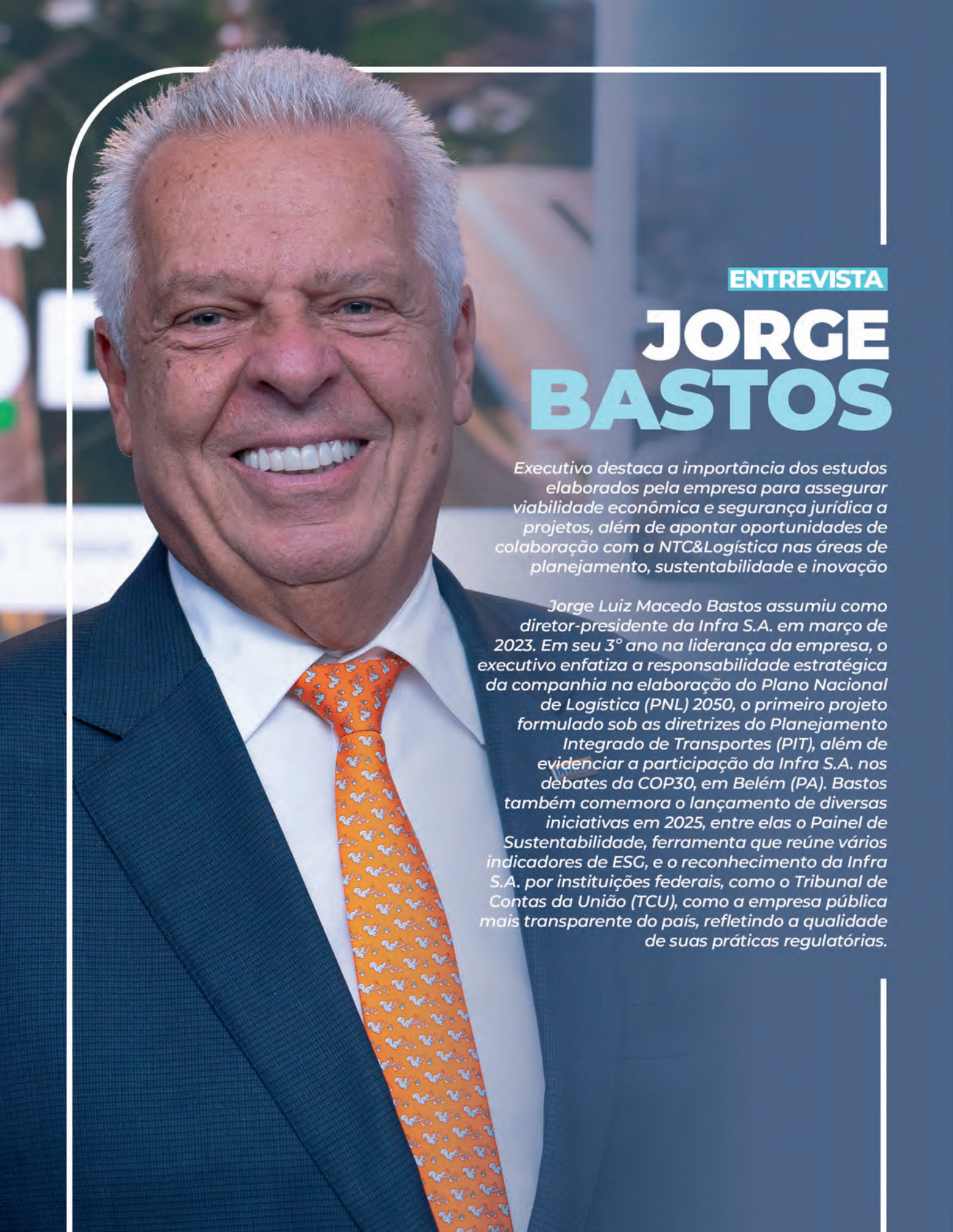
A ANFAVEA está se preparando para a transição energética com foco na descarbonização e na implementação de novas tecnologias, impactando positivamente o transporte de cargas ao oferecer soluções mais sustentáveis. Somos ecléticos nesse sentido, apoiando igualmente iniciativas de eletrificação e ampliação do uso de biocombustíveis.

De que maneira a integração entre associações industriais (como a ANFAVEA) e entidades de transporte (como a NTC&Logística) pode fortalecer a representação do setor logístico no Brasil?

A integração entre a ANFAVEA e entidades de transporte é crucial para fortalecer a representação do setor logístico. Essa colaboração assegura que as demandas e necessidades do transporte sejam ouvidas e atendidas nas políticas públicas.

Qual é a expectativa da ANFAVEA em relação à próxima edição da Fenatran, o principal evento nacional voltado ao transporte de carga e logística?

A próxima edição da Fenatran é aguardada com grande expectativa, pois representa uma oportunidade de promover inovações e fortalecer o setor de transporte e logística, superando os resultados anteriores e consolidando parcerias estratégicas. A cada dois anos, essa Feira impressiona pela capacidade de inovação de fabricantes de veículos, de implementos rodoviários e das empresas de transporte e logística. Tenho certeza de que a Fenatran 2026 representará mais um marco tecnológico e mercadológico para o setor de transportes.

A portrait of Jorge Bastos, an older man with grey hair, smiling. He is wearing a dark blue suit, a white shirt, and an orange tie with a small white pattern. The background is blurred, showing what appears to be an outdoor event with other people and structures.

ENTREVISTA

JORGE BASTOS

Executivo destaca a importância dos estudos elaborados pela empresa para assegurar viabilidade econômica e segurança jurídica a projetos, além de apontar oportunidades de colaboração com a NTC&Logística nas áreas de planejamento, sustentabilidade e inovação

Jorge Luiz Macedo Bastos assumiu como diretor-presidente da Infra S.A. em março de 2023. Em seu 3º ano na liderança da empresa, o executivo enfatiza a responsabilidade estratégica da companhia na elaboração do Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, o primeiro projeto formulado sob as diretrizes do Planejamento Integrado de Transportes (PIT), além de evidenciar a participação da Infra S.A. nos debates da COP30, em Belém (PA). Bastos também comemora o lançamento de diversas iniciativas em 2025, entre elas o Painel de Sustentabilidade, ferramenta que reúne vários indicadores de ESG, e o reconhecimento da Infra S.A. por instituições federais, como o Tribunal de Contas da União (TCU), como a empresa pública mais transparente do país, refletindo a qualidade de suas práticas regulatórias.

Bastos ressalta papel da Infra S.A. no PNL 2050 e celebra a atuação da empresa na captação de investimentos para o setor logístico

No ano em que o Brasil centralizou as atenções do mundo em torno das discussões sobre mudanças climáticas na COP30, a Infra S.A. também promoveu iniciativas voltadas para o ESG, como a realização de eventos e debates sobre a adoção e execução de políticas públicas de sustentabilidade, além do lançamento da ferramenta Painel de Sustentabilidade, que permite o acompanhamento dos resultados alcançados pelas práticas de governança e sustentabilidade, por meio de indicadores que monitoram diversos aspectos da operação da empresa. O Sr. poderia fazer um breve balanço da empresa, em 2025, nesse setor?

Em 2025, a Infra S.A. consolidou seu compromisso com a sustentabilidade em diversas frentes. Durante a COP30, realizada em Belém (PA), tivemos participação ativa nos debates sobre políticas públicas ambientais, reafirmando nosso protagonismo nas discussões climáticas globais. Um marco importante foi a assinatura do Acordo de Cooperação Técnica com a CNT (Confederação Nacional do Transporte) para aprimoramento do Programa MelhorAR, focado na redução de emissões no setor de transportes.

Internamente, lançamos o Painel de Sustentabilidade, ferramenta estratégica que consolida indicadores de consumo de energia e água, gestão de resíduos, segurança do trabalho e compras sustentáveis. Essa plataforma tem permitido identificar oportunidades de melhoria contínua e transparência na gestão ESG.

Promovemos também eventos e debates setoriais sobre a implementação de práticas sustentáveis na infraestrutura, fortalecendo a agenda Infra Sustentável e dialogando com diferentes stakeholders sobre os desafios e avanços do setor. O balanço do ano reflete nosso compromisso em integrar sustentabilidade à estratégia corporativa, com resultados mensuráveis e governança robusta.

O ano de 2025 também ficou marcado pelo recorde de leilões de concessões de rodovias, com um total de 13 pregões realizados em território nacional, e pela concessão de uma ponte internacional que ligará o Brasil à Argentina e captará investimentos significativos. Poderia falar sobre o papel da Infra S.A. nesse volume extraordinário de concessões?

O recorde de 13 leilões de concessões rodoviárias em 2025 representa um marco histórico para a infraestrutura brasileira e reflete o compromisso do Governo Federal, sob a liderança do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em recolocar o setor no centro da estratégia de desenvolvimento do país.

A Infra S.A. teve papel decisivo nesse processo, atuando na estruturação técnica, modelagem econômico-financeira e estudos de

O balanço do ano reflete nosso compromisso em integrar sustentabilidade à estratégia corporativa

viabilidade dos projetos que viabilizaram esses leilões. Ao todo, os pregões devem mobilizar R\$ 8,59 bilhões em investimentos (Capex) e R\$ 1,22 bilhão em outorgas, garantindo a modernização e expansão da malha rodoviária nacional.

Além das rodovias, avançamos em projetos estratégicos de integração regional e logística. A Ponte Internacional São Borja-Santo Tomé, que ligará Brasil e Argentina, captará US\$ 99 milhões em investimentos e fortalecerá os flu-

xos comerciais no Mercosul. No modal ferroviário, destacam-se os editais da FIOF 2, com R\$ 507,1 milhões previstos, e da Transnordestina, com R\$ 200 milhões, sinalizando a retomada robusta dos investimentos ferroviários no país.

Nosso Painel de Sustentabilidade tem sido fundamental para assegurar que esses projetos avancem alinhados aos critérios ESG, monitorando indicadores ambientais e reforçando o compromisso com uma infraestrutura de baixo carbono e socialmente responsável.

Os estudos estruturados pela Infra S.A. para diferentes modais de transporte vêm colaborando para a captação de grandes investimentos em projetos de concessão do Governo Federal. O Sr. poderia detalhar como os estudos da Infra S.A. influenciaram na captação de investimentos para as concessões de rodovias?

Os estudos desenvolvidos pela Infra S.A. têm sido determinantes para a atração de investimentos privados nas concessões rodoviárias, funcionando como alicerce técnico que garante segurança jurídica e viabilidade econômica aos projetos.

Nosso principal diferencial está na combinação entre rigor técnico e visão sistêmica da logística nacional. Realizamos análises abrangentes, que incluem estudos de demanda e tráfego; modelagem econômico-financeira robusta; avaliação de riscos e sua adequada distribuição entre poder concedente e concessionária; estudos ambientais e de impacto socioeconômico, além de análises de pré-admissibilidade das propostas apresentadas nos leilões.

Essa abordagem resulta em projetos mais previsíveis e equilibrados, com premissas realistas, que aumentam a confiança dos investidores e ampliam a competitividade dos certames. Um exemplo recente é o leilão da BR-381/MG/SP (Fernão Dias), no qual a Infra S.A. conduziu a análise de pré-admissibilidade da proposta vencedora, que prevê R\$ 14,8 bilhões em investimentos ao longo da concessão. A solidez dos estudos técnicos foi fundamental para atrair propostas competitivas e assegurar que os projetos atendessem aos critérios de viabilidade e de interesse público.

Este ano também marca o reconhecimento da Infra S.A. como uma organização que ado-

ta práticas regulatórias transparentes. E essa conquista veio com o título de empresa pública mais transparente do país pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e pelo Selo Fiesp de Qualidade Regulatória na categoria Ouro, entre outros. O que significam esses reconhecimentos para a empresa, na sua opinião?

Esses reconhecimentos representam muito mais do que premiações institucionais: são a validação objetiva de que a Infra S.A. consolidou um modelo de governança que combina excelência técnica, transparência e compromisso com o interesse público.

O título de empresa pública mais transparente do país, concedido pelo Tribunal de Contas da União, atesta a qualidade dos nossos processos de prestação de contas, acesso à informação e gestão responsável de recursos públicos. Já o Selo Fiesp de Qualidade Regulatória na categoria Ouro reconhece nossa capacidade de estruturar projetos com segurança jurídica, previsibilidade regulatória e respeito às melhores práticas de mercado.

Na prática, esses reconhecimentos geram impactos diretos: reforçam a credibilidade da empresa perante investidores nacionais e internacionais, facilitam a captação de recursos para

Nosso principal diferencial está na combinação entre rigor técnico e visão sistêmica da logística nacional

projetos de concessão, fortalecem a confiança de órgãos de controle e da sociedade civil, e criam um ambiente de segurança institucional indispensável para infraestrutura de longo prazo.

Para uma empresa que estrutura bilhões de reais em investimentos, a transparência e a qualidade regulatória não são apenas valores, são ativos estratégicos. Esses selos nos posicionam como referência no setor público brasileiro e demonstram que é possível aliar eficiência na



execução de projetos com rigor na governança e responsabilidade social. É um orgulho para todos nós e um compromisso renovado com a sociedade brasileira.

A Infra S.A. tem papel central na elaboração do Plano Nacional de Logística 2050 (PNL 2050), pois é responsável pela inteligência técnica que sustenta o PNL, que traz dados, projeções e simulações que orientam as decisões estratégicas de investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil. Quais foram os avanços obtidos pelo PNL em 2025 para o modal de transporte rodoviário de cargas?

Em 2025, o PNL 2050 registrou avanços significativos na qualificação técnica das análises do transporte rodoviário de cargas, que representa o principal modal de movimentação no Brasil. A Infra S.A., como responsável pela inteligência técnica do Plano, promoveu ampliação da base de dados, aprimoramento dos modelos de simulação de fluxos de carga e atualização das projeções de demanda até 2050.

Um dos destaques foi a realização de audiências públicas e workshops técnicos em nove cidades de todas as regiões do país, promovendo diálogo direto com especialistas, transportadoras, associações setoriais e usuários da infraestrutura.

Essa escuta ativa permitiu validar premissas, captar demandas regionais e incorporar a visão do mercado ao planejamento estratégico.

Os avanços obtidos possibilitaram identificar com maior precisão: corredores rodoviários prioritários para investimento, gargalos logísticos que impactam a competitividade nacional, oportunidades de integração intermodal (rodovia-ferrovia-hidrovia), além de projeções de tráfego e demanda que orientam a priorização de recursos públicos e privados.

Vale destacar que, em 2025, o Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) completou 10 anos de operação. Este marco consolidou o ONTL como a principal base técnica de dados e indicadores para o planejamento logístico do país, alimentando diretamente o PNL 2050 e subsidiando decisões estratégicas sobre investimentos em infraestrutura de transportes.

Os resultados dessas iniciativas já se refletem na maior assertividade na estruturação de concessões rodoviárias e na captação de investimentos privados alinhados às reais necessidades do país.

Durante o ano de 2025, o relatório Panorama Transportes, do Observatório Nacional de



Transporte e Logística da Infra S.A., destacou o aumento do volume de movimentação dos setores de transporte rodoviário de combustíveis e de grãos. É possível prever se esses dois segmentos de transporte de carga liderarão as movimentações em 2026?

Os dados do Panorama Transportes, publicado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) da Infra S.A., apontam crescimento expressivo na movimentação rodoviária de combustíveis e grãos ao longo de 2025. Esse desempenho reflete dois vetores estruturais da economia brasileira: a expansão contínua do agronegócio, com recordes sucessivos de safras, e o aumento da demanda energética em um cenário de retomada econômica.

Para 2026, as projeções indicam que esses dois segmentos devem manter posição de liderança no transporte rodoviário de cargas. O setor de grãos tende a se beneficiar da abertura de novos mercados internacionais e da maior integração entre regiões produtoras e portos de escoamento. Já o transporte de combustíveis seguirá pressionado pela demanda interna e pela necessidade de distribuição em um país de dimensões continentais.

No entanto, é importante destacar que essas projeções dependem de variáveis macroeconômicas, como câmbio, políticas comerciais internacionais e investimentos em infraestrutura logística, que o PNL 2050 monitora continuamente. Nossos estudos não apenas acompanham essas tendências, mas orientam investimentos integrados em rodovias, terminais de transbordo, portos e ferrovias, garantindo que a infraestrutura acompanhe o ritmo de crescimento desses setores estratégicos.

Além disso, em 2025, a Infra S.A. ampliou sua capacidade analítica com o lançamento do Boletim de Logística da Carga Aérea, produzido pelo ONTL. O boletim traz dados detalhados sobre exportação e importação por via aérea, complementando nossa visão multimodal e fortalecendo a base técnica para o planejamento integrado do setor de transportes.

Essa visão sistêmica, que integra dados, projeções e inteligência de mercado, é o que permite à Infra S.A. antecipar tendências e estruturar projetos alinhados às reais demandas da economia brasileira.

Durante o ano de 2025, a Infra S.A. participou de debates do CONET&Intersindical promovido pela NTC&Logística em Bento Gonçalves (RS). Gostaria que o Sr. comentasse as interações e contribuições entre as duas instituições nesta e em outras oportunidades.

A participação da Infra S.A. no CONET&Intersindical da NTC&Logística, em agosto de 2025, representou um canal estratégico de diálogo entre o planejamento técnico do Estado e a realidade operacional do setor transportador. Essas interações são essenciais para que nossos estudos e projetos reflitam não apenas a perspectiva macroeconômica, mas também as necessidades concretas de quem executa o transporte no dia a dia.

Durante o encontro, a Infra S.A. trouxe contribuições técnicas sobre o Plano Nacional de Logística 2050, investimentos em infraestrutura rodoviária e avanços nas concessões, enquanto o CONET&Intersindical apresentou demandas e percepções dos transportadores sobre custos operacionais, segurança nas rodovias, condições de tráfego, pontos de apoio e desafios regulatórios enfrentados pela categoria.

Esse intercâmbio permitiu enriquecer nossa base de dados e premissas de planejamento, incorporando a visão prática dos operadores aos modelos de simulação e estudos de viabilidade. Além disso, fortaleceu a legitimidade social dos projetos estruturados pela Infra S.A., demonstrando que nossas soluções são construídas de forma participativa e ancoradas nas demandas reais do setor produtivo.

A aproximação com entidades representativas como a NTC&Logística reforça nosso compromisso com a transparência, a escuta ativa e a construção colaborativa de políticas públicas de infraestrutura. É um diálogo que beneficia ambas as partes e, principalmente, contribui para um planejamento logístico mais assertivo e alinhado aos interesses da sociedade brasileira.

Para finalizar, peço que o Sr. aborde futuras perspectivas de pautas e/ou projetos entre a NTC&Logística e a Infra S.A.

A Infra S.A. reconhece a NTC&Logística como parceira estratégica fundamental para o desenvolvimento da infraestrutura e da logística nacional. A expertise da entidade, que representa o

setor transportador rodoviário de cargas, é complementar à nossa capacidade técnica de planejamento e estruturação de projetos, criando um ambiente fértil para colaborações que beneficiem todo o ecossistema logístico brasileiro.

Para os próximos anos, vislumbramos oportunidades concretas de cooperação em diversas frentes.

Planejamento logístico integrado - Compartilhamento de dados e análises que alimentem tanto o PNL 2050 quanto as estratégias setoriais da NTC, garantindo que os investimentos em infraestrutura estejam alinhados às demandas reais do mercado.

Segurança viária e operacional - Desenvolvimento conjunto de estudos sobre pontos críticos nas rodovias, áreas de apoio ao caminhoneiro e soluções tecnológicas que reduzam acidentes e melhorem as condições de trabalho dos motoristas.

Sustentabilidade e transição energética - Debates sobre descarbonização do transporte rodoviário, incluindo rotas para adoção de combustíveis alternativos, eletrificação e práticas de logística verde.

Inteligência de dados e inovação - Cooperação no uso de big data, telemetria e tecnologias digitais para otimização de rotas, previsibilidade operacional e eficiência logística.

Advocacy técnico - Trabalho conjunto na proposição de políticas públicas baseadas em evidências, que promovam ambiente regulatório favorável aos investimentos e à competitividade do setor.

Nossa expectativa é institucionalizar essa cooperação por meio de acordos de cooperação técnica, realização de eventos conjuntos, grupos de trabalho temáticos e intercâmbio contínuo de informações. Acreditamos que essa parceria estratégica contribuirá para políticas públicas mais eficientes, projetos de infraestrutura mais assertivos e, sobretudo, para o fortalecimento de um setor vital para a economia brasileira. A NTC&Logística tem na Infra S.A. uma parceira comprometida com o desenvolvimento sustentável e a excelência na gestão da infraestrutura de transportes do país.

ASSESSORES

Organização, diálogo com o mercado e presença nacional: mais um ano de consolidação na NTC&Logística



Elisete Balarini

Assessora Executiva
da Presidência
da NTC&Logística

Ao longo de 2025, tive como principal compromisso contribuir para que a gestão da NTC&Logística seguisse com fluidez, organização e alinhamento institucional. Meu trabalho esteve diretamente ligado ao planejamento das rotinas do Gabinete da Presidência, à organização das agendas e ao acompanhamento constante das demandas que chegam à entidade, muitas vezes simultâneas, complexas e estratégicas.

Atuar no Gabinete da Presidência é estar diariamente conectada às decisões, aos desafios e às oportunidades da NTC&Logística. É um trabalho nos bastidores, mas essencial, que exige escuta ativa, sensibilidade institucional e capacidade de articulação. Nesse contexto, o suporte direto ao presidente Eduardo Rebuzzi, em permanente diálogo com a Diretoria Executiva e com toda a equipe da entidade, foi fundamental para garantir coerência entre discurso, estratégia e ação.

Assim como em 2024, uma parte relevante desta atuação esteve voltada a promover encontros estratégicos entre a Presidência, a Diretoria



No campo dos eventos, vivenciamos um ano intenso. Foram 12 encontros presenciais, com média aproximada de 180 participantes, realizados em diferentes regiões do país. Levar a NTC&Logística para perto de quem faz o transporte acontecer no dia a dia é uma escolha estratégica da gestão e, para mim, uma das expressões mais claras do nosso compromisso com presença nacional e relacionamento próximo com a base.

O fortalecimento do associativismo também seguiu como prioridade constante. Acompanhei de perto o trabalho de aproximação com novas empresas e com aquelas que já participam do ambiente institucional, mas ainda não eram associadas. Mais do que números, esse movimento representa engajamento, pertencimento e a compreensão de que a força do setor passa pela atuação coletiva. Os resultados obtidos ao longo de 2025 refletem esse esforço conjunto.

Encerramos o ano já com um olhar atento para 2026. O planejamento avançado considera um cenário desafiador, mas também repleto de oportunidades. A agenda contempla o calendário de eventos, uma programação institucional intensa da Presidência e a participação no maior

Executiva e representantes de marcas, fornecedores, players e empresas que desenvolvem produtos, serviços, tecnologias e equipamentos para o Transporte Rodoviário de Cargas. Esses encontros não são apenas institucionais, eles fazem parte de uma diretriz clara da gestão atual: ouvir o mercado, compreender expectativas, antecipar tendências e qualificar decisões.

Estou convicta do valor desse diálogo permanente. Ouvir quem desenvolve soluções para o setor amplia nossa visão, fortalece o posicionamento institucional da NTC&Logística e contribui para que a entidade esteja sempre conectada às transformações do Transporte Rodoviário de Cargas.

Outro ponto que marcou o ano foi a atuação integrada com as Assessorias, Diretorias e Câmaras Técnicas. Trabalhar de forma alinhada, promovendo organização interna e convergência entre pautas técnicas e diretrizes estratégicas, foi determinante para a qualidade dos debates e para o fortalecimento institucional da entidade ao longo de 2025.

Atuar no Gabinete da Presidência é estar diariamente conectada às decisões, aos desafios e às oportunidades da NTC&Logística

evento do setor, a FENATRAN. A expectativa é dar continuidade a esse trabalho construído a muitas mãos, mantendo organização, diálogo com o mercado e presença institucional ativa.

Seguimos confiantes de que 2026 será mais um ano de fortalecimento da NTC&Logística, sustentado pelo trabalho conjunto, pela dedicação das equipes e pelo compromisso diário com o Transporte Rodoviário de Cargas.



ASSESSORES

A comunicação da NTC&Logística como instrumento de liderança e diálogo no Transporte Rodoviário de Cargas



Rodrigo Bernardino
Assessor de Comunicação e
Imprensa da NTC&Logística

O ano de 2025 foi, sem dúvida, um período desafiador, intenso e, ao mesmo tempo, extremamente promissor para o trabalho de comunicação e imprensa da NTC&Logística. Em um cenário marcado por transformações constantes no setor de Transporte Rodoviário de Cargas e por uma sociedade cada vez mais atenta aos temas que impactam a economia e o dia a dia do país, a comunicação da entidade assumiu um papel ainda mais estratégico, responsável e ativo.

Ao longo do ano, nosso principal objetivo foi fortalecer o posicionamento da NTC&Logística na imprensa e nos múltiplos canais, sempre com foco na qualidade da informação, na coerência institucional e na representatividade legítima do setor. Esse trabalho se refletiu diretamente no aumento significativo do número de entrevistas concedidas em relação a 2024, com pautas mais qualificadas,

aprofundadas e alinhadas às reais demandas do Transporte Rodoviário de Cargas.

Entre os principais temas que ganharam destaque na imprensa ao longo de 2025, estiveram o roubo de cargas, a escassez de motoristas, o custo operacional das transportadoras e os impactos econômicos que esses fatores geram para empresas, consumidores e para o país como um todo. Foram assuntos que chamaram a atenção da mídia e que exigiram posicionamentos técnicos, responsáveis e bem fundamentados.

Nesse contexto, a atuação conjunta da comunicação, da presidência e dos nossos assessores foi essencial. Por meio do presidente Eduardo Rebuszi, da diretoria e dos representantes técnicos da entidade, a NTC&Logística esteve presente nos principais debates, atendendo veículos de alcance nacional e regional, sempre com o compromisso de contribuir para a qualificação do debate público e para a valorização do setor.

Paralelamente ao trabalho de imprensa, 2025 também foi um ano de avanços importantes na comunicação institucional e digital. Entendemos cada vez mais que comunicar é também criar conexão. Por isso, adotamos de forma consistente uma abordagem humanizada, colocando as pessoas no centro das narrativas. Produzimos conteúdos e peças que destacaram rostos, histórias, trajetórias e experiências reais, porque são as pessoas que constroem a força do Transporte Rodoviário de Cargas.

Nesse processo, o design assumiu um papel estratégico na construção da identidade visual dos eventos, campanhas e ações institucionais. Exploramos cores, formatos e linguagens visuais diversas, criando uma comunicação mais plural, contemporânea e acessível, capaz de dialogar com diferentes públicos. Esse cuidado estético e conceitual vem sendo construído desde o início desta gestão e tem contribuído para fortalecer a percepção da NTC&Logística como uma entidade moderna, conectada e alinhada às transformações do setor.

Investimos fortemente em formatos mais dinâmicos e ágeis, especialmente no audiovisual. A produção de vídeos diários durante eventos, reuniões, agendas institucionais e encontros regionais tornou-se marca do nosso trabalho, aproximando o associado e o público das ati-

dades da entidade em tempo real. Esse movimento ampliou o alcance da comunicação e reforçou a transparência das ações da Associação.

Outro destaque importante de 2025 foi a integração ainda maior com a COMJOVEM – Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística. Criamos e fortalecemos uma seção de conteúdos voltados ao aprendizado contínuo, com dicas de livros, filmes, séries e referências que marcaram executivos dos Núcleos em todo o Brasil. Foi uma forma de estimular o desenvolvimento pessoal e profissional, ampliando o repertório e incentivando novas lideranças.

Também atuamos de maneira estratégica em campanhas institucionais, explorando o conceito de colaboração, utilizando a imagem das pessoas, promovendo ações conjuntas e fortalecendo o senso de pertencimento. As coberturas jorna-

Nosso principal objetivo foi fortalecer o posicionamento da NTC&Logística na imprensa e nos múltiplos canais

lísticas dos eventos, reuniões e atividades, tanto em Brasília quanto nas diversas regiões do país, ganharam consistência e visibilidade, reforçando a presença nacional da entidade.

A agenda institucional do presidente Eduardo Rebuszi teve papel central nesse processo, mas é fundamental destacar o trabalho coletivo da equipe que atua em Brasília, junto aos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, acompanhando pautas estratégicas, dialogando com autoridades e contribuindo para que a NTC&Logística estivesse presente nos principais debates institucionais do país. Esse esforço conjunto foi determinante para qualificar o posicionamento da entidade, ampliar sua escuta e fortalecer sua atuação institucional.

Ao longo do ano, reforçamos também o rela-

cionamento com entidades parceiras e a mídia, entendendo que um projeto de comunicação sólido se constrói com diálogo, confiança e visão de longo prazo. Além disso, demos passos importantes na aproximação com influenciadores e formadores de opinião do setor, oferecendo conteúdo qualificado, contextualizando o papel da NTC&Logística e ampliando o entendimento sobre a relevância institucional da entidade.

Olhando para 2026, levamos conosco todas as conquistas de 2025, mas com um olhar ainda mais atento para o futuro. A tecnologia seguirá sendo um eixo central do nosso trabalho, assim como a participação ativa dos executivos

Investimos fortemente em formatos mais dinâmicos e ágeis, especialmente no audiovisual

e lideranças do setor na construção de conteúdo. Estaremos atentos aos grandes eventos que marcarão a agenda do próximo ano, como a Fenatran – Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas, além dos principais encontros institucionais, políticos e setoriais do país.

Nosso compromisso para 2026 é ampliar ainda mais a relação entre a entidade e a sociedade, cumprindo uma das missões fundamentais da NTC&Logística: representar o Transporte Rodoviário de Cargas de forma clara, responsável e presente nos múltiplos canais de comunicação. Estar nos multimeios, dialogar com diferentes públicos e traduzir a importância do setor para o desenvolvimento do Brasil continuará sendo uma prioridade.

Seguimos com a convicção de que comunicar bem é um ato de responsabilidade institucional. E é com esse espírito que a comunicação e a imprensa da NTC&Logística seguem trabalhando, conectando pessoas, fortalecendo o setor e construindo pontes entre a entidade, os associados e a sociedade.



ENTREVISTA

NICOLE GOULART

O ano de 2025 foi especialmente significativo para o SEST SENAT, consolidando a instituição como uma das principais referências em responsabilidade ambiental, sustentabilidade e desenvolvimento do setor de transporte no Brasil. Ao longo do período, a entidade recebeu importantes premiações, que reconheceram projetos estruturantes e de longo prazo, ratificando o compromisso com a agenda ESG e com a evolução contínua do Transporte Rodoviário de Cargas e dos demais modais.

Entre os destaques está o Programa Despoluir – iniciativa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em parceria com o SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) –, que completou 18 anos de atuação e atingiu a marca de cerca de 5 milhões de avaliações veiculares realizadas. O programa é um dos pilares da atuação ambiental do Sistema Transporte, contribuindo diretamente para a redução de emissões, a melhoria da eficiência energética da frota e a conscientização de empresas e transportadores. Os impactos são concretos e mensuráveis: menos poluição, menor consumo de combustível, redução de custos operacionais e ganhos ambientais consistentes para o setor.

Outro marco relevante foi a participação do Sistema Transporte na COP30, realizada em Belém (PA), ampliando o posicionamento do setor em âmbito internacional. Na ocasião, foram apresentados exemplos práticos das ações desenvolvidas no Brasil em descarbonização, eficiência operacional e transição energética, reforçando que o transporte é parte da solução na agenda climática e no desenvolvimento sustentável do país. Nesta entrevista, a diretora-executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, analisa esses avanços, comenta os resultados alcançados em 2025 e projeta os próximos passos da instituição.



Inovação, sustentabilidade e liderança: os avanços do SEST SENAT em 2025

O SEST SENAT implementou iniciativas inovadoras, como a Feira Emprega Transporte, dedicada à inserção e recolocação de profissionais no setor; o Relatório de Sustentabilidade e o videocast “Nós, Elas & Todo Mundo (no transporte e em qualquer lugar)”, focado em equidade de gênero e inclusão. Qual é, na visão do SEST SENAT, a avaliação dessas atividades durante o ano de 2025?

Em 2025, essas iniciativas reforçaram o compromisso do SEST SENAT com uma atuação cada vez mais integrada, inovadora e alinhada às transformações sociais, ambientais e do mercado de trabalho no setor de transporte. A Feira Emprega Transporte consolidou-se como uma ferramenta estratégica para aproximar empresas e profissionais, ampliando oportunidades de inserção e recolocação no mercado, reduzindo o tempo de preenchimento de vagas e contribuindo de forma concreta para enfrentar a escassez de mão de obra. Durante o ano de 2025, foram realizadas 57 feiras com mais de 74 mil inscritos e cerca de 22 mil vagas ofertadas. Ao promover o encontro direto entre quem oferece e quem busca emprego, a iniciativa fortaleceu a empregabilidade e a dinâmica do setor em diferentes regiões do país.

O Relatório de Sustentabilidade representou um avanço importante na transparência e na governança institucional, ao sistematizar informações sobre impactos sociais, ambientais e de gestão do SEST SENAT, alinhando a atuação da entidade às melhores práticas ESG.

Já o videocast “Nós, Elas & Todo Mundo” ampliou o diálogo sobre equidade de gênero, diversidade e inclusão, temas cada vez mais centrais para a atração de novos talentos e para a construção de ambientes de trabalho mais justos e inovadores. Em conjunto, essas iniciativas

contribuíram para fortalecer a imagem do SEST SENAT como uma instituição moderna, socialmente responsável e conectada aos desafios do transporte, com impactos positivos tanto para os trabalhadores quanto para as empresas do setor.

Além do projeto de realidade virtual voltado à prevenção de acidentes, quais outras inovações marcantes o SEST SENAT desenvolveu e quais se destacaram em 2025?

Antes de falar das outras inovações, permita-me detalhar o Projeto Saúde Conectada – Prevenção de Acidentes, pois ele pode ter impacto direto na qualidade dos motoristas profissionais. A iniciativa utiliza a realidade virtual como ferramenta de conscientização, permitindo que motoristas e trabalhadores do transporte vivenciem, de forma segura e controlada, situações reais de risco no trânsito. Por meio de experiências imersivas, os participantes são expostos a cenários que simulam embriaguez ao volante, sonolência, uso

O Relatório de Sustentabilidade representou um avanço importante na transparência e na governança institucional

do celular durante a condução e a falta do cinto de segurança. A proposta é provocar reflexão a partir da vivência, tornando o aprendizado mais impactante, sensorial e memorável, com maior potencial de gerar mudança de comportamento.

Além disso, avançamos fortemente na transformação digital do setor. Um destaque foi o curso Ciência de Dados e IA no Transporte, desenvolvido em parceria com a StartSe, que capacita profissionais para aplicar inteligência artificial e análise de dados em desafios reais da logística e da mobilidade, com ganhos diretos em eficiência, segurança e redução de custos.

Também realizamos um mapeamento de maturidade digital das empresas, utilizando

IA generativa para identificar oportunidades de evolução, e ampliamos nossa presença em ecossistemas de inovação, como o Hacktown, aproximando o transporte de startups, novas tecnologias e modelos de negócio.

O ano de 2025 será lembrado pela “Missão Internacional do Transporte – Japão 2025”, uma imersão promovida pelo SEST SENAT, com duração de cerca de duas semanas. Essa jornada envolveu representantes do setor em uma programação que incluiu a visita à Expo Osaka e eventos focados em soluções para desafios sociais globais, além de palestras sobre temas como IA, transição energética e responsabilidade coletiva. Poderia compartilhar mais informações sobre essa experiência e os resultados alcançados?

O programa das Missões Internacionais do Transporte é uma iniciativa estratégica do SEST SENAT voltada ao desenvolvimento de lideranças e à antecipação de tendências globais que

**O videocast
“Nós, Elas &
Todo Mundo”
ampliou o diálogo
sobre equidade
de gênero,
diversidade
e inclusão**

impactam o setor. A imersão em outro país proporciona contato direto com debates e soluções avançadas em transformação digital, inteligência artificial, sustentabilidade e mobilidade, ampliando a visão estratégica dos participantes.

No caso da edição do Japão, que contou com visita à Expo 2025 Osaka Kansai e um programa acadêmico desenvolvido em parceria com o IMD, a Missão proporcionou reflexões concretas sobre como adaptar essas experiências ao contexto brasileiro, fortalecendo a capacidade do setor de inovar, tomar decisões mais eficientes e enfrentar desafios como a escassez de mão de obra e a transição tecnológica.

Na França, a Missão realizada em Fontaine-

bleau, com imersão no INSEAD e visitas técnicas a empresas de referência, reforçou o objetivo de formar lideranças capazes de transformar conhecimento em ação, contribuindo para um transporte mais competitivo, sustentável e alinhado às demandas contemporâneas.

Em agosto, foi realizado o SEST SENAT Summit, um encontro anual focado em líderes do setor de transporte. A última edição do evento teve como tema central o futuro do transporte no Brasil, com discussões sobre inovação, transformação digital e inteligência artificial. Poderia nos fornecer mais detalhes sobre essa iniciativa?

A terceira edição do SEST SENAT Summit consolidou o evento como um dos principais encontros estratégicos do setor de transporte no Brasil, reunindo executivos, líderes empresariais, especialistas em tecnologia e representantes de entidades do setor para debater os rumos da transformação digital e seus impactos na cadeia do transporte. Em 2025, o evento abordou temas prioritários como inteligência artificial, neurociência aplicada à tomada de decisão, cultura organizacional, estratégia de liderança e aspectos éticos e regulatórios ligados ao uso de tecnologias emergentes no setor.

O evento trouxe insights sobre a importância da segurança digital e organizacional em um ambiente cada vez mais conectado, enfatizando que a resiliência frente a riscos cibernéticos é tão relevante quanto a integração de tecnologias inteligentes. Ao mesmo tempo, debates transversais reforçaram que a tecnologia deve liberar o potencial humano, e não substituí-lo, aspecto essencial para que o transporte brasileiro avance com sustentabilidade, competitividade e responsabilidade social.

O SEST SENAT celebrou, em 2025, 32 anos de serviços prestados a trabalhadores do transporte e suas famílias, em 174 unidades operacionais, proporcionando serviços acessíveis e de qualidade com tecnologia de ponta. Os atendimentos especializados em odontologia, fisioterapia, nutrição e psicologia, além de cursos de capacitação e atividades de esporte e lazer, foram destaques. Como você avaliaria os avanços do sistema durante 2025, especialmente em relação aos projetos alinhados à agenda ESG, focando em sustentabilidade e responsabilidade social?

Ao completar 32 anos, o SEST SENAT consolidou avanços importantes na ampliação do acesso a serviços de saúde, educação e bem-estar, sempre com foco em sustentabilidade e responsabilidade social. Projetos alinhados à agenda ESG ganharam ainda mais relevância, integrando cuidado com as pessoas, eficiência operacional e uso responsável de recursos.

A combinação de tecnologia de ponta, presença nacional e olhar social permitiu ao SEST SENAT fortalecer seu papel como agente de desenvolvimento humano, contribuindo não apenas para a

**A 3ª edição do
SEST SENAT
Summit
consolidou o
evento como um
dos principais
encontros
estratégicos
do setor**

qualificação profissional, mas também para a melhoria da qualidade de vida da população.

Sobre o SEST SENAT

O SEST SENAT é uma instituição nacional dedicada à formação profissional, à promoção da saúde e à melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores do transporte e de seus dependentes. Presente em todas as regiões do país, com 174 unidades operacionais, a entidade atua de forma integrada para fortalecer um setor essencial ao desenvolvimento econômico e social do Brasil, alcançando mais de 5,3 mil municípios.

Por meio de cursos profissionalizantes, programas de habilitação, projetos de empregabilidade, uso de tecnologias inovadoras – como simuladores e realidade virtual – e uma ampla rede de atendimentos em saúde, o SEST SENAT contribui para a valorização do trabalhador, o aumento da segurança viária e a eficiência do transporte. Sua atuação une educação, saúde e inovação, sempre alinhada às necessidades reais do setor e da sociedade brasileira.





SOLUÇÕES

Como combater a escassez de motoristas

Especialistas apontam que a solução do problema passa por atratividade de jovens e aumento da segurança, entre outros fatores

A falta de motoristas para o transporte de cargas é algo que preocupa a categoria e, também, um tema recorrente na indústria automobilística.

Alguns dos motivos dessa escassez são conhecidos, dificultando a atração de condutores jovens, como o receio pela segurança em caso de assaltos visando o roubo de cargas; as más condições das rodovias; a carência e a qualidade dos pontos de parada para cumprimento do período obrigatório de descanso; as filas e demoras nos carregamentos e descargas, entre outros.

A fim de entender melhor o que leva a essas dificuldades e buscar soluções, a NTC&Logística usou este espaço para ouvir diferentes especialistas e representantes do setor. O professor Marcus Quintella, diretor da FGV (Fundação Getúlio Vargas) Transportes, recorda: “Há anos, eles sofrem com longas jornadas, e isso impacta a vida social do motorista. E es-

ses períodos extensos trazem insegurança operacional, como quebras e acidentes, e também insegurança física: somente em 2024, foram 10 mil ocorrências de roubo. Isso desincentiva qualquer profissional. Também não há políticas públicas para atrair novos motoristas. Como resultado, a idade média desses profissionais está em 46 anos”, afirma Quintella.

Segundo pesquisa de 2024 da Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), feita com mais de mil entrevistados, é mesmo baixa a presença de jovens: motoristas até 25 anos eram apenas 2% do total, e os pesquisados entre 26 e 35 anos, 17%, percentual menor que o dos profissionais entre 56 e 65 anos (19%). A faixa etária com maior concentração de motoristas estava entre 36 e 45 anos (30%), seguida pelos profissionais entre 46 e 55 anos (28%).

“No passado, muitos queriam ter a profissão do pai, o que não ocorre hoje. Os filhos veem a rotina extenuante, longe da família, às vezes vítima de assaltos e violência”, recorda o diretor da FGV Transportes. Outro dado relevante para Quintella é o crescimento da frota de caminhões em anos recentes.

Segundo o estudo divulgado pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), a frota circulante de caminhões passou de 1,96 milhão em 2015 para 2,25 milhões em 2024, uma alta de quase 15% em menos de dez anos.

“Há um déficit de 120 mil motoristas [segundo dados da Confederação Nacional do Transporte], que deve aumentar. O turnover é muito alto. E os transportadores não têm onde buscar profissionais. Para reter os motoristas seria preciso intensificar políticas públicas com ensino, treinamento, melhorar o valor do frete e a remuneração desse profissional. Mas sabemos que as margens das transportadoras são apertadas. E os motoristas autônomos também têm altos custos, o valor do frete não acompanha, é uma situação bastante difícil”, reconhece o diretor da FGV Transportes.

Em seu depoimento, ele recorda a importância do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) para os motoristas e transportadores. “A entidade tem uma função fundamental para

o segmento, mas seria preciso que houvesse mais capilaridade, em razão da extensão territorial do país.”

Em linha com as opiniões do professor Quintella, o presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte e Logística (CNTTL), Paulo João Estausia ressalta: “Há mais de 30 anos, tenta-se melhorar as condições de trabalho dos motoristas. Na greve dos caminhoneiros de 2018, conseguiu-se um piso mínimo

Alguns dos motivos dessa escassez são conhecidos, dificultando a atração de condutores jovens

do frete, mas uma das dificuldades dos motoristas é o cumprimento desse valor, apesar de a fiscalização eletrônica ter minimizado isso”, diz.

“Outro grande problema da categoria são os Pontos de Parada e Descanso, PPDs. O intervalo de 11 horas ininterruptas de repouso tem fiscalização rigorosa. Somos a favor, mas precisa ser praticável.

O resultado é que os postos de combustível cobram para estacionar ou exigem o abastecimento de uma quantidade mínima de diesel para o pernoite. E o motorista fica sem opção. A categoria precisa do cumprimento desse piso mínimo e dos pontos de parada interjornada”, diz.

Estausia recorda que os motoristas celetistas têm condições de cumprir essas paradas ininterruptas [de 11 horas] por causa das parcerias que ocorrem entre diferentes empresas no compartilhamento de suas infraestruturas. “Mas os autônomos não contam com essa opção. Por isso também somos a favor da flexibilização da regra de descanso, com a possibilidade de oito horas ininterruptas, e as três horas restantes em outro momento”, afirma Estausia.

O presidente da CNTTL pontua outras dificuldades de quem atua no transporte de car-



gas, como furtos frequentes de equipamentos do caminhão nas paradas, porque, segundo ele, os postos não se responsabilizam por esse tipo de ocorrência.

Estausia recorda ainda que os profissionais autônomos têm dificuldade em tocar o negócio por conta de juros elevados de financiamento, os empresários não conseguem melhores valores com os embarcadores e, como consequência, a remuneração do seu caminhoneiro é baixa.

Por fim, o presidente da CNTTL recorda a necessidade de tratamento mais cordial aos motoristas e do fim da discriminação e segregação,

como em restaurantes na estrada. Ele reconhece o importante trabalho do SEST SENAT na profissionalização do setor e informa que a CNTTL, por intermédio do Instituto de Gestão Social e Cidadania, oferece cursos on-line que também ajudam na capacitação dos motoristas.

O trabalho do SEST SENAT

O Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) foi criado em 1993 a partir do desejo e necessidade de oferecer, para os trabalhadores do transporte, desenvolvimento profissional, saúde e bem-estar. Existem, atualmente, 174 unidades distribuídas pelo país.

A valorização dos trabalhadores do setor ocorre a partir de cursos gratuitos que envolvem oito temáticas principais, entre elas transporte e logística. Os cursos ocorrem de forma presencial e também como EaD, ensino a distância. Neste último, são mais de 200 opções.

O SEST SENAT realiza programas como o Mais Motoristas, criado a fim de ampliar a oferta de profissionais. E custeia integralmente a mudança de categoria da CNH (C, D ou E) e a formação especializada na Escola de Motoristas ou em cursos homologados pela instituição.

Há, também, cursos para quem quer se tornar condutor de veículos biarticulados, para profissionais de gestão de segurança no transporte de cargas, e voltados à eficiência energética, com a finalidade de reduzir o consumo de combustível e o impacto ambiental da frota.

A entidade também oferece formação especializada para transporte de cargas perigosas e, ainda, simuladores de direção em mais de 130 unidades. Os equipamentos ajudam quando o objetivo é reduzir o consumo e os custos de manutenção dos veículos, e aumentar a segurança no trânsito.

Os cursos EaD incluem, por exemplo, Gestão de Segurança no Transporte de Cargas, Postura e Comportamento, Aspectos Legais da Operação de Transporte e até mesmo Fundamentos da Condução de Veículos Elétricos e Híbridos.

No segmento logístico, os temas de Ensino a Distância incluem conceitos e aplicações, e

passam por Logística Internacional, Logística Integrada, Gestão do Transporte e da Frota, Embalagem e Armazenagem de Carga e Administração do Frete, por exemplo.

Iniciativa válida no Centro-Oeste

A carência por profissionais também levou o Sindicato do Transporte de Cargas e Similares de Mato Grosso do Sul a criar um programa para alterar a categoria de habilitação de motoristas, como conta o diretor de convênios da entidade, Yuri Marquesan.

“Criamos o Voucher Caminhoneiro. O colaborador que trabalha na empresa de transporte, tem carteira de habilitação e deseja subir de categoria pode se inscrever no programa. A intenção é favorecer entre 60 e 120 motoristas por semestre, e a estimativa é que o programa ajude no mínimo 5 mil profissionais”, afirma.

Segundo o executivo, o programa ocorre em parceria com o governo estadual e com a Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul (Fiems). “Isso incentiva as empresas a promover seus colaboradores e tem funcionado muito bem. Possibilita a contratação de motoristas do nosso estado, o que reduz custos para o empregador”, garante Marquesan. Segundo ele, no início da implantação da indústria de celulose na região, os empresários tinham de trazer motoristas de outros estados, o que implicava custos elevados pela necessidade de fornecer moradia para os profissionais. A contratação de condutores locais evita essas transferências de pessoal.





Joyce Bessa

Vice-Presidente
Extraordinária da
Pauta ESG da
NTC&Logística

ESG se integra ao dia a dia da NTC&Logística

Joyce Bessa, vice-presidente da associação dos transportadores, fala sobre as conquistas e desafios da gestão

As empresas de transporte de carga encontram desafios que vão além do próprio negócio, o que inclui metas de descarbonização e a gestão de equipes complexas. Com a ajuda de Joyce Bessa, vice-presidente da Pauta ESG, as transportadoras associadas à NTC&Logística estão encontrando o apoio necessário para alinhar o setor de transporte de carga às expectativas de embarcadores e clientes, como conta a executiva.

“Tenho trabalhado primeiro em comunicar melhor o tema para que as pessoas entendam que o ESG está baseado em sustentabilidade, no social e na governança. Mas também é preciso cuidar do lado financeiro, porque as transportadoras e entidades precisam trabalhar com lucratividade. Por isso, essa pauta precisa ter bastante equilíbrio, para que se saiba o que realmente está sendo feito e para que se colham os resultados. É importante mensurar se esses retornos realmente ocorreram”, pondera Joyce Bessa.

A NTC&Logística sempre tratou dessas frentes. Porém, com a criação da vice-presidência de ESG, a entidade passou a contar com uma pauta formalizada, fortalecendo assim o transporte rodoviário de cargas. “Embora os transportadores já fizessem muito sobre esse tema, faltava um direcionamento. Nosso trabalho é justamente difundir aos nossos associados como eles podem trabalhar melhor o ESG e o que ele significa na prática”, complementa.

A executiva reforça ainda a importância de orientações específicas sobre o tema. “Não é uma pauta simples. Tem muitos vieses para que não ocorra o greenwashing. Ao mesmo tempo, estamos tratando do futuro, do mundo que queremos deixar para as próximas gerações.”

Ela conta que, quando o atual presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, a convidou para fazer parte da pauta ESG, em 2024, imediatamente entendeu que seria preciso ter algo “entregável” para diferentes transportadores. “A NTC&Logística é composta por empresas de pequeno, médio e grande porte. Por isso, não seria viável ter consultorias prestando serviços para empresas de pequeno porte em razão do custo”, recorda.

“Buscamos no mercado uma empresa que fizesse uma parceria com a NTC&Logística e que tivesse um modelo de aplicativo que facilitasse a jornada para nossos associados”, lembra. “Buscamos o software da Domani Global. O programa entrega aos transportadores um relatório de sustentabilidade e a matriz de materialidade, tudo a partir de um sistema muito simples. Basta seguir o passo a passo. Essa foi a primeira parceria capaz de entregar algo palpável para os transportadores”, comemora.

As diferentes frentes e desafios do ESG

Na sua gestão, Joyce Bessa tem observado que o E, de Environment (meio ambiente), e o S, de Social, são os pilares que as transportadoras vêm trabalhando com mais desenvoltura, enquanto o G, de governança, ainda exige atenção. “Algumas pessoas tratam o

“

Estamos tratando do futuro, do mundo que queremos deixar para as próximas gerações

“

tema como um bicho de sete cabeças; muitos pensam que, para ter governança, é preciso ter um conselho”, afirma. “Em um primeiro momento, o essencial é começar com práticas de compliance. Por exemplo: quem realiza os pagamentos no banco não deve ser a mesma pessoa que os autoriza. Outro ponto é definir metas a serem conquistadas mensalmente ou anualmente, com acompanhamento próximo”. A executiva acrescenta ainda que é válido consultar também relatórios e informações sobre o tema nos sites de outras empresas do segmento de transportes.

Na dimensão social, Joyce Bessa ressalta a importância do acolhimento aos profissionais



do transporte: “Quando uma empresa olha para o motorista e cuida de sua segurança ou lhe dá mais credibilidade e importância com base em métricas de condução e premiações, todo o setor é beneficiado, porque isso implica mais segurança no trânsito. Tanto os caminhoneiros quanto a comunidade ganham com essas ações”, explica. “Iniciativas como campanhas organizadas pelas empresas que oferecem vacinação, doação de sangue ou de agasalhos também fazem os trabalhadores se sentirem mais integrados”.

No aspecto ambiental, ela pondera: “Num primeiro momento, todos pensaram que bastava ‘plantar o verde’ para estar tudo certo, mas passou-se a entender que isso exige retorno, mensuração e validação dos dados.”

De acordo com Bessa, as transportadoras

“
Tem havido um investimento muito forte nos motoristas para uma condução mais econômica
”

vêm atuando para reduzir as emissões de gás carbônico (CO₂), com o aumento significativo na aquisição de caminhões Euro 6, cuja produção teve início em 2023. “Em complemento, tem havido um investimento muito forte nos motoristas para uma condução mais econômica. Muitas empresas adotam premiações nesses casos, e a redução de consumo traz consigo um ganho ambiental”, observa.

A eletrificação da frota e a adoção de biocombustíveis também aparecem na pauta ESG: “As empresas associadas percorrem diferentes distâncias. Penso que os veículos elétricos são adequados a alguns tipos de transporte e os biocombustíveis a outros. Assim, haverá um mix de adoção de práticas com menor emissão de CO₂ para que a logística chegue a todos os

lugares. Sobre esse tema, gosto sempre de lembrar que os transportes estão apenas em terceiro lugar quando falamos de emissões de CO₂. A principal fonte são as queimadas, seguidas pela atividade agropecuária.”

Primeiro evento carbono zero

Entre os dias 27 e 30 de novembro de 2025, a NTC&Logística realizou em Mogi das Cruzes (SP) o Congresso NTC 2025 – XVIII Encontro Nacional da COMJOVEM, primeiro evento carbono zero da entidade.

“Medimos todas as emissões geradas pelos participantes, considerando os meios de transporte utilizados para que chegassem até lá e também o consumo de energia elétrica com iluminação e climatização, por exemplo. Teremos uma medição desse total e a Domani Global fará a neutralização. Assim, este foi o primeiro evento de carbono zero do transporte rodoviário de cargas. Ficamos muito felizes de a NTC&Logística ser precursora e protagonista.”

Cresce a presença feminina

Quando pensa em sua missão na NTC&Logística, Joyce Bessa afirma: “Meu grande legado é ter mais mulheres no transporte rodoviário de cargas. Com o aumento da presença feminina no setor, desde motoristas até analistas, CEOs, e entre todas que trabalham em uma transportadora. No evento COMJOVEM, que realizamos todos os anos, é notável o aumento da presença de mulheres quando se observa as fotos das edições mais recentes. Estamos muito melhores do que há cinco ou dez anos. Vejo uma linha crescente, mas com muitos desafios. Há um esforço muito grande por parte de nós, líderes, para fazer com que isso aconteça e para que essas oportunidades surjam.”

Ela conta que sempre que possível busca conversar com as mulheres que estão atuando pela primeira vez no mercado. Na empresa em que trabalha, além da capacitação para o público feminino, a mudança de caminhões articulados para biarticulados permitiu que duas motoristas mulheres fossem contratadas. “Encontrei uma delas recentemente. Foi muito bom vê-la se emocionar com essa chance. Ela ficará duas semanas dirigindo com alguém ao lado dela. Mais do que treinar, precisamos acreditar nelas.”



O transporte de cargas na COP 30

O fato de o transporte rodoviário de cargas ainda ter grande dependência de combustíveis fósseis gera uma pressão extra no setor. A presença da Confederação Nacional do Transporte (CNT) na 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP 30), realizada em novembro de 2025 no Pará, serviu para marcar posição e deixar claro que o transporte brasileiro está inserido nos objetivos mundiais de descarbonização.

Vinícius Ladeira, diretor do Sistema Transporte da CNT, recorda que o setor já havia participado de edições anteriores da conferência do clima. “Na COP 29, em Baku (Azerbaijão), conseguimos promover uma tarde toda dedicada ao transporte, inclusive com a participação da

O transporte brasileiro está inserido nos objetivos mundiais de descarbonização

Anfavea [associação que reúne as montadoras no Brasil], para tratar dos próximos passos planejados considerando as montadoras e os combustíveis”, recorda Ladeira.

“Na COP 30, estivemos em mais de 100 países. Foi uma agenda muito intensa e positiva, com assuntos diversos, entre eles os temas ESG. Mais de 25 mil pessoas foram impactadas. Nestes 30 anos de conferência, nunca tinha ocorrido de o transporte ter um lugar para chamar de seu. Então, esta foi a primeira vez que conseguimos colocar um espaço totalmente dedicado ao transporte e à logística. Este já é um marco nas COPs, uma construção que vai deixar um legado para as próximas.”

O diretor recorda ainda que o Brasil apresen-

tou no encontro o Plano Clima, um instrumento dedicado ao enfrentamento das mudanças climáticas: “Nessa proposição brasileira, há vários pontos que tiveram origem em uma organização bem feita pelo nosso setor”, afirma.

O executivo se refere à Coalizão para Descarbonização dos Transportes, apresentada como exemplo de mobilização para o setor privado. “Essa coalizão teve início a partir de uma provocação do embaixador André Corrêa do Lago, que acabou se tornando o presidente da COP 30, mas até então era um negociador do Ministério das Relações Exteriores.”

Segundo Vinícius Ladeira, a orientação do embaixador era chegar à COP 30 com propostas claras e objetivas. “A Coalizão para a Descarbonização dos Transportes foi a junção de muitas mãos para apresentar um documento que, na verdade, é um resumo de agora até o ano de 2050, de como as coisas podem caminhar para chegarmos bem posicionados a este futuro. Neste caminho de construção, mais de 50 entidades debateram como poderiam propor a descarbonização do setor”, conta. “O trabalho foi feito com os pés no chão e com a consciência de que o combustível fóssil não vai sumir de um dia para o outro.”

Ele também comemora o fato de que já existem muitas empresas do setor de transporte pesquisando o uso de biometano, com a possibilidade de produção própria e utilização em corredores predefinidos. Citou ainda o fomento à criação de um diesel verde, que poderá ter seu uso difundido quando a produção ganhar volume suficiente para garantir preço competitivo. Solução que possibilitaria ao país exportar tanto o combustível quanto a tecnologia.

“O Brasil tem um cenário muito oportuno para avançar nessa opção, e acredito fortemente que a eficiência do país passa pela eficiência do transporte”, conclui o diretor do Sistema Transporte da CNT.



NTC&Logística leva a agenda do transporte amazônico à COP 30

Daniel Bertolini destaca, em 2025, a atuação da entidade na região Norte e os desafios logísticos da Amazônia



Daniel Bertolini

Vice-Presidente
Extraordinário de
Transporte da Amazônia
da NTC&Logística

A região Norte apresenta uma série de desafios para o setor de transporte de cargas, em razão de fatores climáticos – como grandes cheias e períodos recentes de estiagem – e, sobretudo, da escassez de infraestrutura rodoviária e portuária. A baixa conectividade amplia essas dificuldades e impacta diretamente a logística regional.

Em 2025, esses temas ganharam projeção internacional com a participação da NTC&Logística na COP30 (Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas), realizada em novembro, em Belém (PA). Representando a entidade, o vice-presidente extraordinário de Transporte da Amazônia, Daniel Bertolini, apresentou iniciativas adotadas na região que conciliam eficiência logística e redução de emissões.

Em um dos painéis, Bertolini compartilhou casos de sucesso em descarbonização desenvolvidos por empresas regionais, com destaque para soluções baseadas na multimodalidade rodoviária.



ria e fluvial. Entre elas, estão as estações flutuantes para transbordo de grãos, tecnologia adaptada à realidade amazônica e capaz de operar tanto em períodos de cheia quanto de vazante.

“É uma solução que reduz o impacto ambiental porque diminui a necessidade de grandes obras civis e, ao mesmo tempo, contribui para a redução de emissões de gás carbônico, já que as estruturas se deslocam até os produtores e reduzem o tráfego rodoviário”, explica Bertolini. As estações operam atualmente no Pará, Amapá e Amazonas e são realocadas conforme o calendário das safras. Outro diferencial é a eliminação de uma etapa de transbordo, uma vez que carretas e bitrens descarregam diretamente nas balsas, por meio de estruturas que permitem a inclinação dos veículos.

Os transportadores da região também adotaram terminais de transbordo de fertilizantes como solução logística complementar, permi-

tindo que balsas graneleiras retornem carregadas de insumos agrícolas. Essa operação contribui para fechar o ciclo logístico, facilitando tanto a entrada de fertilizantes quanto o escoamento da produção de grãos.

Segundo Bertolini, a atuação apresentada na COP 30 reflete um trabalho iniciado anteriormente. Em 2024, a NTC&Logística o elegeu vice-presidente extraordinário de Transporte da Amazônia justamente para ampliar a visibilidade das especificidades logísticas da região. “Atuo como transportador na região Norte e fui convidado para assumir esse posto porque o trans-

**“
Houve aumento de
demanda, mas o
mercado não estava
preparado, o que
gerou um colapso
”**

porte de cargas aqui é diferente das demais regiões. A multimodalidade é muito presente, com destaque para o transporte fluvial”, afirma.

Entre os principais objetivos da função, ele destaca a necessidade de dar visibilidade aos desafios enfrentados pelos transportadores e de ampliar a participação de empresas locais na NTC&Logística, por meio da articulação com sindicatos regionais.

Ao abordar os obstáculos estruturais, Bertolini recorda a seca histórica de 2023, que afetou fortemente a logística amazônica. “Grande parte dos produtos chega por cabotagem, mas, naquele período, os navios não conseguiam atracar em Itacoatiara (AM). Foi preciso transferir cargas para barcaças, que operam em menor profundidade. Houve aumento de demanda, mas o mercado não estava preparado, o que gerou um colapso”, relata.

O episódio provocou dificuldades no abastecimento de itens básicos, incluindo alimentos e água potável. Para Bertolini, a principal lição foi

a urgência de investimentos em infraestrutura fluvial. “Não se pode chamar um rio de hidrovia sem dragagem e sinalização adequadas.”

O transporte de grãos também foi impactado, já que operações com soja e milho exigem profundidade mínima de 4,5 metros. Com a seca, cargas que normalmente seguiam por via fluvial tiveram de ser deslocadas por rodovias e ferrovias, elevando os custos. Segundo ele, todos os portos da região amazônica necessitam de melhorias estruturais, assim como avanços em segurança e comunicação nos transportes rodoviário e fluvial.

Bertolini destaca ainda que os transportadores da região vêm contribuindo para a redução de emissões por meio da renovação de frotas com veículos Euro 6 e pela aquisição e preservação de áreas de floresta. No entanto, reforça que a descarbonização depende de investimentos em infraestrutura. “As grandes distâncias da Amazônia não podem ser cobertas por veículos elétricos. A mudança de matriz energética passa por oferecer alternativas viáveis, como o uso do gás natural, já amplamente empregado pelas indústrias da região.”

Amazonas volta a realizar Feira de Transporte

Esse conjunto de discussões também estará presente na Transpoamazônia – III Feira e Con-

gresso Internacional de Transporte e Logística, que será realizada entre 27 e 29 de maio de 2026, em Manaus (AM). A expectativa da organização é atrair cerca de 15 mil visitantes e movimentar mais de R\$ 900 milhões em negócios, reunindo aproximadamente 350 expositores.

O evento ocorrerá no Centro de Convenções Vasco Vasques, com área total de 7.700 metros quadrados. “Como exige a realidade amazônica, trata-se de uma feira multimodal, com participação de empresas dos setores rodoviário e aquático, além de construção naval, implementos e caminhões”, afirma Bertolini.

Os organizadores também preveem a participação de startups, universidades e centros de pesquisa voltados à inovação logística. A Transpoamazônia retorna após um intervalo de 12 anos. As edições anteriores ocorreram em 2012 e 2014. A iniciativa, agora, consolida o Amazonas como polo estratégico de debates e soluções logísticas para a região Norte e para corredores de exportação voltados à América Latina, Caribe e Europa.

Durante a programação, estão previstas reuniões da diretoria de todas as Seções da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e da NTC&Logística. “Será um espaço fundamental de articulação institucional e construção de soluções para o transporte amazônico”, conclui Bertolini.



O que move a Pamcary: **Inteligência.**



Por isso, a nossa Torre de Operações agora tem um novo nome:

ITORRE PAMCARY,
a torre de operações com “i” de inteligência.

É assim que criamos soluções integradas em seguros e gestão de riscos logísticos.



- BI, algoritmos e softwares avançados.
- Cruzamento de milhões de dados em tempo real.

Isso é estratégia, tecnologia e inteligência.





IRU

Brasil está muito próximo da implantação do TIR

O país elevado a um novo patamar de integração logística - mais uma conquista da NTC&Logística

“No âmbito do associativismo - como é o caso da nossa NTC&Logística -, importantes conquistas não resultam de autoria única, mas de resiliência e soma de esforços, em respeito à continuidade administrativa. O sucesso é construído passo a passo, ao longo de todas as gestões da entidade.”

Eduardo Rebuzzi,
presidente da
NTC&Logística

Como resultado de um projeto nascido há décadas na NTC&Logística e do empenho da direção atual e de seu presidente, Eduardo Rebuzzi, em breve estará sendo concretizada a implantação do sistema TIR no Brasil. Em 31 de dezembro de 2025, o presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, sancionou a adesão do Brasil à Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR, de 1975), administrada pela IRU (União Internacional de Transportes Rodoviários), consolidando um marco histórico para o Transporte Rodoviário de Cargas e para a integração do país às principais rotas do comércio internacional.

Transporte, motor de desenvolvimento – a força da representatividade

Os primeiros contatos entre NTC (sigla da “Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga”, denominação da entidade naquele tempo) e IRU surgiram no final dos

anos 60. Em junho de 1970, a NTC foi admitida como associada da IRU, durante congresso dessa instituição realizado em Haia, na Holanda.

A fundação da IRU havia ocorrido em 1948, em Genebra (Suíça), visando a reconstrução das relações comerciais na Europa, destruídas após a Segunda Guerra Mundial. Era importante que o setor de transporte rodoviário – à época, uma aliança de associações nacionais de transporte rodoviário de passageiros e mercadorias de oito países europeus –, estivesse representado na ONU (Organização das Nações Unidas), criada oficialmente em 12/10/1945, com 51 Estados-Membros, em prol da paz, da segurança internacional e do desenvolvimento.

Em 1949, por meio de um acordo intergovernamental, a IRU criou o TIR (Transportes Internacionais Rodoviários), um sistema de trânsito aduaneiro que permitia a circulação das mer-

Em junho de 1970, a NTC foi admitida como associada da IRU, durante congresso dessa instituição realizado em Haia, na Holanda

cadorias nas fronteiras inseguras do pós-guerra e, conseqüentemente, a recuperação gradativa das comunidades e da economia.

“Com o TIR, em 1959, ocorreu o primeiro exemplo histórico de uma parceria público-privada entre a IRU e a ONU, quando as duas organizações se uniram para estabelecer a Convenção das Nações Unidas sobre o Transporte Internacional de Mercadorias sob Cobertura de Carnês TIR. A IRU continuou a gerir o sistema, que rapidamente se tornou o padrão global para o trânsito aduaneiro.” (IRU – História)

Em Genebra, 14 de novembro de 1975, foi celebrada nova Convenção TIR, com a versão de 1959 reformulada para permitir o transporte in-

termodal de mercadorias, desde que pelo menos um trecho da viagem fosse realizado por via rodoviária.

Membro da IRU à época da Convenção TIR implantada em 1975, a NTC permaneceu estreitando o relacionamento existente, por meio de contatos, visitas e reuniões, sempre defendendo a implantação do sistema TIR no país como questão estratégica para a modernização do Transporte Rodoviário de Cargas. Esse trabalho foi intensificado e consolidado como uma das principais pautas da atual gestão da entidade, culminando agora na ratificação da Convenção pelo Estado brasileiro.

Encontros com a IRU em Genebra

Em 2025, o presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, acompanhado do seu vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais, Danilo Guedes, participou, em 8 de maio, de um encontro de trabalho com a direção da IRU, quando abordou o estágio avançado em que se encontrava a adesão do Brasil à Convenção TIR. Também participaram desse encontro o secretário-geral da IRU, Umberto de Pretto, e duas outras representantes da entidade, a diretora de TIR e Trânsito da IRU, Tatiana Rey-Bellet, e a assessora jurídica sênior de TIR e Trânsito, Ana Taliberti.

Naquele mesmo dia, a NTC&Logística participou da reunião do Conselho de Transporte de Mercadorias da IRU. Eduardo Rebuzzi iniciou sua apresentação com um panorama sobre o Sistema Transporte Brasileiro, assinalando as principais frentes de atuação da Confederação Nacional do Transporte (CNT), do Serviço Social do Transporte – Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e do Instituto de Transporte e Logística (ITL).

Explicou, em seguida, o trabalho desenvolvido pela NTC&Logística, um elo entre a atividade do Transporte Rodoviário de Cargas brasileiro e as decisões estratégicas globais para o desenvolvimento do setor. Na ocasião, Rebuzzi ratificou a NTC&Logística – fundada em 1963 e associada à IRU desde 1970 – como a principal entidade representativa do TRC no país, congregando mais de 200 mil empresas do setor.

Entre os temas discutidos na reunião, estiveram a conectividade regional com o uso do TIR em corredores estratégicos, descarbonização no transporte de cargas, digitalização, segurança e a

escassez de motoristas. Também esteve na pauta o Corredor Bioceânico, que ligará o Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, criando uma rota mais curta e eficiente para o escoamento de produtos em direção à Ásia. Participaram dessa reunião o presidente da IRU, Radu Dinescu, o secretário-geral Umberto de Pretto e diretores.

Visita à sede da IRU

Em 9 de maio, também em Genebra, Eduardo Rebuffi e Danilo Guedes participaram da Assembleia Geral da IRU, com representantes de diversos países. O presidente da IRU, Radu Dinescu, destacou o progresso da entidade na atuação cada vez mais sólida do transporte rodoviário internacional a partir da cooperação entre os países integrantes.

Também esteve na Assembleia o presidente da Federação Internacional do Automóvel (FIA), Mohammed Ben Sulayem, que destacou a necessidade de convergência entre segurança viária, inovação e proteção ao meio ambiente.

Durante a tarde, Eduardo Rebuffi e Danilo Guedes foram recebidos na sede da IRU, onde conheceram de forma detalhada o sistema de emissão e controle do Convênio TIR, inclusive os processos de produção e distribuição internacional das Cadernetas TIR e o local (bunker) onde são armazenados. No encontro, foram demonstrados os impactos positivos da aplicação do TIR no mundo e os ganhos decorrentes da futura utilização do Corredor Bioceânico.

Participaram da visita, com a equipe da NTC&Logística, o gerente sênior de TIR e Trânsito da IRU, Lucas Lagier, e a assessora jurídica sênior de TIR e Trânsito Ana Taliberti.

IRU também esteve no Brasil

Em junho de 2025, foi a vez de o Brasil acolher os representantes da IRU.

No dia 25, reunião na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília. Na pauta, a implementação do sistema TIR, a participação da ANTT em fóruns internacionais, a escassez de motoristas e futuras ações conjuntas nas áreas de descarbonização e transporte sustentável.

O presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuffi; o vice-presidente extraordinário de Rela-

ções Internacionais, Danilo Guedes; a assessora de Relações Institucionais da entidade, Edmara Claudino e os representantes da União Internacional do Transporte Rodoviário (IRU), Vincent Erard, diretor sênior de Estratégia e Desenvolvimento, e Ana Taliberti, assessora jurídica sênior de TIR, foram recebidos pelo diretor-geral da ANTT, Guilherme Theo Sampaio, acompanhado do coordenador-geral de Relações Internacionais, Cálicles Mânica, e do coordenador de Projetos Especiais, João Murta, na sede da Agência, em Brasília.

No dia 27, outra oportunidade particularmente especial: reunião com o vice-presidente brasileiro e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

Fizeram parte do encontro, representando a IRU, o diretor sênior de Estratégia e Desenvolvimento da União Internacional dos Transportes Rodoviários, Vincent Erard, e Ana Taliberti, assessora jurídica sênior de TIR; representando a

A NTC permaneceu estreitando o relacionamento existente, por meio de contatos, visitas e reuniões

NTC&Logística, o presidente da entidade, Eduardo Rebuffi; o vice-presidente, Antonio Luiz Leite; o vice-presidente extraordinário de Assuntos Políticos, José Hélio Fernandes; o vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais, Danilo Guedes, e a assessora de Relações Institucionais, Edmara Claudino. Também estiveram presentes o assessor parlamentar da vice-presidência da República e do MDIC, Gustavo Guimarães, e a secretária de Comércio Exterior do Ministério, Tatiana Prazeres.

As duas entidades trataram da implantação do TIR no Brasil e dos benefícios do sistema na redução de custos logísticos, integração de diferentes modais e consequente aumento da competitividade de produtos brasileiros. A redução de emissões no setor também esteve em pauta, já que a visita antecedeu a Conferência

das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 30), realizada em novembro no Pará.

No encontro, o presidente Eduardo Rebuffi, em nome da Diretoria da NTC&Logística, entregou a Geraldo Alckmin um troféu institucional em reconhecimento ao apoio dado ao Transporte Rodoviário de Cargas.

NTC&Logística apoia pesquisa global da IRU sobre escassez de motoristas

Em outubro de 2025, a NTC&Logística, representante oficial da IRU no Brasil, ratificou apoio à entidade, colaborando com ampla divulgação da Driver Shortage Survey 2025, pesquisa global que avalia a escassez de motoristas profissionais em diferentes regiões do mundo: falta de atratividade; problemas estruturais, tamanho do déficit, entre outras causas. Esse levantamento é realizado anualmente pela IRU, desde 2019, em parceria com entidades e empresas do setor, contribuindo para o embasamento de políticas públicas e soluções viáveis para um problema que ameaça a eficiência e a sustentabilidade do transporte rodoviário de cargas.

Uma nova etapa no transporte internacional

A Convenção TIR é um dos mais relevantes instrumentos internacionais de facilitação do comércio. Trata-se do único sistema universal de trânsito aduaneiro em operação no mundo. Proporciona maior segurança na cadeia logística, envio eletrônico antecipado de dados às aduanas, redução de barreiras burocráticas e garantia internacional dos tributos aduaneiros, por meio do uso das Cadernetas TIR, reconhecidas globalmente.

A entrada do Brasil no sistema TIR trará agilidade nas fronteiras, segurança jurídica, redução de custos e previsibilidade.

Tramitação

A ratificação da Convenção foi precedida por ampla e consistente tramitação no Congresso Nacional em 2025.

Em 10/09/2024, foi apresentada à Câmara dos Deputados, pelo Poder Executivo, a MSC 801/2024 (Mensagem de Acordos, Convênios, Tratados e atos internacionais), submetendo à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR, 1975).

MSC 801/2024

EMI nº 00116//2024 MRE MF MT
Brasília, 18 de junho de 2024.

Senhor Presidente da República,

Submetemos à sua elevada consideração, para posterior envio ao Congresso Nacional, o anexo projeto de Mensagem que encaminha o texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR de 1975), celebrada em Genebra, em 14 de novembro de 1975.

2. A Convenção TIR tem como objetivo facilitar o transporte internacional de mercadorias por veículos rodoviários, por meio da simplificação e da harmonização de formalidades administrativas relacionadas ao transporte internacional, em especial daquelas aplicáveis nas fronteiras. Atualmente, esse instrumento conta com 77 partes contratantes, incluindo Argentina, Chile e Uruguai, na América do Sul.

3. A Convenção TIR constitui um dos mais bem-sucedidos tratados internacionais de transporte, uma vez que cria o único sistema universal de trânsito aduaneiro atualmente em operação. O acordo está baseado em cinco pilares: necessidade de aprovação de veículos e contêineres, sistema de garantia internacional, uso de Cadernetas TIR, reconhecimento recíproco dos controles aduaneiros e acesso controlado ao sistema TIR.

4. Ao aderir à Convenção TIR, o Brasil proporcionará às instituições públicas e privadas maior agilidade nos procedimentos relacionados ao controle aduaneiro nas fronteiras e reduzirá a burocracia aplicável ao transporte internacional, o que contribui para a melhoria do ambiente de negócios no país. Além disso, deverá ser reduzido, consideravelmente, o tempo de espera na fronteira de veículos que transportam mercadorias.

5. As disciplinas da Convenção TIR garantem maior segurança da cadeia logística. Exige-se que contêineres e compartimentos de carga sejam pré-aprovados

pela alfândega, de modo a assegurar que nada possa ser adicionado ou removido sem a ciência das autoridades competentes. O envio de informações à aduana deve ser feito por meio eletrônico e de forma simultânea, antes da chegada do veículo de carga à outra aduana do ponto de fronteira. Sistemas informatizados, a exemplo do SafeTIR e do Real-Time SafeTIR, permitem que as administrações aduaneiras verifiquem em tempo real o estado das cadernetas TIR e comuniquem os dados relativos à cessação das operações TIR.

6. A garantia internacional prevista na Convenção TIR é globalmente aplicável, cobre os direitos aduaneiros e demais impostos, com proteção máxima de até EUR 100.000 por operação de transporte. Elimina-se, assim, a necessidade de garantias dispendiosas em cada país de trânsito.

7. A adesão à Convenção TIR poderá ser particularmente benéfica para a superação das dificuldades no trânsito internacional de veículos na Ponte Binacional Franco-Brasileira, que liga a localidade de São Jorge do Oiapoque, na Guiana Francesa, e o município de Oiapoque, no Brasil. Por tratar-se de território ultramarino francês, a Guiana Francesa é vinculada aos regramentos estabelecidos pela Convenção TIR, de que a França é parte contratante. Pelo Brasil, atualmente, as normas que regem o trânsito internacional estão sob o amparo do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) da Associação Latino-Americana de Integração (ALADI). O descompasso normativo resultante desse quadro regulatório tem gerado obstáculos ao trânsito rodoviário internacional e, consequentemente, ao comércio bilateral.

8. Registre-se, ainda, que, além de em nada conflitar com o ATIT, a Convenção TIR complementa as funções atualmente reguladas por esse acordo regional da ALADI, oferecendo aos intervenientes no comércio internacional medida de facilitação do comércio utilizada por expressivo número de países situados em diferentes regiões de mundo.

9. Cabe destacar, por fim, que, nos termos dos artigos 59, 60 e 60 bis da Convenção TIR, permite-se vigência automática de emendas à Convenção e seus anexos aprovadas pelo Comitê Administrativo, independentemente de ratificação pelas Partes Contratantes. Recomenda-se, portanto, que o Parlamento brasileiro, no momento de eventual aprovação da adesão da República Federativa do Brasil à Convenção, manifeste-se, de forma expressa, sobre a aprovação da aludida norma.

10. À luz do exposto, e com vistas ao encaminhamento do assunto à apreciação do Congresso Nacional, em conformidade com o Artigo 84, inciso VIII, combinado com o Artigo 49, inciso I da Constituição Federal, submetemos-lhe o anexo projeto de Mensagem, acompanhado de cópias autênticas da Convenção.

Respeitosamente,

Assinado eletronicamente por:
Mauro Luiz Iecker Vieira,
Ministro de Estado das Relações Exteriores

Fernando Haddad, Ministro da Fazenda

José Renan Vasconcelos Calheiros Filho,
Ministro de Estado dos Transportes





09/10/2025 – A Câmara dos Deputados aprova o Projeto de Decreto Legislativo (PDL) nº 655/2025, que contém o texto da Convenção.

26/11/2025 – O Senado Federal aprova o PDL nº 655/2025.

01/12/2025 – Com a aprovação pelas duas Casas Legislativas, o Congresso Nacional, em 1º de dezembro, promulga o Decreto Legislativo nº 267, que aprova a Convenção TIR.

31/12/2025 – O Presidente da República assina a Carta de Ratificação, formalizando a adesão do Brasil ao Convênio TIR.

- A Carta de Ratificação deve ser depositada junto à Secretaria-Geral das Nações Unidas, conforme previsto no texto da Convenção, passo necessário para que o acordo entre em vigor para o Brasil.
- Após o depósito da Carta de Ratificação junto à Secretaria-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), será editado o Decreto Presidencial de Promulgação, que permitirá a incorporação definitiva da Convenção TIR ao ordenamento jurídico brasileiro e a aplicação prática das Cadernetas TIR no Brasil.

Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística, comemorou o grande passo: “A ratificação da Convenção TIR é uma conquista histórica para o Transporte Rodoviário de Cargas e para o Brasil. Trata-se de um trabalho construído ao longo de muitos anos, por diversas gestões da NTC&Logística, sempre com diálogo institucional, consistência técnica e visão de futuro.”

Vale dizer que 2025 foi decisivo para essa vitória do Transporte Rodoviário de Cargas, em virtude de progressos institucionais, técnicos e legais que ocorreram ao longo do ano. E esses avanços decorreram da intensificação dos diálogos da NTC&Logística junto ao Congresso Nacional (Câmara e Senado) e diversos órgãos, como a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) e a Receita Federal, tendo em vista a adequação operacional do TIR à realidade do país.

O progresso se deveu também ao bom relacionamento entre a NTC&Logística e a IRU. Eduardo Rebuzzi ressalta: “A ratificação da Convenção TIR é fruto de um esforço coletivo, que envolve dirigentes, técnicos, parceiros institucionais, o Governo Federal, o Congresso Nacional e as entidades internacionais. Agradecemos em especial à IRU, que sempre acreditou no potencial do Brasil integrado ao sistema TIR e apoiou essa construção ao longo de décadas”.



Danilo Guedes
Vice-Presidente
Extraordinário de
Relações Internacionais
da NTC&Logística

Um ano intenso na área de **Relações Internacionais**

Danilo Guedes, vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais, fala sobre o trabalho para a integração logística e normativa do transporte internacional da região

Desde 2018 como vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais, Danilo Guedes vem atuando de forma intensa junto aos países do Mercosul e o Chile, na busca de soluções concretas para destravar o comércio internacional terrestre. Segundo ele, temas como harmonização regulatória, pesos e dimensões veiculares, padronização de procedimentos, redução da burocracia fronteiriça e melhoria da previsibilidade logística têm feito parte de suas atribuições.

A seguir, Danilo Guedes relata um pouco de sua gestão em 2025 e também o que espera de 2026: “Além dos progressos relacionados ao Convênio TIR [voltado ao Transporte Rodoviário Internacional de Mercadorias], 2025 foi um ano marcado por importantes movimentações no âmbito da integração logística e normativa do transporte internacional, com desdobramentos relevantes para os operadores brasileiros e do Mercosul”, revela.

“O Brasil formalizou a internalização do Sexto Protocolo Adicional ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), medida que garante a redução de 50% nas multas denominadas em dólares aplicadas às infrações previstas no Transporte Rodoviário Internacional. A adaptação brasileira ao instrumento fortalece a previsibilidade jurídica do ATIT, diminui custos operacionais e reduz assimetrias entre os países signatários”, informa Guedes.

“Outro ponto relevante em 2025 foi o início dos estudos técnicos para implementação do CRT-e, o Conhecimento Rodoviário de Transporte Eletrônico no âmbito do Mercosul. Ele visa substituir gradualmente documentos físicos e harmonizar o fluxo documental trans-

fronteiriço. O CRT-e se insere na agenda de digitalização aduaneira, na interoperabilidade de sistemas e na simplificação de processos burocráticos. Esses temas são estratégicos para a competitividade dos corredores logísticos do Cone Sul”, explica o executivo.

“Por fim, há que se destacar a convergência regulatória com foco em competitividade, já que o Mercosul enfrenta uma pressão global cada vez mais intensa por corredores logísticos previsíveis, digitalizados e interoperáveis, capazes de integrar a região às cadeias automotivas, agrícolas e industriais que orbitam os portos brasileiros do Atlântico e os portos chilenos do Pacífico.”

Durante o ano de 2025, Danilo Guedes realizou agendas internacionais na Argentina, Chile, Paraguai e Uruguai, com visitas a portos, pátios, aduanas e operadores logísticos. Também participou de diversas reuniões no Brasil com delegações estrangeiras.

“Esses encontros têm sido fundamentais para aprofundar a cooperação bilateral e multilateral, especialmente em temas como digitalização documental, seguros, harmonização regulatória e futura integração dos sistemas. Também res-

“
Outro ponto relevante em 2025 foi o início dos estudos técnicos para implementação do CRT-e

“
salto que 2025 não foi apenas um ano de discussões regulatórias. Começamos a observar uma mudança mais estrutural. A agenda internacional passou a dialogar com competitividade, eficiência e simplificação. Elementos como TIR, ATIT, CRT-e, pesos e dimensões, e corredores bioceânicos, que durante anos foram tratados de forma fragmentada, agora caminham para um mesmo programa de integração logística regional”, ressalta Guedes.





Existe uma grande expectativa pela implantação efetiva do Corredor Bioceânico que ligará Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Para o Brasil, por exemplo, o acesso da produção do Centro-Oeste a portos chilenos vai reduzir custos logísticos no comércio com a Ásia.

“Os estudos e projeções trabalhados pelo setor indicam um potencial relevante de ganhos, com redução de 10 a 15 dias no tempo de transporte e diminuição de custos que podem chegar a cerca de 30%, dependendo da origem, do destino e do tipo de carga.”

De acordo com Guedes, esses ganhos decorrem principalmente da combinação entre uma rota mais curta pelo Pacífico e da redução de gargalos operacionais e burocráticos, especialmente quando estiver associada a instrumentos de facilitação como o Convênio TIR (no fim de dezembro, a Presidência da República sancionou a adesão do Brasil à Convenção TIR).

Alguns encontros de que Danilo Guedes participou com países da região tiveram enfoque especial no Corredor Bioceânico e na coordenação logística entre os países. Segundo ele, a expectativa para 2026 é de continuidade dessas agendas, acompanhando o avanço das obras e da estruturação institucional do projeto. Guedes recorda que o corredor é essencial como eixo físico e estratégico de infraestrutura, mas esse tema caminhará lado a lado com a implantação do Convênio TIR como instrumento de facilitação e harmonização do trânsito internacional de mercadorias.

As boas práticas no exterior

Uma das viagens internacionais de Danilo Guedes, em 2025, foi a Istambul (Turquia), onde conheceu o Muratbey Customs Office, um complexo aduaneiro com área total de 220 mil metros quadrados, capaz de operar a cada dia cerca de mil caminhões na entrada e saída de produtos para o exterior.

A área reúne 35 mil metros quadrados de ar-

mazéns e inclui importante infraestrutura de apoio, com integração logística entre rodovias, ferrovias e processos alfandegários avançados. Na Turquia, o executivo da NTC&Logística esteve ao lado de representantes da IRU, União Internacional dos Transportes Rodoviários: Ana Taliberti, assessora jurídica sênior de TIR e Trânsito, e Erman Ereke, delegado-geral da Delegação Permanente da entidade.

“As agendas estratégicas realizadas com a IRU, especialmente na Turquia e em outros países da Europa e da Eurásia, mostram com clareza a importância dos complexos aduaneiros integrados como instrumento de competitividade e logística. Em regiões como Istambul, os complexos são planejados como verdadeiros hubs logísticos, reunindo infraestrutura física adequada, múltiplos órgãos intervenientes, operadores logísticos, áreas alfandegadas, pátios dimensionados para alto fluxo de caminhões e forte integração digital”, explica Guedes.

“O resultado é a redução de gargalos, com maior previsibilidade e eficiência no trânsito internacional de mercadorias. Para o Brasil, essas experiências reforçam que a melhoria da infraestrutura logística não passa apenas por obras físicas, mas por um desenho integrado de processos, governança e tecnologia, especialmente nas fronteiras e corredores internacionais”, conclui.

“Entendo que o maior desafio para os próximos anos será transformar decisões políticas e avanços legais em resultados operacionais concretos. Infraestrutura, governança, indicadores de desempenho e digitalização precisam caminhar juntos. O Brasil tem uma oportunidade histórica de se posicionar como hub logístico sul-americano, conectando o Atlântico ao Pacífico com eficiência. Para isso, integração regional, cooperação institucional e previsibilidade regulatória serão tão importantes quanto investimentos físicos”, conclui o vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais da NTC&Logística.

COMJOVEM

COMJOVEM consolida presença em todo o país e amplia contribuição ao Transporte Rodoviário de Cargas

Comissão aumentou a integração entre os Núcleos Regionais e potencializou os resultados das atividades desenvolvidas

Ao longo de 2025, a Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas (COMJOVEM), da NTC&Logística – sob a Coordenação Nacional de André Martinez de Simone e alinhada às diretrizes da entidade em assuntos que convalidem o desenvolvimento do setor – reafirmou seu compromisso de promover a formação de lideranças, integração e inter-relacionamento. Órgão auxiliar da administração da NTC&Logística, a Comissão avançou em sua missão de preparar novas gerações de empresários e executivos para os desafios do TRC, combinando produção de conhecimento, representatividade nacional e fortalecimento do associativismo.

As jovens lideranças empresariais da COMJOVEM compartilham experiências, discutem cenários, aprofundam informações técnicas e participam das agendas que impactam o transporte de cargas no Brasil. Essa atuação efetiva vem ampliando a relevância da Comissão e sua

contribuição para a NTC&Logística e o setor.

Em termos de presença nacional, a COMJOVEM encerrou o ano com uma estrutura sólida e capilarizada, reunindo 27 Núcleos Regionais ativos, distribuídos em 19 estados brasileiros. Foram mais de 600 jovens empresários e executivos envolvidos, ligados a mais de 420 empresas de transporte. Essa base representativa conferiu à Comissão uma visão plural do setor, refletindo as diferentes realidades regionais, operacionais e econômicas do TRC, ao mesmo tempo em que fortaleceu a convergência entre os Núcleos e a coordenação nacional.

A dinâmica de funcionamento da COMJOVEM esteve pautada pela integração entre as instâncias regionais e nacionais, com reuniões periódicas, agendas técnicas, encontros presenciais e atividades híbridas. Essa estrutura favoreceu a circulação de informações, a troca de boas práticas e a identidade institucional da Comissão, estimulando o engajamento dos participantes e a formação de uma rede colaborativa de jovens líderes do transporte.

A participação da COMJOVEM nos principais eventos da NTC&Logística foi outro destaque do período. A Comissão esteve presente em congressos, reuniões, encontros técnicos e regionais, contribuindo para debates sobre temas centrais para o setor, como custos operacionais, tarifas de frete, segurança logística, inovação tecnológica,

**A Comissão
avançou em sua
missão de preparar
novas gerações
de empresários e
executivos para os
desafios do TRC**

transformação digital, sustentabilidade, relações trabalhistas, saúde e bem-estar, governança e compliance. Essa inserção corrobora a otimização da aprendizagem dos integrantes da Comissão.

Em 2025, as pautas relacionadas aos princí-

pios ESG (Meio Ambiente, Social e Governança) estiveram presentes de forma transversal nas ações da COMJOVEM. A Comissão promoveu e participou de iniciativas voltadas à sustentabilidade ambiental, à valorização das pessoas, à segurança nas operações, à promoção da saúde física e emocional, à inclusão e à responsabilidade social. Essas ações refletiram a compreensão de que o desenvolvimento do TRC passa, necessariamente, por práticas empresariais mais responsáveis, éticas e alinhadas às demandas da sociedade contemporânea.

Nesse contexto, a COMJOVEM reforçou seu compromisso com a formação de lideranças conscientes, capazes de conciliar eficiência operacional, responsabilidade social e visão a longo prazo. O debate sobre saúde mental, qualidade de vida, equilíbrio entre vida pessoal e profissional, e gestão humanizada ganhou espaço nas pautas da Comissão.

O ponto alto da agenda nacional da COMJOVEM foi a realização do seu 18º Encontro Nacional, promovido durante o Congresso NTC 2025, em Mogi das Cruzes (SP). O evento reuniu jovens empresários e executivos de todas as regiões do país com uma programação abrangente e diversificada, que combinou conteúdo técnico, reflexões sobre liderança, debates e integração institucional.

O 18º Encontro Nacional também marcou a transição da governança da COMJOVEM para os próximos dois anos (2025-2027), com a posse da nova Coordenação Nacional: Hudson Rabelo, que passou a exercer a função de coordenador nacional, ao lado de Jéssica Caballero e Ítalo Grativol, como vice-coordenadores nacionais, iniciando um novo ciclo de atuação pautado pela continuidade institucional, pelo diálogo permanente e pela potencialização do desempenho da Comissão.

Ao assumir a Coordenação Nacional, Hudson Rabelo destacou o caráter coletivo da COMJOVEM e a importância da proximidade com os Núcleos Regionais. “É uma honra assumir essa Coordenação. Nada se constrói sozinho, e a COMJOVEM é, acima de tudo, um trabalho em equipe. Vamos seguir mais próximos, trabalhando juntos todas as semanas, ouvindo os Núcleos Regionais, recebendo ideias e feedbacks, e mantendo o compromisso de levar conhecimento, integração e desenvolvimento para jovens empresários de

todo o Brasil”, garantiu.

O desempenho da COMJOVEM, no ano de 2025, distinguiu-se pela expansão da presença nacional, da participação técnica e do aprimoramento das lideranças do Transporte Rodoviário de Cargas, contribuindo para a construção de um setor cada vez mais moderno, competitivo, sustentável e preparado para os desafios do futuro.

Números da COMJOVEM 2024/2025

1.011  Doações de **Sangue**

956h  **Horas de Reunião**
(Reuniões de Núcleo e compartilhadas)

155  Média de **Participantes em Reunião**

28  **Visitas Técnicas**

79  Ações **ESG**

59  **Artigos Técnicos**

138  **Atividades Compartilhadas**

283  Participações em **Eventos da NTC&Logística** ou outras entidades do TRC

190  Participações em **reuniões de Federação e Sindicato**

32  Entrada de **novos membros** 2024/2025

COMJOVEM

Logística humanitária e o transporte rodoviário: o papel do setor em situações de emergência



As situações de emergência, como desastres naturais, expõem com clareza o papel estratégico da logística e, em especial, do transporte rodoviário na proteção da vida e na manutenção da resiliência econômica. O Brasil, com dimensões continentais e grandes contrastes regionais, enfrenta desafios intensos neste campo. O aumento da frequência e da intensidade dos desastres naturais nas últimas décadas tem revelado lacunas estruturais e operacionais que precisam ser superadas com urgência.

Em 2023, o país registrou 1.161 ocorrências de desastres naturais - o maior número desde o início do monitoramento. Essa realidade evidencia a necessidade de sistemas logísticos mais eficientes e integrados. Eventos extremos como enchentes, deslizamentos e secas são agravados por fatores como mudanças climáticas, urbanização desordenada e desigualdade no acesso à infraestrutura básica. Milhares de comunidades vivem em condições de alta vulnerabilidade, em que o tempo de resposta pode significar a diferença entre a vida e a morte.

A reação rápida a essas emergências é frequentemente prejudicada por barreiras logísticas estruturais e organizacionais. A complexidade territorial do país, a desigualdade na distribuição

Em 2023, o país registrou 1.161 ocorrências de desastres naturais

da infraestrutura de transporte e a fragmentação entre os diversos atores (órgãos públicos, organizações não governamentais e setor privado) dificultam uma ação rápida, coordenada e eficaz.

Em momentos críticos, a exemplo de desastres naturais, a logística humanitária torna-se fundamental para garantir o envio ágil e seguro de suprimentos essenciais, como alimentos, água potável, medicamentos, roupas e equipamentos de resgate. Além disso, é por meio dela que se viabiliza a mobilização de equipes de socorro e a retirada de populações em áreas de risco.

Nesse contexto, o transporte rodoviário de cargas exerce um papel central, pois representa o



principal meio logístico do Brasil, responsável por cerca de 60% da movimentação de mercadorias no território nacional. A capilaridade e flexibilidade operacional o tornam indispensável para alcançar regiões afetadas com rapidez, especialmente onde outros modais têm acesso limitado ou foram comprometidos.

A catástrofe no Rio Grande do Sul, em abril de 2024, é um exemplo contundente da relevância do transporte rodoviário em cenários de emergência. Enchentes afetaram mais de 90% das cidades do estado, exigindo uma resposta nacional articulada. Transportadoras de todo o país mobilizaram carretas com doações e suprimentos. A eficácia desse socorro foi diretamente proporcional à capacidade da rede logística em operar com agilidade, mesmo em condições extremas.

Além das rodovias, galpões logísticos também foram mobilizados por empresas privadas para servir como centros de distribuição emergenciais, demonstrando como a força das empresas do TRC no Brasil é essencial à sociedade.

As transportadoras foram fundamentais na entrega de alimentos, medicamentos, água potável e outros itens de primeira necessidade às comunidades isoladas pelas enchentes. Mesmo com diversas rodovias interditadas, os caminhoneiros atuaram em tempo integral para manter o fluxo de mercadorias e atender às necessidades da população. Além disso, veículos de carga foram adaptados para auxiliar no transporte de pessoas resgatadas e no deslocamento de equipes de socorro, contribuindo significativamente para as ações de salvamento em áreas de difícil acesso.

Assim, apesar dos enormes desafios e prejuízos enfrentados, o transporte rodoviário de cargas foi vital para a resposta emergencial e para a recuperação do Rio Grande do Sul após as enchentes de 2024. A atuação do setor demonstrou resiliência e solidariedade, evidenciando sua importância estratégica para o país.

Mas o Brasil não está sozinho nesses desafios. O estudo de desastres internacionais oferece lições valiosas sobre a importância da logística em contextos críticos. No Haiti, após o terremoto de 2010, a logística internacional coordenada pela ONU (por meio de frotas como as da Logistique Handicap International/Atlas) foi essencial para levar assistência às regiões mais afetadas, enfrentando um cenário de infraestrutura colapsada.

Cada uma dessas experiências reforça que, sem logística eficiente, não há resposta eficaz. O transporte rodoviário, por sua capilaridade e flexibilidade, ocupa posição de destaque nesse ecossistema, principalmente em países com grandes extensões territoriais como o Brasil.

Diante da crescente frequência dos desastres naturais e da imprevisibilidade das crises, o transporte rodoviário e a logística devem ser tratados como ativos estratégicos. Investimentos em infraestrutura viária, sistemas de informação integrados, capacitação de profissionais e parcerias entre setores público e privado são fundamentais para aumentar a capacidade de resposta e recuperação em cenários de emergências. Mais do que mover cargas, o TRC, em tempos de crise, se estabelece como pilar essencial da solidariedade e da resiliência social e econômica.

COMJOVEM

A nova largada do transporte rodoviário: tecnologia, sustentabilidade e eficiência nas estradas brasileiras



A Fórmula 1, ao longo dos anos, mostrou como a inovação pode mudar o esporte e transformar coadjuvantes em campeões. Tecnologias revolucionárias como controle de tração, suspensão ativa, carros com seis rodas, difusores traseiros duplos, asas móveis e até mesmo o KERS – sistema de recuperação de energia pelo calor dos freios – ajudaram a moldar equipes campeãs como a Tyrrell, Williams, McLaren, Brawn GP e a Red Bull Racing, que até então ocupavam papéis secundários no grid.

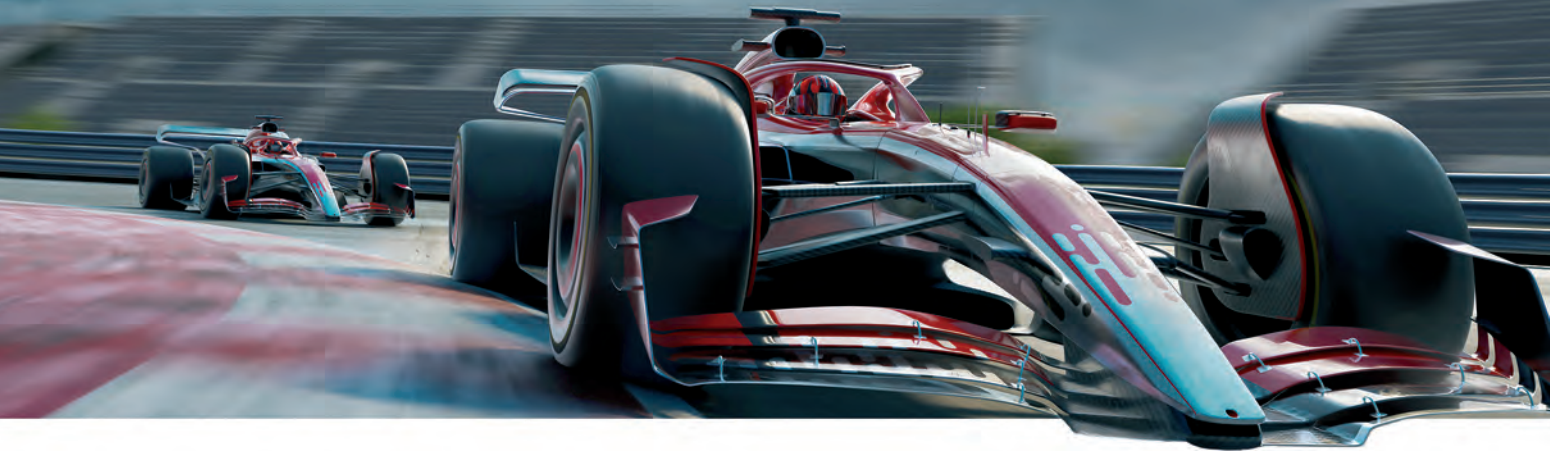
Essas inovações não apenas alteraram a dinâmica das corridas, como também impulsionaram o desenvolvimento de soluções que hoje fazem parte da indústria automobilística. A eletrificação parcial dos motores, a eficiência energética e sistemas avançados de monitoramento são exemplos claros de como o que antes estava restrito às pistas passou a impactar diretamente o transporte no dia a dia.

Essas tecnologias não se limitam apenas aos carros de passeio e começam a ganhar espaço também no setor de veículos pesados, abrindo caminho para uma transformação necessária no transporte rodoviário de cargas. Assim como em uma corrida de Fórmula 1, em que cada décimo de segundo pode fazer a diferença entre a vitória e a derrota, o TRC brasileiro também depende de eficiência e atualização constante para manter sua competitividade.

Entretanto, enquanto as equipes de corrida renovam seus carros a cada temporada, a frota de caminhões do Brasil apresenta uma idade média superior a 15 anos. Essa defasagem traz impactos diretos para toda a cadeia logística: consumo elevado de combustível, emissões excessivas de poluentes, custos de manutenção cada vez mais altos e uma redução significativa da confiabilidade operacional.

Em um cenário econômico competitivo, operar com veículos antigos significa estar sempre em desvantagem. Por isso, a renovação da frota e a adoção de veículos pesados de baixa emissão não são apenas uma tendência, mas uma necessidade urgente para o país.

O transporte rodoviário responde por mais de 60% da movimentação de cargas no Brasil, o que o torna estratégico para a economia nacional. Substituir caminhões obsoletos por mode-



los modernos, equipados com tecnologias Euro 6, motores híbridos, movidos a gás natural ou até mesmo elétricos, pode gerar impactos diretos e mensuráveis.

Estudos indicam que a economia de combustível pode chegar a 25% quando comparada à dos modelos antigos. Além disso, veículos mais modernos contam com sistemas avançados de telemetria e diagnóstico, que permitem

O transporte rodoviário responde por mais de 60% da movimentação de cargas no Brasil

a manutenção preditiva e reduzem as paradas não programadas, aumentando a disponibilidade operacional. Essa combinação entre eficiência energética e previsibilidade de manutenção pode representar uma grande vantagem competitiva para as transportadoras.

A renovação da frota também tem um papel fundamental na redução dos custos logísticos. Veículos mais eficientes não apenas consomem menos combustível, como também reduzem o desgaste de componentes e a frequência de reparos complexos. Isso gera economia direta para as empresas, melhora os prazos de entrega e aumenta a confiabilidade junto aos clientes.

Em um mercado no qual margens de lucro muitas vezes são estreitas e escalar o negócio é quase um imperativo, qualquer ganho de eficiência pode representar a diferença entre

crescer ou apenas sobreviver. Além dos aspectos econômicos, a dimensão ambiental torna a renovação da frota ainda mais urgente.

Caminhões antigos são grandes emissores de dióxido de carbono (CO₂), óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado, substâncias que impactam diretamente a saúde pública e contribuem para o aquecimento global.

No entanto, assim como a Fórmula 1, que a partir de 2026 contará com o combustível sintético E-Fuel, o transporte já conta com alternativas seguras como o Diesel Verde, apresentado no painel do Encontro Nacional da COMJOVEM em 2024.

A transição para veículos de baixa emissão tem potencial para reduzir em até 90% as emissões de poluentes atmosféricos locais, tornando o transporte rodoviário mais alinhado com os compromissos ambientais globais. Essa mudança não é apenas uma questão de responsabilidade social: grandes embarcadores e empresas globais já exigem cadeias de suprimentos mais limpas e estão priorizando fornecedores que adotam práticas sustentáveis.

Mesmo diante de tantos benefícios, a modernização da frota brasileira enfrenta desafios significativos. O primeiro deles é o custo de aquisição dos veículos. Caminhões movidos a gás natural, híbridos ou elétricos ainda têm um preço elevado quando comparados aos modelos tradicionais a diesel. E a infraestrutura de abastecimento e recarga no país ainda é limitada, o que dificulta a adoção de tecnologias como a eletrificação em larga escala. Para superar essas barreiras, é indispensável a participação do poder público com políticas de incentivo claras e eficazes.

Programas de financiamento acessíveis, linhas de crédito específicas para renovação de frota e projetos de sucateamento com incentivos para retirada de caminhões antigos podem acelerar essa transição. Benefícios fiscais para aquisição de veículos de baixa emissão e investimentos em infraestrutura, como a expansão de pontos de abastecimento de gás natural e eletropostos, são igualmente necessários.

Além disso, campanhas de conscientização voltadas para transportadores podem evidenciar que a renovação da frota não é apenas uma questão regulatória, mas também uma oportunidade real de aumentar a lucratividade e reduzir riscos operacionais.

Nesse contexto, é possível traçar um paralelo direto com a Fórmula 1. Assim como as equipes de ponta entenderam que investir em inovação era a única forma de permanecerem competitivas, o transporte rodoviário brasileiro precisa encarar a eletrificação e a modernização da frota como uma corrida pela sobrevivência no mercado. A

Para superar essas barreiras, é indispensável a participação do poder público

diferença é que, neste caso, não se trata apenas de ganhar títulos ou estabelecer recordes, mas de garantir a competitividade econômica, reduzir impactos ambientais e preparar o país para um futuro logístico mais eficiente e sustentável.

A renovação da frota de caminhões no Brasil não deve ser vista como um custo, mas como um investimento estratégico, capaz de transformar todo o setor de transporte de cargas. Assim como a Fórmula 1 usou a eletrificação para redefinir os limites de desempenho e eficiência, o Brasil precisa acelerar rumo à modernização. Quem apostar na inovação agora largará na pole position e terá vantagem nessa corrida que não ocorre nas pistas, mas nas estradas que conectam e sustentam a economia nacional.



Liderança e inovação como motores da competitividade no transporte de cargas

Em um cenário de transformações estruturais no transporte rodoviário de cargas – marcado pela pressão por eficiência operacional, pela incorporação de novas tecnologias e pelos desafios da agenda ambiental –, a qualificação de lideranças se consolida como vetor estratégico para a competitividade do setor. Em 2025, o ITL – Instituto de Transporte e Logística ampliou sua atuação nesse campo, fortalecendo iniciativas voltadas à formação executiva e ao desenvolvimento de soluções alinhadas às demandas contemporâneas das empresas transportadoras.

Ao longo do ano, foram iniciadas 14 novas turmas, com 551 gestores e executivos formados, impactando diretamente 231 empresas. Com investimentos superiores a R\$ 22 milhões, as ações reforçam o papel da formação estratégica na preparação de quadros capazes de atuar em um ambiente empresarial cada vez mais complexo, competitivo e regulado.

A expansão do portfólio educacional refletiu desafios estruturais do setor. Entre as iniciativas, destacam-se programas voltados à sucessão nas empresas familiares – aspecto crítico em um segmento composto majoritariamente por organizações com esse perfil – e à gestão de ativos, com abordagem alinhada a boas práticas internacionais e à eficiência operacional das frotas. Essas frentes contribuem para fortalecer a governança corporativa, a continuidade dos negócios e a racionalização de custos, fatores determinantes para a sustentabilidade econômica das transportadoras.

Outro eixo relevante foi o avanço do deba-



João Victor Mendes

Diretor-Executivo do ITL -
Instituto de Transporte
e Logística

**Ao longo do ano,
foram iniciadas
14 novas turmas,
com 551 gestores
e executivos
formados,
impactando
diretamente
231 empresas**

te sobre sustentabilidade e inovação. Programas dedicados à aplicação de critérios ESG no transporte multimodal e à capacitação em inovação prepararam executivos para lidar com exigências regulatórias, mudanças de mercado e adoção de novas tecnologias. A qualificação profissional, nesse contexto, tem papel central na adaptação do transporte nacional a padrões cada vez mais exigentes de eficiência, responsabilidade socioambiental e competitividade.

Além da formação executiva, o ITL promoveu ambientes de integração e troca de experiências entre lideranças do setor. A segunda edição da

Rede Alumni do Transporte estimulou networking e aprendizado contínuo, enquanto iniciativas como o Prêmio Inova Transporte incentivaram a implementação de soluções inovadoras com impacto prático nas operações logísticas.

O debate estratégico também esteve presente na quinta edição do Fórum ITL de Inovação do Transporte (FIT) e em workshops dedicados à descarbonização e ao uso de inteligência artificial na logística e mobilidade. Temas como emissões, eletrificação, biocombustíveis, eficiência operacional e compliance tecnológico reforçam a necessidade de preparação das empresas para mudanças regulatórias e tecnológicas que já impactam o transporte de cargas.

Essas iniciativas dialogam diretamente com

as agendas estratégicas do setor, construídas em conjunto com entidades representativas como a NTC&Logística. A convergência institucional fortalece a representação empresarial, contribui para a formulação de soluções estruturais e amplia a capacidade de resposta das transportadoras diante de desafios.

Ao consolidar uma agenda educacional conectada às prioridades do transporte rodoviário de cargas, o ITL reafirma seu papel como instrumento de desenvolvimento setorial. Investir na formação de lideranças, na disseminação da inovação e na integração institucional é investir na competitividade e na sustentabilidade do transporte brasileiro - elemento essencial para o funcionamento da economia e para a integração logística do país.





MESA REDONDA

Em diálogo com as principais lideranças, a NTC&Logística apresenta um retrato atual do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil

A força do sistema associativo: lideranças do transporte analisam o presente e projetam o futuro do setor no Brasil

Em um setor que conecta o Brasil de ponta a ponta, compreender os desafios, avanços e perspectivas do Transporte Rodoviário de Cargas exige, antes de tudo, ouvir quem está na linha de frente dessa construção. Foi com esse propósito que a NTC&Logística reuniu, nesta edição do Anuário 2025/2026, presidentes de federações, entidades nacionais e representantes de segmentos estratégicos do transporte, todos integrantes de um sistema associativo que sustenta, com capilaridade e consistência, a representatividade do setor em todo o país.

Mais do que uma coleta de opiniões, esse material foi estruturado como uma escuta qualificada, baseada na experiência acumulada dessas lideranças que atuam diretamente nas mais diversas realidades regionais e operacionais do Brasil. Ao longo desse processo, buscamos compreender não apenas os principais desafios enfrentados em 2025, mas também as estratégias adotadas, os caminhos construídos e as prioridades que devem orientar o setor em um cenário cada vez mais dinâmico, complexo e interdependente.

As perguntas foram elaboradas com o objetivo de extrair um panorama estratégico e plural, contemplando temas estruturantes como ambiente regulatório, custos operacionais, segurança, infraestrutura, relações institucionais, modernização da gestão e desenvolvimento dos sindicatos. As respostas, por sua vez, refletem a diversidade do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil, um setor que abrange desde operações altamente especializadas, como o transporte de produtos perigosos, cargas excepcionais e valores, até a movimentação ampla de bens que sustenta a economia nacional.

Esse recorte evidencia que os desafios são, ao mesmo tempo, nacionais e regionais. Se, por um lado, há pautas comuns, como o aumento dos custos operacionais, a insegurança jurídica, a necessidade de modernização e a escassez de mão de obra qualificada, por outro, as particularidades locais seguem exigindo respostas específicas, adaptadas às condições logísticas, econômicas e estruturais de cada região do país.

A infraestrutura logística se consolidou como um dos temas mais sensíveis ao longo de 2025. Episódios recentes e limitações históricas transparecem a urgência de investimentos

consistentes, planejamento de longo prazo e maior integração entre os modais, fatores indispensáveis para garantir eficiência, segurança e competitividade ao setor. Em diferentes regiões, a precariedade das rodovias, as restrições operacionais e os gargalos logísticos impactaram diretamente o desempenho das empresas, ratificando a necessidade de atuação coordenada entre iniciativa privada e poder público.

Nesse contexto, o papel das entidades associadas à NTC&Logística se mostra ainda mais relevante. Presentes em todas as regiões do Brasil, as federações e sindicatos atuam como verdadeiros pilares do setor, promovendo a interlocução institucional, organizando as demandas locais, qualificando o debate técnico e contribuindo para a construção de soluções que dialogam com a realidade de seus representados. Trata-se de um sistema que não ape-

As respostas refletem a diversidade do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil

nas representa, mas também orienta, integra e fortalece o Transporte Rodoviário de Cargas em escala nacional.

A atuação institucional emerge de forma recorrente nas respostas das entidades como um dos principais vetores de transformação. Em 2025, intensificou-se o diálogo com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, por meio de agendas estruturadas, articulação política e participação ativa em fóruns estratégicos. Essa aproximação foi fundamental para dar visibilidade às demandas do setor, influenciar decisões e construir um ambiente mais equilibrado para o desenvolvimento das atividades.

Outro ponto de destaque foi a segurança, especialmente no enfrentamento ao roubo de cargas e na proteção das operações logísticas. As entidades reforçaram a importância da integração com órgãos de segurança pública, da

troca de informações e da construção de estratégias conjuntas para mitigar riscos e preservar a continuidade das operações.

Paralelamente, ganha força o movimento de modernização do setor, impulsionado pelo uso de dados, pela adoção de tecnologias, pela qualificação da gestão e pelo fortalecimento das estruturas sindicais. A disseminação de informações estratégicas, a capacitação de lideranças e a profissionalização das entidades foram apontadas como fatores essenciais para aumentar a eficiência, a competitividade e a sustentabilidade do Transporte Rodoviário de Cargas.

A relação entre a NTC&Logística e entidades filiadas também ressalta como um elemento estruturante desse processo. Ao longo de 2025, a atuação conjunta foi ampliada em diversas frentes, incluindo debates regulatórios, articulação legislativa, produção de conteúdo técnico e participação em eventos estratégicos. Esse alinhamento institucional fortaleceu a representatividade do setor, expandiu sua capacidade de influência e consolidou uma atuação mais coesa em âmbito nacional.

Além disso, as contribuições reunidas neste Anuário revelam a pluralidade do setor, que vai muito além do transporte tradicional de cargas. Segmentos como o transporte de valores, de produtos perigosos e de cargas especiais trazem complexidades próprias, exigências específicas e níveis elevados de especialização, corroborando a dimensão e a relevância estratégica do transporte na economia brasileira.

Ao reunir essas diferentes vozes, a NTC&Logística reafirma seu compromisso com a construção de um setor mais forte, integrado e preparado para os desafios do presente e do futuro. Este conteúdo, portanto, não se limita a registrar percepções, ele traduz a visão de quem lidera, decide e atua diretamente na transformação do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil.

Nas páginas a seguir, apresentamos os principais insights dessas lideranças em formato de perguntas e respostas. Um retrato técnico e fiel de um setor essencial para o desenvolvimento do país, focado na experiência de quem conhece, vive e representa o Transporte Rodoviário de Cargas em toda a sua grandeza.



**Oswaldo Vieira
Caixeta Junior**

Presidente da Associação
Brasileira de Transporte e
Logística de Produtos
Perigosos (ABTLP)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela ABTLP em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

O ano de 2025 marcou o início da minha gestão à frente da ABTLP, juntamente com toda a diretoria que me acompanha nesse grande desafio de presidir a única entidade de classe que representa, em âmbito nacional, as empresas de transporte de produtos perigosos no Brasil. Assumimos essa responsabilidade com senso de dever público, diálogo institucional e compromisso com a segurança, a legalidade e a sustentabilidade do setor.

Logo no início de 2025, um tema de extrema relevância e gravidade se impôs à nossa agenda: o colapso da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, que liga os municípios de Estreito (MA) e Aguiarnópolis (TO), sobre o Rio Tocantins, ocorrido em dezembro de 2024. O episódio evidenciou, de forma trágica, a fragilidade da infraestrutura logística nacional e suas consequências diretas para a sociedade e para os operadores do transporte.

Algumas empresas associadas estiveram diretamente envolvidas nessa ocorrência, o que levou a ABTLP a atuar de maneira imediata e responsável. Nossos esforços concentraram-se em oferecer suporte técnico, jurídico e institucional, garantindo a continuidade das operações com segurança, transparência e respeito às normas vigentes, ao mesmo tempo em que defendemos que a responsabilização recaísse sobre os verdadeiros culpados, aqueles que, por omissão ou negligência, expuseram transportadores, trabalhadores e usuários da via a um risco inaceitável.

Uma tragédia que resultou na perda de 14 vidas, além de três pessoas ainda desaparecidas, não pode ser tratada com superficialidade ou transferência indevida de responsabilidades.

Nesse contexto, a infraestrutura nacional tornou-se um dos principais eixos de debate ao longo do primeiro semestre de 2025. A ABTLP teve papel ativo e protagonista nessas discussões, levando aos fóruns competentes a posição clara do setor, de que não é admissível exigir níveis cada vez mais elevados de segurança e conformidade das empresas de transporte sem que o Estado assegure condições mínimas e adequadas de infraestrutura.



**Paulo Afonso
Rodrigues da
Silva Lustosa**

Presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas & Logística (FENATAC)

Qual foi o foco da política institucional promovida pela FENATAC junto aos sindicatos, em 2025, visando a modernização do setor de Transporte Rodoviário de Cargas?

Em 2025, nosso foco foi oferecer informação qualificada e útil, apresentar um raio-x do setor em nossa região, enfim, dar aos sindicatos todos os insumos necessários para que o empresário pudesse tomar decisões baseadas em dados seguros e verdadeiros.

Acreditamos que informação relevante e conteúdo qualificado são diferenciais que ajudam muito na implementação de políticas e na definição de ações para melhorar o dia a dia do transportador.

Para tanto, a Federação promoveu encontros, buscou especialistas que falaram em nossos eventos, orientou e apresentou análises e pareceres sobre temas jurídicos caros ao setor, tais como carga horária de motoristas, seguro, frete, entre outros.

Outra importante ação para gerar informação útil e de qualidade aos sindicatos foi a contratação dos serviços do Observatório Empresarial. Por meio desses serviços, a FENATAC pôde entregar relatórios completos do setor de transporte de cargas para cada sindicato.

Esses relatórios informam a quantidade real de empresas que estão atuando em cada cidade, número de empregos abertos, número de vagas fechadas, tendências, enfim, uma análise profunda e valiosa da região de atuação de cada um de nossos sindicatos.

Essas informações permitiram que os sindicatos identificassem empresas que atuavam de forma “invisível” para a entidade, abrindo possibilidades de aproximação e contribuindo diretamente para a definição de ações em cada região.

Com relação às ações voltadas à modernização do setor, nosso foco seguiu amparado na busca de informações qualificadas que contribuam para esse processo contínuo, que envolve competitividade, conformidade regulatória e segurança operacional, com prioridade na profissionalização da gestão e na transformação digital.



**Daniele Azevedo
de Souza
Capobiango**

Presidente da Federação Nacional das Empresas de Transporte de Valores (FENAVAL)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FENAVAL em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

Em 2025, a FENAVAL enfrentou o desafio de reposicionar a entidade que representa o setor de transporte de valores em um ambiente marcado por mudanças estruturais, decorrentes da evolução dos meios de pagamento, das alterações regulatórias e do aumento das exigências relacionadas à segurança e à eficiência operacional.

Para responder a esse cenário, a atuação da Federação foi orientada por uma estratégia institucional consistente, baseada no fortalecimento da representação setorial, na atuação proativa junto aos órgãos públicos e no estímulo a parcerias estratégicas do setor de transporte.

O diálogo permanente com autoridades e a articulação com entidades representativas esteve fortemente direcionado à defesa da segurança como eixo central, reconhecendo o transporte de valores como um serviço essencial à estabilidade econômica e à proteção de ativos estratégicos.

A gestão priorizou uma atuação institucional proativa junto aos órgãos de segurança pública, reguladores e formuladores de políticas, com foco no combate à criminalidade organizada, na mitigação de riscos operacionais e na preservação da integridade de trabalhadores, empresas e da sociedade.

As estratégias adotadas incluíram o fortalecimento do diálogo institucional, a defesa de marcos regulatórios compatíveis com a realidade dos riscos enfrentados pelo setor, bem como a valorização da capacitação profissional como elemento fundamental para a prevenção de ilícitos e o aumento da resiliência operacional.



**Gladstone Viana
Diniz Lobato**

Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado de Minas Gerais (FETCEMG)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FETCEMG em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

Em 2025, o principal desafio enfrentado pela Federação das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado de Minas Gerais foi a adaptação do setor às constantes mudanças regulatórias e ao cenário econômico desafiador, que impactaram diretamente os custos operacionais e a sustentabilidade das empresas de transporte de cargas.

Diante desse contexto, a gestão adotou como estratégia o fortalecimento do diálogo institucional com os órgãos públicos, a atuação firme na defesa dos interesses do setor e o investimento em articulação com os sindicatos filiados.

Paralelamente, foram promovidas ações de orientação e capacitação, buscando apoiar as empresas na adequação às novas exigências e no ganho de eficiência operacional, garantindo a representatividade e a resiliência do transporte de cargas em Minas Gerais.

Qual foi o foco da política institucional promovida pela FETCESP junto aos sindicatos, em 2025, visando a modernização do setor de Transporte Rodoviário de Cargas?

O objetivo em relação aos sindicatos da base territorial da Federação é contribuir diretamente para o desenvolvimento e consolidação de cada um dentro da região que representa. E que isso se dê junto às empresas de transporte da região, acatando as reivindicações e demandas existentes, mas também no âmbito político. Cada região possui demandas específicas e devem ser tratadas individualmente.

O papel da Federação é suportar e estar lado a lado em cada jornada estabelecida, pavimentando caminhos junto ao poder público para que os sindicatos possam caminhar e atingir seus objetivos. A Federação só se torna forte com sindicatos fortes.



Carlos Panzan

Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP)



Nilson Gibson
Sobrinho

Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste (FETRACAN)

Qual foi o foco da política institucional promovida pela FETRACAN junto aos sindicatos, em 2025, visando a modernização do setor de Transporte Rodoviário de Cargas?

O foco da política institucional da FETRACAN em 2025 esteve na modernização da gestão sindical e empresarial, estimulando a adoção de práticas mais eficientes, a profissionalização da representação e o alinhamento estratégico às transformações do setor.

Destacaram-se ações voltadas à qualificação de dirigentes, por meio do Sistema Transporte, bem como o fortalecimento da governança, o incentivo ao uso de indicadores de desempenho e a ampliação do debate sobre inovação, sustentabilidade e relações de trabalho, sempre respeitando as especificidades regionais.

Além disso, foram promovidos diversos debates por meio de eventos que fortaleceram e aproximaram os sindicatos e as representações laboral e patronal, contribuindo para a prevenção de conflitos e a mitigação de riscos jurídicos.

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FETRAMAZ em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

O principal desafio enfrentado pela FETRAMAZ em 2025 esteve diretamente relacionado ao aumento expressivo dos custos operacionais, especialmente em função da elevação do preço do diesel, da carga tributária e das dificuldades logísticas inerentes à Região Amazônica.

A realidade da Região Norte impõe condições muito particulares ao Transporte Rodoviário de Cargas, com grandes distâncias, limitações de infraestrutura, sazonalidade climática e dependência de outros modais para garantir o abastecimento e a integração regional. Diante desse cenário, a Federação intensificou sua atuação institucional junto aos órgãos públicos, defendendo medidas que possam reduzir os impactos desses custos sobre as empresas transportadoras, bem como a necessidade de investimentos em infraestrutura.

Além disso, foram promovidas ações voltadas à orientação das empresas, incentivo à adoção de tecnologias e à melhoria da gestão operacional, buscando maior eficiência e sustentabilidade para o setor na região amazônica.



Irani Bertolini

Presidente da Federação das Empresas de Logística, Transportes e Agenciamento de Cargas da Amazônia (FETRAMAZ)



Dagnor Roberto Schneider

Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRANCESC)

Qual foi o foco da política institucional promovida pela FETRANCESC junto aos sindicatos, em 2025, visando a modernização do setor de Transporte Rodoviário de Cargas?

A FETRANCESC tem direcionado seus esforços para fortalecer os sindicatos filiados, promovendo a modernização da gestão e o acesso a informações estratégicas para o setor.

Um dos principais destaques foi a estruturação do Observatório FETRANCESC, uma ferramenta que reúne, organiza e analisa dados relevantes sobre o Transporte Rodoviário de Cargas, permitindo uma visão mais precisa e qualificada da realidade do setor.

Com base nessas informações, os sindicatos passaram a ter melhores condições para atuar junto às empresas, apoiar tomadas de decisão e dialogar com o poder público de forma mais embasada.

Além disso, a Federação incentivou a qualificação de lideranças, o uso de tecnologia e a adoção de práticas de gestão mais eficientes, contribuindo para a evolução do setor em Santa Catarina.

Qual foi o papel da Federação no fortalecimento da atuação dos sindicatos e na articulação com outras entidades do setor, em 2025?

A atuação da Federação esteve fortemente direcionada ao fortalecimento dos sindicatos filiados, promovendo maior integração entre as entidades e ampliando a representatividade do setor junto aos diferentes atores da cadeia produtiva.

Nesse sentido, foram intensificadas as ações de relacionamento institucional, tanto com o poder público quanto com entidades empresariais e organizações representativas de outros segmentos econômicos, buscando construir agendas comuns e soluções conjuntas para os desafios enfrentados pelo Transporte Rodoviário de Cargas.

A Federação também atuou como um elo estratégico entre os sindicatos e outras instituições, promovendo o compartilhamento de informações, experiências e boas práticas, contribuindo para o desenvolvimento regional e para o fortalecimento do setor no estado do Rio de Janeiro.



Eduardo Rebuzzi

Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSCARGA)



Sérgio Malucelli

Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FETRANSPAR em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

Um dos principais desafios enfrentados pela FETRANSPAR em 2025 esteve relacionado às questões regulatórias que impactam diretamente o setor de Transporte Rodoviário de Cargas, especialmente no que diz respeito à segurança jurídica e à previsibilidade das regras.

A Federação atuou firmemente na defesa dos interesses do setor, promovendo o diálogo com o poder público e acompanhando de perto as discussões que envolvem alterações regulatórias.

Além disso, buscou orientar os sindicatos e as empresas quanto às mudanças em curso, contribuindo para a adaptação às novas exigências e para a redução de riscos operacionais e jurídicos.

Qual foi o papel da Federação na articulação institucional e no fortalecimento do setor no estado, em 2025?

A atuação da Federação esteve pautada na articulação institucional e no fortalecimento do setor de transporte no Espírito Santo, promovendo a integração entre empresas, sindicatos e demais entidades representativas.

Foram desenvolvidas ações conjuntas com o Transcapes e outras instituições, buscando ampliar o diálogo com o poder público e contribuir para a construção de políticas que atendam às demandas do setor.

Além disso, a Federação participou de eventos estratégicos, promoveu discussões relevantes e atuou de forma ativa em temas como segurança, infraestrutura e desenvolvimento econômico, reforçando o papel do Transporte Rodoviário de Cargas como vetor essencial para o crescimento do estado.



Renan Chieppe

Presidente da Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo (FETRANSPORTES)



**José Arlan da
Silva Rodrigues**

Presidente da Federação das Empresas
de Transporte de Cargas e Logística
do Nordeste (FETRANSLOG-NE)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FETRANSLOG-NE em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

O principal desafio enfrentado pela FETRANSLOG-NE em 2025 esteve relacionado às limitações estruturais da região Nordeste, especialmente no que diz respeito à infraestrutura logística, que impacta diretamente a competitividade das empresas e a eficiência das operações.

A malha rodoviária, em muitos trechos, apresenta condições inadequadas, o que eleva os custos operacionais, aumenta o tempo de deslocamento e compromete a segurança das operações.

Diante desse cenário, a Federação atuou de forma intensa na defesa de investimentos em infraestrutura, buscando sensibilizar o poder público sobre a importância estratégica da região para o desenvolvimento econômico do país.

Além disso, foram promovidas ações de integração regional, fortalecimento dos sindicatos e apoio às empresas transportadoras, com foco na melhoria da gestão e na busca por maior eficiência operacional.





**Francisco Carlos
Gonçalves
Cardoso**

Presidente da Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (FETRANSUL)

Qual foi o principal desafio enfrentado pela FETRANSUL em 2025 e qual estratégia foi adotada para superá-lo?

O ano de 2025 foi marcado por desafios significativos para o setor na Região Sul, especialmente em função dos impactos causados por eventos climáticos extremos, como as enchentes que atingiram o estado do Rio Grande do Sul.

Esses eventos comprometeram a infraestrutura, interromperam rotas importantes e geraram prejuízos relevantes para as empresas transportadoras.

Diante desse cenário, a Federação atuou de forma ativa na defesa do setor, buscando apoio do poder público, propondo medidas emergenciais e contribuindo para a reconstrução das condições operacionais.

Além disso, reforçou a importância de investimentos em infraestrutura resiliente, capaz de suportar eventos climáticos adversos, e intensificou o apoio às empresas associadas.





**Julio Eduardo
Simões**

Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA)

Qual foi o principal desafio enfrentado pelo setor de transporte de cargas pesadas e excepcionais em 2025 e qual foi o papel da entidade nesse contexto?

O principal desafio enfrentado pelo setor de transporte de cargas pesadas e excepcionais em 2025 esteve diretamente relacionado às limitações da infraestrutura viária brasileira, que não acompanha as necessidades específicas desse tipo de operação.

A falta de adequação das rodovias, a necessidade de autorizações especiais de trânsito (AETs), as restrições de circulação e a burocracia envolvida nos processos impactam diretamente os prazos, os custos e a viabilidade das operações.

Nesse contexto, o SINDIPESA atuou de forma estratégica na interlocução com os órgãos competentes, buscando aprimorar os processos, reduzir entraves e garantir maior previsibilidade para as empresas.

Além disso, a entidade trabalhou na orientação técnica das associadas e na defesa de melhorias estruturais que permitam o desenvolvimento sustentável do setor.





SÃO PAULO CONSOLIDANDO O PAPEL DO TRC NO CENÁRIO NACIONAL

A FETCESP e entidades regionais unidas na representação do Transporte Rodoviário de Cargas para o desenvolvimento do estado de São Paulo e todo o País.

Juntos somos mais fortes!



FETCESP - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo

Rua Orlando Monteiro, n.1 - Vila Maria
CEP: 02121-021 São Paulo/SP

fetcesp@fetcesp.com.br

(11) 2632-1011



FISCALIZAÇÃO

Logística farmacêutica em 2025: regulação, escala e atuação institucional

A NTC&Logística expandiu sua presença técnica no debate sanitário, acompanhou impactos normativos e articulou os diferentes elos da cadeia ao longo do ano

A logística farmacêutica de alta complexidade é uma das especialidades mais sensíveis e estratégicas do transporte rodoviário de medicamentos e fármacos no Brasil. Responsável por garantir a distribuição contínua e segura de insumos essenciais à saúde pública, o segmento exige elevados padrões operacionais, rigor regulatório e coordenação permanente entre agentes públicos e privados.

Em 2025, a NTC&Logística intensificou sua atuação institucional nesse contexto, por meio da Câmara Técnica de Transporte de Produtos Farmacêuticos (CT-Farma), acompanhando de forma sistemática os impactos regulatórios, dialogando com órgãos governamentais e articulando os diversos elos da cadeia logística. A agenda da entidade esteve concentrada na construção de soluções técnicas que assegurassem a integridade dos medicamentos sem comprometer a viabilidade operacional e econômica do transporte.

A implementação da Resolução da Diretoria Colegiada (RDC 430/2020) da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), em vigor desde março 2021, segue produzindo efeitos relevantes sobre o setor. A norma ampliou o escopo da fiscalização, que passou a abranger toda a cadeia de distribuição, incluindo de forma inédita os transportadores rodoviários. Em seus 90 artigos, a RDC estabeleceu exigências detalhadas



relativas ao monitoramento de temperaturas nas rotas de distribuição; controles ativos e passivos de temperatura no transporte; validação de sistemas informatizados; qualificação de pro-

A agenda da entidade esteve concentrada na construção de soluções técnicas que assegurassem a integridade dos medicamentos

cessos; protocolos de qualidade; treinamento de equipes; climatização de veículos e adequações em operações de transbordo (cross-docking) em ambientes climatizados.

Diante desse ambiente regulatório complexo e em constante evolução, a CT-Farma da NTC&Logística exerceu atuação consultiva e diretiva no acompanhamento técnico da norma, na análise de seus impactos práticos e na interlocução permanente com a Anvisa e entidades representativas do setor. Essa atuação incluiu

estudos de impacto regulatório, análises jurídico-operacionais e simulações de processos logísticos, com o objetivo de subsidiar o regulador com informações técnicas sobre a realidade do transporte farmacêutico no país.

O setor opera em escala nacional expressiva. Estimativas indicam a movimentação diária de aproximadamente 30 mil a 32 mil veículos, distribuídos em cerca de 3 mil pontos de operação logística, envolvendo diretamente cerca de 90 mil profissionais apenas na etapa de transporte, número que se amplia ao considerar armazenagem, distribuição e varejo. Essa dimensão reforça a necessidade de normas claras, exequíveis e alinhadas à realidade operacional.

Segundo o presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, o transporte farmacêutico demanda comprometimento técnico elevado e diálogo institucional constante. “Trata-se de um segmento vital para o país, que exige investimento, responsabilidade e segurança jurídica. A NTC&Logística atua de forma propositiva para contribuir com uma regulação que proteja a saúde pública sem inviabilizar as operações”, destacou.

Na mesma linha, o vice-presidente extraordinário de Transporte de Produtos Farmacêuticos e coordenador da CT-Farma, Gylson Ribeiro, ressaltou que 2025 foi marcado por um trabalho contínuo de articulação. “A regulação passou a



incidir diretamente sobre o transportador, o que exige diálogo técnico permanente. Nosso papel tem sido demonstrar à Anvisa a complexidade da operação, os impactos reais das exigências e a necessidade de ajustes que preservem a segurança sanitária e a coerência regulatória”, afirmou.

Perspectivas regulatórias e desafios em discussão

Apesar dos avanços observados, permanecem pontos de interpretação ambígua na norma, especialmente na interface entre fiscalização e execução operacional. Exigências como a verificação, pelo transportador, da regularidade sanitária do destinatário no momento da entrega seguem gerando insegurança jurídica e desafios práticos. Esses temas mantiveram-se em debate ao longo de 2025, com a NTC&Logística atuando para aprimorar a redação normativa e garantir maior previsibilidade às operações.

A entidade também acompanhou discussões sobre rastreabilidade, digitalização de registros, qualificação de prestadores de serviço e harmo-

Estimativas indicam a movimentação diária de aproximadamente 30 mil a 32 mil veículos

nização de exigências entre diferentes estados, temas que tendem a ganhar ainda mais relevância nos próximos ciclos regulatórios.

Encontro técnico como espaço complementar de diálogo

Como parte dessa agenda mais ampla desenvolvida ao longo de 2025, a Câmara Técnica Farma promoveu, no dia 7 de outubro, o 1º Encontro NTC Farma, na subsede da NTC&Logística, em São Paulo. O evento funcionou como um espaço de convergência técnica e institucional, reunindo representantes da indústria farmacêutica, da distribuição, da armazenagem, do transporte e do meio científico para discutir os avanços e desafios da cadeia de suprimentos farmacêuticos.

A programação contou com painéis técnicos,

análises históricas da norma e debates sobre impactos regulatórios, além da participação de especialistas e lideranças setoriais. O encontro reforçou diagnósticos já trabalhados ao longo do ano e contribuiu para ampliar o alinhamento entre os diferentes elos da cadeia, sem substituir o caráter contínuo da atuação institucional da NTC&Logística no tema.

A NTC&Logística avalia integrar o Encontro NTC Farma ao calendário institucional, como instrumento complementar de diálogo, mantendo como eixo central sua atuação permanente junto aos órgãos reguladores e ao setor produtivo, com foco na segurança sanitária, na viabilidade econômica e na continuidade do abastecimento de medicamentos no Brasil.

Segue, abaixo, um pequeno histórico das RDCs publicadas desde 2019, que fazem parte do trabalho da CT-Farma da NTC&Logística conjuntamente com outras entidades do segmento de Distribuição de Medicamentos. O resultado foi a prorrogação da vigência em 58 meses (4 anos) para a adaptação das empresas de transporte às novas normas e a criação pela Anvisa da “Análise de Risco” do fabricante, trazendo “Viabilidade Econômica” para a implantação da RDC no Transporte de Medicamentos.

RDC 304, de 17/09/2019, da Anvisa, entra em vigência em 16/03/2020 e passa a atribuir ao Transporte de Medicamentos obrigações tais como qualificar os transportadores; monitorar as condições de transporte relacionadas às especificações de temperatura, acondicionamento, armazenagem e umidade do medicamento utilizando instrumentos calibrados; aplicar os sistemas passivos ou ativos de controle de temperatura e umidade, e também aplicar esses controles na armazenagem em trânsito (cross-docking), entre outras. Ficou estabelecido o prazo de 1 (hum) ano, ou seja, até 16/03/21, para a aplicação desse conjunto de normas.

RDC 360, de 27/03/2020, da Anvisa, altera o prazo de vigência da RDC 304 em 18 meses, portanto para 16/03/2021. Assim, a aplicação do conjunto de norma e obrigações atribuídas ao Transporte de Medicamentos passam a ter o prazo de 1 (hum) ano após a vigência da norma (16/03/22).

RDC 430, de 08/10/2020, da Anvisa, entra em vigência em 16/03/2021, revoga as RDC 304 e RDC

360, e estabelece, para o Transporte de Medicamentos, monitoramento de temperaturas nas rotas de distribuição; controles ativos e passivos de temperatura no transporte; validação de sistemas informatizados; qualificação de processos; protocolos de qualidade; treinamento de equipes; climatização de veículos e adequações em operações de transbordo (cross-docking) em

A NTC&Logística avalia integrar o Encontro NTC Farma ao calendário institucional, como instrumento complementar de diálogo

ambientes climatizados, entre outras obrigações. Especificamente o monitoramento, controle de temperatura e climatização na armazenagem em trânsito terão sua implantação até (16/03/22).

RDC 653, de 22/03/2022, da Anvisa, altera o prazo vigência da RDC 430 para 16/03/2022 e estabelece o prazo de 3 (três) anos, portanto até (16/03/24) para que todos os elos da cadeia de distribuição realizem seus estudos de mapeamento de rotas e a implantação dos controles ativos e passivos de temperatura no transporte, climatização de veículos e adequações em operações de transbordo (cross-docking) em ambientes climatizados, entre outras obrigações.

O vice-presidente extraordinário de Transporte de Produtos Farmacêuticos e coordenador da CT-Farma, Gylson Ribeiro, observa que “o mais importante da RDC 653, de 22/03/2022, da Anvisa, é que o controle de temperatura e umidade pode ser eliminado quando se utilizar condições de transporte qualificadas para a rota ou condições justificadas tecnicamente pelo fabricante por meio de uma avaliação de risco, sempre levando em consideração os resultados obtidos nos estudos de mapeamento de rotas. Essas Análises de Risco do fabricante é que tornaram a aplicação da RDC economicamente viável”.



FISCALIZAÇÃO

IA torna-se grande aliada na cadeia de distribuição e logística

Tecnologia revoluciona o setor com eficiência, economia de tempo e de recursos

Por causa da redução de tempo, das distâncias percorridas e da economia que se consegue com isso, a digitalização e o uso da Inteligência Artificial tornaram-se indispensáveis ao transporte de carga e operações logísticas. A IA e a digitalização favorecem os trabalhos de armazenamento, distribuição e roteirização.

Com seus algoritmos, ela também é capaz de identificar padrões recorrentes de compras, o que permite remanejar estoques para pontos mais próximos do consumidor, antes mesmo do disparo do pedido. Permite ainda a utilização de veículos autônomos.

O professor e especialista em logística Paulo Bertaglia informa que, no transporte, essa tecnologia tem sido usada no planejamento e roteirização de cargas, previsão de demanda, gestão de frotas e custos, monitoramento de riscos operacionais e de atrasos. “A IA é aproveitada sobretudo como ferramenta de análise, previsão e apoio. Mais do que substituir decisões, ela nos ajuda a reduzir ineficiências em um sistema logístico pressionado por uma infraestrutura limitada e altos gastos operacionais”.

Para Leonardo Julianelli, sócio-executivo da Ilos, consultoria especializada no segmento logístico, a Inteligência Artificial avançou muito na roteirização de entregas, “um problema clássico no transporte”. Antes, o trajeto se baseava na experiência do motorista. Hoje, a roteirização permite que um furgão faça até 120 entregas num dia com ajustes e atualizações em tempo real, explica. Segundo ele, nos últimos 10 anos, a roteirização no Brasil passou a receber mais inputs dinâmicos, o que melhorou a precisão e as previsões.

Julianelli diz ainda que as aplicações da IA no transporte e logística chegam rapidamente ao Brasil. Para ele, quando ocorre demora, é pela dificuldade de adotar processos e tecnologias em larga escala. “As taxas de juros são elevadas e nem sempre os projetos se pagam, pois o custo do capital é muito alto aqui”, afirma.



Como exemplo, ele cita a dificuldade de modernização nos centros de distribuição. “A automação tem alto custo, mas quem precisa e movimentam grandes volumes está utilizando”. Tanto Julianelli quanto Bertaglia recordam que o supply chain foi um dos pontos em que a digitalização mais avançou, e isso ocorreu em resposta ao ambiente em que as empresas operam. Houve evolução em automação, controle de estoques e integração com o transporte. Para Bertaglia, o que o Brasil precisa assimilar das práticas internacionais está menos na tecnologia e mais na coordenação entre políticas públicas, infraestrutura e operações logísticas. Ele lembra que países avançados investem em corredores logísticos eficientes e têm maior previsibilidade regulatória.

A seguir, é possível acompanhar os bons exemplos de aplicação da IA no mundo e algumas aplicações da tecnologia por empresas que atuam no Brasil.

Um grande case nos Estados Unidos: o sistema Orion da UPS

Por causa do uso pioneiro de Inteligência Artificial em rotas de entrega e consequente redução de custos, o sistema Orion da UPS foi reconhecido como case global de logística com IA. O nome Orion vem das iniciais On-Road Integrated Optimization and Navigation. Sua implementação em larga escala ocorreu em 2012.

Ela teria custado US\$ 250 milhões, mas a economia obtida chega a US\$ 400 milhões por ano. Processando grande quantidade de dados, os algoritmos são capazes de determinar o melhor caminho, com uma redução anual das distâncias percorridas que passa dos 160 milhões de quilômetros. A economia de combustível é próxima a 38 milhões de litros ao ano e a redução de emissões de CO₂ informada é de 100 mil toneladas. A roteirização leva em conta variáveis como tempo de entrega, horários de coleta e tráfego, recalculando continuamente o trajeto com dados on-line e usando um histórico que revela o tempo estimado de entregas e coletas.

IA e robótica avançada: o sistema logístico eficiente da Amazon

Outra americana, a Amazon, utiliza a Inteligência Artificial em toda a cadeia de suprimentos para otimizar a previsão de demanda, o gerenciamento de estoque, operações nos centros de distribuição e a logística de entrega. Es-

ses recursos coordenam o envio diário de mais de 400 milhões de produtos.

Seus modelos de IA analisam tendências de vendas, sazonalidade, clima, indicadores econômicos e ajudam a prever tanto quais produtos serão procurados quanto em quais mercados. Isso permite estocar determinados itens nos centros de distribuição mais próximos, antes que o cliente faça o pedido. Assim, a IA minimiza a falta ou excesso de estoque. E o trecho final da entrega ainda conta com algoritmos que analisam padrões de tráfego e condições meteorológicas.

A precisão resulta de imagens de satélite e dados de entregas anteriores, que facilitam a identificação de entradas de edifícios. A IA também ajuda o motorista em locais como um campus universitário ou condomínio de escritórios, onde a localização do destinatário nem sempre é fácil.

Há mais de uma década, a Amazon adquiriu a fabricante Kiva Systems e utiliza seus robôs em larga escala para transportar itens dentro dos centros de distribuição. Eles aumentam a velocidade da operação por reduzir deslocamentos humanos. Essa combinação de IA e robótica avançada garante à Amazon um sistema logístico extremamente eficiente.

Os destaques na China

Dentro da empresa de comércio eletrônico Alibaba, encontra-se a Cainiao, divisão tecnológica focada em soluções logísticas. Ela opera

para otimizar envios, gerenciar alfândegas e realizar entregas utilizando tecnologia, IA e logística inteligente.

Usando big data e Inteligência Artificial, a Cainiao facilita o envio de produtos da China para todo o mundo. A empresa trabalha com a entrega completa (End-to-End), gerenciando todo o processo de logística e distribuição. No Brasil e em outros mercados, ela trabalha com parceiros locais para a etapa final da entrega.

Sua Inteligência Artificial consegue prever demandas ao analisar histórico de vendas, padrões de consumo, sazonalidade e variáveis externas, como as ligadas ao clima. Algoritmos e machine learning – aprendizado de máquina – otimizam rotas e promovem a alocação de frotas e de estoques.

Os algoritmos permitem antecipar a necessidade de veículos, motoristas e espaços de armazenagem. Em um cenário como um feriado em uma grande cidade brasileira, como São Paulo, com provável aumento na demanda por eletrônicos, a tecnologia chinesa possibilita a alocação de mais veículos para a região e a pré-separação das cargas em centros de distribuição próximos.

A Cainiao utiliza um painel interno capaz de rastrear bilhões de pacotes. Semelhante a um centro de controle de tráfego aéreo digital, ele reúne IA, big data, Internet das Coisas e apre-





senta uma visão abrangente de toda a rede logística global.

A estrutura da companhia inclui também os Smart Logistics Hubs, em que AGVs (transportadores autônomos), braços robóticos e esteiras são grandes aliados. Esses locais estão conectados a uma rede mundial que permite o transporte entre diferentes regiões, com voos regulares ou fretados, capazes de promover entregas a qualquer lugar em 72 horas.

Na chinesa JD Logistics, destacam-se os caminhões autônomos que utilizam IA preditiva e reúnem dados multimodais para otimizar a eficiência da cadeia de suprimentos, gerenciar rotas e entregar no prazo combinado. Trata-se de veículos autônomos de nível 4, capazes de operar sem intervenção humana em determinados trechos.

Sensores, câmeras e radares permitem a detecção de objetos com estimativa centimétrica da distância e estão aptos a obedecer aos sinais de trânsito. A precisão das rotas se mantém até mesmo em túneis. A IA da JD Logistics também analisa dados históricos de tráfego, informações

sobre o clima e problemas na via.

Há ainda análise de históricos de pedidos e tendências de venda, a fim de prever demandas, antecipar entregas e otimizar estoques. Com isso, é possível chegar a um nível próximo a 100% na previsão de fluxo de encomendas.

Autônomos e IA no Japão

A Toyota e sua subsidiária Hino utilizam Inteligência Artificial para desenvolver tecnologias de direção assistida avançada e sistemas de segurança preditiva. Já em 2017, a Hino testava a tecnologia Truck Platooning, com caminhões viajando em comboio, numa formação fechada e conectada.

A Inteligência Artificial permite uma distância segura entre eles com a ajuda de câmeras, radares e comunicação entre veículos (V2V). A proximidade reduz a resistência do ar, e o consumo de combustível pode baixar em até 20%.

A cooperação entre Toyota e Hino é aplicada também em autônomos de nível 4, capazes de trafegar sem comandos do motorista em certos trechos. Em 2025, os estudos avançaram para operações comerciais de verdade e também para simulações em rodovias de alto tráfego, em que a Hino realizou testes com caminhões autônomos em um trecho com mais de 200 quilômetros.

A Inteligência Artificial permite uma distância segura entre eles (caminhões) com a ajuda de câmeras, radares e comunicação entre veículos

O objetivo é validar a tecnologia para operação sem motoristas ainda em 2026. O projeto tem apoio do governo japonês e visa otimizar a logística usando corredores para caminhões autônomos. Alguns recursos utilizados são os



mesmos que equipam veículos já à venda: alertas de saída de faixa, detector de pontos cegos, controle de cruzeiro adaptativo e frenagem de emergência a partir da detecção de pedestres, ciclistas e obstáculos.

Na cabine, a atenção do motorista é monitorada de forma contínua com câmeras e sensores infravermelhos. A Hino também utiliza tecnologia embarcada para monitorar o desempenho do caminhão, prever futuras manutenções e aprimorar rotas.

No Japão, outra referência em IA é a Logisteed (antiga Hitachi Transport System). Ela usa Inteligência Artificial no transporte de cargas a partir do sistema Smart Logistics Configurator (SLC), que promove a otimização estratégica de grandes volumes. O sistema analisa várias combinações de posicionamento da carga no piso dos armazéns.

O gerenciamento também adota transportadores autônomos do tipo AGV, e a engenharia da Logisteed consegue reduzir o consumo de combustíveis e emissões de gases com roteirização precisa. No momento de carregar o caminhão, a modelagem 3D analisa dimensões, peso, fragilidade e regras de empilhamento.

Os algoritmos calculam ainda a distribuição

ideal de carga, favorecendo a segurança e reduzindo o desgaste dos pneus. É possível também promover a distribuição considerando o que será entregue primeiro. E, quando é possível alterar o formato das embalagens, a IA consegue reduzir em até 25% o uso de espaço.

IA e sua aplicação em montadoras locais

A fabricante de caminhões Iveco vem utilizando a IA no sistema de gerenciamento de frota Iveco On, que funciona de maneira ininterrupta em uma central de operações dentro da fábrica, em Sete Lagoas (MG).

A Inteligência Artificial ajuda a controlar mais de 6 mil caminhões e atua no monitoramento, manutenção preditiva, diagnósticos remotos e suporte técnico em complemento ao atendimento dos clientes. Com isso, é possível reduzir paradas não programadas, aumentar a eficiência operacional e resolver problemas à distância.

Na Mercedes-Benz, um bom exemplo de aplicação da IA ocorre na telemetria inteligente, que analisa dados operacionais dos veículos para reconhecer padrões, prever falhas e sugerir ações preventivas. Isso permite diagnósticos mais precisos e manutenção proativa, reduzindo paradas não programadas e aumentando a disponibilidade do caminhão.

Outro exemplo de aplicação de IA está nos caminhões Volvo. Numa evolução de sua tecnologia de aceleração inteligente, a montadora sueca criou o I-Torque, que permite economia de até 3% de combustível. A partir do aprimoramento de algoritmos da linha 2026 de caminhões, o I-Torque atua de forma constante em todo o trajeto.

Segundo a Volvo, a IA monitora a posição do pedal do acelerador, a topografia da estrada, o peso transportado e a velocidade. Com essas informações, o torque do motor se mantém em níveis ideais, promovendo uma condução mais econômica.

A tecnologia está disponível nos motores de 420, 460, 500 e 540 cv. O I-Torque facilita a condução, a despeito da experiência e do perfil de cada motorista. Numa subida, por exemplo, o recurso traz força máxima para manter a velo-

Na cabine, a atenção do motorista é monitorada de forma contínua com câmeras e sensores infravermelhos

cidade, segurar a marcha alta e vencer o trecho o mais rápido possível. Tudo automaticamente, sem que o motorista aperte uma tecla ou monitore o painel.

Na Volkswagen Caminhões e Ônibus, aplicações de IA permitiram a produção e venda efetiva do Agronomus Constellation 31.280 8x4. O veículo foi desenvolvido no Brasil e está equipado com sistema de geoposicionamento em tempo real, capaz de identificar sua posição e guiá-lo pela rota programada com precisão de 2,5 centímetros e variações mínimas, que nem mesmo um motorista humano consegue atingir. A tecnologia aplicada resulta em aumento de produtividade e redução de custos operacionais.



Parceria estratégica

A ANFIR – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, ao longo dos seus 45 anos de história, sempre buscou formar alianças estratégicas com outras entidades, tendo como objetivo fortalecer o transporte de cargas no Brasil. A parceria com a NTC&Logística foi iniciada com esse objetivo e, a cada ano que passa, se torna mais forte.

Ambas as associações trabalham lado a lado em busca do desenvolvimento constante do transporte rodoviário de cargas. A proximidade entre produtores de implementos rodoviários e operadores logísticos tem propiciado frequente troca de informações relevantes, que contribuem para a melhoria de diversos aspectos do transporte.

As 188 empresas associadas à ANFIR desenvolvem competências de escuta ativa do mercado comprador, compreendendo a demanda que vem dos operadores logísticos e entregando inúmeras inovações a eles. O compromisso com a sustentabilidade é um ponto em comum entre ambos os setores e da parte da indústria de implementos rodoviários que tem desenvolvido soluções em que o ganho de eficiência vem sempre acompanhado de índices de emissões mais baixos.

Em seu papel de entidade fabricante de implementos rodoviários, a ANFIR atua em diversas instâncias oficiais e uma delas é na Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

A ANFIR é a mantenedora do CB 39 (Comitê Brasileiro 39) responsável pelas discussões em torno da normalização de implementos rodoviários e definindo terminologia, requisitos, métodos de ensaio, segurança e identificação para esses equipamentos. Isso representa controle em todos os aspectos técnicos que envolvem a produção, tendo como resultado final garantir parâmetros elevados na fabricação de implementos rodoviários.

Outro campo de atuação da ANFIR é na Câ-



José Carlos Sprícigo

Presidente da ANFIR

mara Temática de Assuntos Veiculares (CTVAT), órgão técnico consultivo do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito). O organismo é composto por especialistas do trânsito e representantes do governo (União, Estados, Municípios) e da sociedade.

Entre seus representantes estão a ANFIR e a NTC&Logística, que atuam em estreita colaboração com os demais integrantes do órgão. O CTVAT estuda, debate e propõe melhorias e novas normas relacionadas ao universo dos veículos. O órgão discute temas como registro, licenciamento, características, segurança, dimensões, peso, legislação ambiental veicular e impacto no transporte.

Dessa forma, o CTVAT reúne os pontos de vista das diversas instâncias governamentais e da sociedade civil para fornecer a base técnica sólida para amparar as decisões do CONTRAN.

Assim, a partir dessa troca constante e positiva de informações, a indústria cumpre com o objetivo de proporcionar equipamentos que efetivamente contribuem para maior segurança nas estradas, maior rentabilidade ao cliente e mais eficiência nas operações.

Dessa forma, junto a parceiros da relevância e importância da NTC&Logística, contribuimos com nosso compromisso com o desenvolvimento do Brasil.



O SETCEMG é a principal voz das transportadoras
em Minas Gerais, atuando ativamente junto a órgãos
públicos e fóruns estratégicos para **defender**
os interesses do setor.

✓ **Apoio Jurídico**
e Institucional

✓ **Oportunidades**
de Negócios

✓ **Rede de**
Relacionamento

✓ **Capacitação**
e **Inovação**

✓ **Benefícios**
Exclusivos

✓ **Representa mais**
de **25 mil empresas**

 **SETCEMG**

Sindicato das Empresas de Transportes
de Cargas e Logística de Minas Gerais

Entre em contato:
31 99813-0051



setcemg.org.br

A consolidação da gestão privada nas rodovias brasileiras e o horizonte para 2026

Com o marco de 32 mil km concedidos e um recorde de 20 leilões em 2025, o diretor-presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos, analisa como a maturidade institucional e os novos mecanismos de reequilíbrio econômico asseguram o fluxo de investimentos e a previsibilidade operacional para o transporte de cargas

À frente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos consolidou-se como uma das vozes mais técnicas e articuladas no diálogo entre o setor privado e o poder público. Com uma gestão focada no equilíbrio entre a execução de investimentos vultosos e o aprimoramento da governança regulatória, Barcelos lidera a entidade em um momento de expansão histórica: o Brasil encerrou 2025 com mais de 32 mil km de rodovias concedidas, fruto de um ciclo que somou 50 leilões desde 2020.

Nesta entrevista, o executivo detalha como a institucionalização do modelo de concessões passou a priorizar não apenas o asfalto, mas a previsibilidade contratual e a segurança viária baseada em dados. Barcelos explora os impactos da nova Lei Geral do Licenciamento Ambiental, os desafios da reoneração da folha de pagamento e a implementação de tecnologias como o Free Flow e o 5G, reafirmando o compromisso da ABCR de transformar cada avanço regulatório em ganhos reais de produtividade e seguran-



Marco Aurélio Barcelos
Diretor-Presidente da ABCR

ça para o transportador na ponta da estrada.

Considerando o encerramento do ciclo de 2025, quais foram os marcos mais significativos no setor de concessões e como a ABCR equilibrou o foco entre a execução de novos cronogramas de investimentos e o aprimoramento da prestação de serviços?

O ano de 2025 consolidou a institucionalização do modelo de concessões rodoviárias no Brasil, combinando escala, previsibilidade e foco em serviço. O país encerrou o ano com mais de 32 mil km de rodovias concedidas, resultado de um ciclo iniciado em 2020 que somou 50 leilões, abrangendo 20.934 km – sendo 38 contratos já assinados (15.955 km) – e 12 leilões aguardando assinatura (4.979 km). Somente em 2025, foram realizados 20 leilões, totalizando 8.415 km, dos quais 5.449 km de novos trechos e 2.966 km de rodovias relicitadas, reforçando tanto a expansão quanto a recuperação de ativos estratégicos.

Esse avanço veio acompanhado de ganhos institucionais relevantes. Em 2025, avançaram e se consolidaram metodologias de reequilíbrio econômico-financeiro (Covid Insumos, Covid Demanda e Reforma Tributária), foi introduzido o reequilíbrio cautelar no âmbito federal e foram preservados instrumentos essenciais de financiamento, como as debêntures incentivadas. Esses mecanismos aumentaram a previsibilidade dos contratos e permitiram a continuidade de investimentos mesmo em cenários de choque,

protegendo a qualidade da infraestrutura utilizada diariamente pelo transporte de cargas.

Paralelamente, houve um fortalecimento claro da qualidade da prestação do serviço. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) aprovou o Manual de Fiscalização, a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP) avançou na modernização da governança regulatória, e a segurança viária passou a integrar de forma permanente a agenda decisória, com programa setorial estruturado. A atuação da ABCR buscou exatamente esse equilíbrio: contratos mais claros, fiscalização mais objetiva e serviços mais mensuráveis, como base para sustentar investimentos e entregar melhores resultados ao usuário.

Com o aumento do volume de carga pesada nas rodovias, quais projetos de engenharia e segurança viária ganharam prioridade na agenda da ABCR para garantir a integridade das pistas e dos usuários no último ano?

Com o aumento do volume de carga pesada nas rodovias brasileiras é fundamental reco-

O país encerrou o ano com mais de 32 mil km de rodovias concedidas

locar a engenharia básica e a segurança viária no centro da agenda setorial. Hoje, cerca de 65% do transporte de cargas no país é realizado por rodovias, com participação crescente de veículos pesados e superpesados, o que amplia a pressão sobre o pavimento, a sinalização e os dispositivos de segurança.

Diante desse cenário, a prioridade das concessionárias de rodovias foi atacar três frentes estruturais. A primeira frente foi a gestão de ativos de pavimento, com a antecipação de restaurações estruturais em trechos com maior fluxo de veículos pesados, antes que o pavimento atingisse condição crítica. Essa abordagem tem reduzido a necessidade de obras emergenciais, interdições não programadas e operações pro-

longadas de 'pare e siga', trazendo maior previsibilidade operacional ao transporte de cargas.

A segunda frente foi o fortalecimento da segurança viária orientada por dados. Em 2025, ganharam prioridade para o setor projetos de tratamento de pontos críticos, melhoria de sinalização horizontal e vertical, implantação de barreiras e dispositivos de contenção, além da reorganização de acessos e interseções com alto índice de conflitos envolvendo caminhões. Essas ações dialogam com um dado sensível ao TRC: veículos pesados estão envolvidos em parcela relevante dos acidentes graves em rodovias federais, o que reforça a necessidade de soluções de engenharia específicas para esse tipo de tráfego.

Por fim, consolidou-se a fiscalização e o combate ao excesso de peso como pauta estrutural do setor. O avanço do debate sobre eixos suspensos, pesagem em movimento e integração com sistemas fiscais e de transporte reforçou uma premissa básica: o pavimento absorve o impacto do excesso de carga, mas a conta retorna na forma de manutenção mais cara. Quem anda correto acaba pagando mais em razão daqueles que infringem as normas e danificam mais o pavimento, gerando maior risco de acidentes e aumento do custo logístico. Nesse contexto, a atuação conjunta entre concessionárias, reguladores e usuários passou a ser vista como essencial para preservar o ativo rodoviário e garantir segurança.

A mensagem central defendida pela ABCR ao longo de 2025 foi clara: engenharia e segurança viária não são apenas itens de CAPEX, mas elementos centrais da prestação do serviço público, com impacto direto na produtividade do transporte rodoviário de cargas, na integridade das rodovias e na proteção da vida.

Quais são as prioridades regulatórias da ABCR junto ao Ministério dos Transportes e à ANTT para 2026, especialmente no que tange à modelagem das novas concessões e à segurança jurídica?

Em 2026, a principal prioridade regulatória da ABCR junto ao Ministério dos Transportes e à ANTT é garantir que o crescimento do sistema venha acompanhado de capacidade real de entrega. Já no primeiro semestre, o país deve ultrapassar 35 mil km de rodovias concedidas,

com a assinatura de 11 concessões já licitadas, o que amplia significativamente a responsabilidade do modelo sobre os principais corredores de carga do país.

Para o transportador, segurança jurídica não é conceito abstrato. Quando regras de licenciamento, desapropriação ou reequilíbrio não estão bem definidas, o efeito aparece na operação: obra iniciada e interrompida, faixas interditadas por longos períodos, sinalização provisória permanente e redução de capacidade justamente em trechos de alto fluxo de caminhões. O resultado é conhecido: mais tempo parado, maior consumo de combustível, aumento de risco de acidentes e perda de produtividade da frota.

Por isso, a agenda regulatória defendida pela ABCR para 2026 está focada em contratos mais completos desde a largada, com matrizes de risco claras e mecanismos objetivos para lidar com eventos extraordinários. Instrumentos

**“Quem anda
correto acaba
pagando mais em
razão daqueles
que infringem
as normas e
danificam mais
o pavimento**

como o reequilíbrio cautelar, por exemplo, para absorver os impactos da Reforma Tributária, são fundamentais para evitar que disputas administrativas ou jurídicas travem investimentos e transformem intervenções planejadas em gargalos logísticos prolongados.

Na prática, o objetivo é simples e direto para o TRC: menos obra parada, menos imprevisto e mais previsibilidade. Uma regulação estável permite que obras avancem de forma contínua, que manutenções sejam programadas com menor impacto e que os corredores logísticos operem com maior regularidade.

Como as recentes revisões nas normas de

licenciamento ambiental e as decisões sobre a desoneração da folha têm impactado o CAPEX e a eficiência operacional das concessionárias?

No licenciamento ambiental, 2025 foi marcado pela entrada em cena da Lei Geral do Licenciamento Ambiental (Lei nº 15.190/2025), que reorganiza regras nacionais e consolida instrumentos como a Licença por Adesão e Compromisso (LAC) para situações de menor impacto – o que tende a reduzir prazo e incerteza em intervenções repetitivas (por exemplo, melhorias e adequações com baixo impacto), com reflexo direto na execução do CAPEX: menos tempo “parado” em pré-obra, menor custo financeiro de carregamento e menor risco de reprogramações de cronograma.

Ao mesmo tempo, como toda mudança grande, há pontos de atenção para o setor: desafios de interpretação, risco de judicialização e assimetria de implementação (órgãos licenciadores diferentes, interpretações diferentes), o que pode aumentar variabilidade de prazos e custo de transação e, portanto, precisa ser endereçado com regulamentação clara e coordenação entre entes.

No tema desoneração da folha, o vetor foi o oposto: mais previsibilidade no desenho, mas com tendência de reoneração. A legislação aprovada estabeleceu uma transição de 2025 a 2027, com redução gradual da contribuição sobre a receita bruta e aumento gradual da incidência sobre a folha; a partir de 2028, volta a alíquota padrão de 20% sobre a folha. Para concessionárias (intensivas em contratos de operação, manutenção e serviços), isso pressiona diretamente o OPEX e, indiretamente, o CAPEX (reprecificação de contratos, serviços e cadeia). Em 2026, somam-se ainda efeitos de ajustes tributários federais, com redução de benefícios decorrente da LC nº 224/2025 e atos regulamentares, que podem afetar estruturas de incentivo relevantes para infraestrutura.

Em resumo, licenciamento mais previsível tende a significar obra andando e menos gargalo prolongado; já a reoneração/ajustes tributários tendem a significar pressão de custos (mão de obra e contratos), exigindo produtividade maior, melhor planejamento de intervenções e, quando cabível, tratamento contratual/regulatório para evitar perda de capacidade de investimento e queda de nível de serviço.

Diante da atual gestão federal, quais são as expectativas da ABCR quanto à ampliação das parcerias público-privadas (PPPs) e ao suporte governamental para a viabilização de trechos menos atrativos economicamente?

A expectativa da ABCR é que a atual gestão federal avance na ampliação de PPPs e modelos híbridos para viabilizar investimentos em trechos com menor atratividade econômica, mas alto valor logístico. O diagnóstico é objetivo: mesmo com cerca de 230 mil km de rodovias pavimentadas, o Brasil opera com densidade de aproximadamente 27 km por 1.000 km², muito inferior à observada em economias como Estados Unidos, União Europeia e China – evidenciando um déficit estrutural de infraestrutura.

Nesse contexto, a participação privada é indispensável para acelerar investimentos e elevar o padrão de serviço. Para a ABCR, PPPs com aportes públicos, garantias bem estruturadas e foco em desempenho permitem levar pavimento, segurança e capacidade a corredores estratégicos que não se sustentariam apenas com tarifa. Para o Transporte Rodoviário de Cargas, isso se traduz em mais continuidade da malha, menos gargalos e maior previsibilidade operacional em rotas essenciais ao escoamento da produção.

De que maneira a descarbonização das operações e o uso de pavimentos sustentáveis deixaram de ser tendência para se tornarem pilares centrais nas ações apoiadas pela ABCR atualmente?

Descarbonização deixou de ser “tendência” porque passou a ser exigência de financiamento, regulação e gestão de risco. Hoje, o investidor pergunta sobre resiliência climática, emissões, energia e materiais – e o usuário cobra eficiência e segurança.

Na prática, isso se materializa com menos obras emergenciais, maior durabilidade do pavimento e menor tempo de pista parcialmente interditada. Ao integrar descarbonização e engenharia desde a concepção dos projetos, as concessões avançam não apenas na agenda ambiental, mas também em eficiência logística, previsibilidade operacional e redução de custos indiretos, consolidando esses temas como pilares permanentes – e não mais iniciativas pontuais – no setor rodoviário.

Com a consolidação do Free Flow e o avan-



ço da tecnologia 5G nas rodovias, quais foram os ganhos reais em eficiência de fluxo e redução de acidentes observados recentemente?

A consolidação do Free Flow trouxe ganhos claros em eficiência de fluxo, ao eliminar praças de pedágio como pontos de parada e conflito, reduzindo filas, frenagens e retomadas de velocidade. Para o Transporte Rodoviário de Cargas, isso significa menos tempo parado, menor consumo de combustível e maior previsibilidade operacional. Além disso, o modelo pode representar avanço importante em justiça tarifária, ao permitir, quando bem aplicado, a cobrança proporcional ao trecho efetivamente utilizado, evitando que o usuário pague por distâncias que não percorreu. Essa lógica é especialmente relevante para o TRC, que opera com rotas parciais, múltiplos acessos e alta sensibilidade a custos indiretos.

No eixo da segurança viária e da operação, a tecnologia 5G começa a viabilizar infraestruturas mais modernas de videomonitoramento e comunicação entre dispositivos ao longo das rodovias concedidas. A maior capacidade de transmissão de dados permite o uso de câmeras de alta resolução e sistemas avançados de

Detecção Automática de Incidentes (DAI), integrados aos Centros de Controle Operacional (CCO). Na prática, esses sistemas identificam acidentes, veículos parados ou situações de risco em tempo real, reduzindo o tempo de detecção e acelerando o acionamento de recursos de atendimento. O efeito direto é resposta mais rápida a emergências, menor duração de interdições e aumento da segurança, com impacto positivo na fluidez e na previsibilidade das rotas utilizadas pelo transporte rodoviário de cargas.

Em uma era de serviços sob demanda, como a ABCR tem orientado as concessionárias a transformar a jornada do motorista, indo além da manutenção e oferecendo serviços digitais integrados?

A jornada do motorista nas rodovias concedidas vem sendo ampliada por serviços digitais que atacam problemas concretos da operação. Hoje, é cada vez mais comum o acesso à informação em tempo real sobre obras, acidentes e condições de tráfego, por meio de portais, painéis de mensagem variável e integração com aplicativos de navegação. O avanço do Free Flow também eliminou paradas para paga-



mento e viabilizou gestão digital de cobranças, notificações e regularização posterior.

Além disso, concessionárias têm ampliado canais digitais de atendimento, como aplicativos e WhatsApp, reduzindo o tempo de resposta ao usuário. Para o Transporte Rodoviário de Cargas, esses serviços representam menos incerteza, menos tempo improdutivo e maior previsibilidade da viagem, indo além da manutenção física da rodovia.

Considerando o papel do TRC como termômetro do PIB, como a eficiência das rodovias concessionadas tem acelerado a recuperação econômica do Brasil e reduzido o chamado Custo Brasil?

O Transporte Rodoviário de Cargas reflete rapidamente os movimentos da economia, e a eficiência das rodovias é um fator central nessa dinâmica. Estudos da Pesquisa CNT de Rodovias

“Hoje, é cada vez mais comum o acesso à informação em tempo real sobre obras, acidentes e condições de tráfego

indicam que o tráfego em rodovias classificadas como ótimas ou boas está associado a menor tempo de viagem, menor consumo de combustível, menor desgaste da frota e redução do risco de acidentes, ganhos que se traduzem diretamente em produtividade logística. Ao ampliar a participação desse padrão de rodovias nos principais corredores, as concessões ajudam a transformar investimento em infraestrutura em redução efetiva de custos operacionais, contribuindo para mitigar o chamado Custo Brasil.

Esse efeito também se reflete nos indicadores de atividade. O Índice ABCR, que acompanha a evolução do fluxo de veículos nas rodovias pedagiadas, é amplamente utilizado como indicador antecedente da atividade econômica, dada sua

correlação com o PIB e, em especial, com a produção industrial. O desempenho do índice ao longo de 2025, inclusive no segmento de veículos comerciais, sinaliza que a retomada da economia tem sido acompanhada por maior circulação nas rodovias concedidas. Essa relação reforça o papel do TRC como termômetro da atividade e evidencia como uma infraestrutura rodoviária mais eficiente ajuda a sustentar o crescimento econômico ao reduzir gargalos logísticos e aumentar a capacidade de resposta da indústria.

Como a ABCR avalia os frutos dessa aproximação estratégica com a NTC&Logística para o dia a dia do transporte de cargas? Na sua visão, de que forma essa união contribui para que as rodovias e o setor de transporte cresçam de maneira mais sustentável e integrada a longo prazo?

A aproximação estratégica entre a ABCR e a NTC&Logística tem produzido ganhos concretos para o dia a dia do transporte de cargas ao aproximar quem opera daquilo que a rodovia precisa entregar. O diálogo permanente tem qualificado o debate sobre temas sensíveis para o TRC como excesso de peso, eixos suspensos, Free Flow, fiscalização, segurança viária e intervenções em trechos críticos, incorporando a visão operacional do transportador à construção de soluções regulatórias e contratuais mais aderentes à realidade da estrada. Esse alinhamento reduz assimetrias, antecipa problemas e contribui para decisões mais técnicas, equilibradas e aplicáveis na ponta.

Para finalizarmos, que mensagem a ABCR gostaria de deixar aos transportadores brasileiros, especialmente àqueles que estão acompanhando de perto o trabalho da ABCR e buscam entender como essa atuação reflete na ponta, no dia a dia das estradas?

A mensagem da ABCR aos transportadores brasileiros é simples e objetiva: o trabalho institucional só faz sentido quando chega na ponta da estrada. Cada avanço regulatório, cada melhoria contratual e cada inovação tecnológica têm como objetivo final reduzir risco, aumentar previsibilidade e melhorar as condições reais de operação para quem vive do transporte. O setor de concessões evolui quando há diálogo, dados e coordenação. É com essa lógica que a ABCR seguirá atuando, para que investimento em rodovia se traduza em mais segurança, mais eficiência e menos custo no dia a dia do TRC.

Mais um ano desafiador para o setor de transportes

Sobretaxas, variação cambial e juros elevados fizeram parte do cenário; 2026 ainda está 'enjaulado' à taxa Selic

O setor de transportes foi impactado, em 2025, por diferentes variáveis econômicas nos ambientes interno e externo, com reflexos diretos sobre a movimentação de cargas no País. A taxação imposta pelos Estados Unidos a produtos de diversas nações e a elevação da taxa Selic, utilizada como instrumento de combate à inflação, repercutiram no desempenho da economia e da atividade de transporte de cargas. No Anuário 2025/2026 da NTC&Logística, você acompanha a análise de economistas sobre os principais acontecimentos de 2025 e as perspectivas para 2026.

Ao analisar esse contexto, o economista e professor do Insper, Otto Nogami, recorda: "Foram vários os eventos que afetaram o cenário, começando pelo tarifaço do governo Trump, que modificou o fluxo de comércio, afetou o comportamento do dólar e criou tensões comerciais com a China. Isso atingiu nossos exportadores e demandantes de fretes internacionais, gerando maior volatilidade no comércio exterior e, consequentemente, no transporte doméstico", diz.

Nogami acrescenta ainda que a redução de recursos destinados à infraestrutura e à manutenção das estradas tem resultado em aumento dos gastos com manutenção para os transportadores. "O setor sofre com a política fiscal e monetária contracionistas, que encolhem o capital das empresas, resultando em perda de dinamismo. Assim, o ano teve crescimento moderado, pelo fato de a política econômica perder fôlego no segundo semestre." Nogami res-

salta que a taxa de câmbio ao longo do ano foi desfavorável à importação de insumos, como autopeças e pneus.

O que esperar para 2026

Para 2026, o professor projeta baixo crescimento: “As projeções mostram que o Produto Interno Bruto (PIB) não deve crescer acima de 2%. Os custos continuarão pressionados pelo preço do petróleo e pelo comportamento da taxa de câmbio, que pode se tornar desfavorável a partir de eventuais problemas externos, comprometendo a rentabilidade das empresas. Tudo vai depender de como o governo vai conduzir a economia nos próximos meses, sobretudo quando sabemos que não há recursos para investir em transporte, o que cria atrasos em obras de infraestrutura e traz custo mais alto nas principais rotas logísticas.”

Para o Anuário, foi consultado também o economista e coordenador de conjuntura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Cláudio Hamilton. Ele lembra que o Brasil foi beneficiado em 2025 por uma safra recorde – 345,6 milhões de toneladas de grãos

Dados consolidados até setembro indicaram alta de 14,75% na movimentação de soja, milho e farelo no Brasil

– e que o ano se encerrou com a economia em crescimento, como já vinha ocorrendo desde o fim da pandemia.

Sobre o impacto do tarifaço imposto pelo presidente norte-americano Donald Trump, Hamilton observa: “É possível ter algumas impressões bastante claras a respeito. Muito da produção [que deixou de seguir para os EUA] foi exportada para outros mercados. Uma parte ficou no Brasil, e este foi um dos motivos para a inflação controlada. E a inflação de alimentos teve atenuação considerável.”



Dados consolidados até setembro e divulgados pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) indicaram alta de 14,75% na movimentação de soja, milho e farelo no Brasil. Foram 88,53 milhões de toneladas, contra 77,15 milhões nos mesmos nove meses de 2024.

Para 2026, o economista do Ipea também projeta crescimento contido, entre 1,5% e 2%: “A expectativa oficial do Instituto para o PIB é de 1,6%, basicamente por causa da taxa Selic. O cenário permanece ‘enjaulado’ aos juros anuais de 15%. No entanto, nossa previsão é condicionada ao ritmo da inflação. Quando ela cai, isso permite que o Banco Central reduza a taxa de juros e, se isso de fato ocorrer, poderemos ter crescimento acima desse 1,6%”, estima.

“O transporte de carga deve continuar em crescimento, até porque a evolução de outros modais, como o ferroviário e o hidroviário, é muito lenta. E as eleições podem influenciar positivamente, pelo esforço dos governos estaduais em concluir obras inacabadas.”

Hamilton recorda ainda que a previsão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para 2026 é de uma safra apenas 3,7% menor, totalizando 332,7 milhões de toneladas. “A movimentação de produtos agrícolas para os portos e para as indústrias permanecerá elevada, e a economia seguirá em crescimento.” Ele



acredita que, além do agronegócio, a indústria, o varejo e a mineração continuarão demandando o modal rodoviário.

Infraestrutura e adversidades

Além do ambiente macroeconômico, a infraestrutura segue como um dos principais entraves do mercado. Para o diretor da FGV Transportes, Marcus Quintella, a movimentação de cargas no país enfrenta uma série de desafios, em razão da condição desfavorável de grande parte da malha viária e da dificuldade dos governos em investir em obras estruturantes.

“Há décadas, o país depende do transporte sobre pneus. Cerca de 70% de toda a carga circula sobre caminhões, e os transportadores têm um papel importante nesse contexto. Mas a infraestrutura é precária: só 14% das rodovias são pavimentadas. Destas, quase 70% são classificadas como regulares, ruins e péssimas. Há até mesmo rodovias concedidas em más condições. Isso resulta em maior desgaste dos veículos, aumento de emissões, de consumo de combustível e também de acidentes, o que impacta muito as jornadas”, lamenta.

“E, no Brasil, os transportadores fazem com frequência trajetos de longa distância, muitas vezes com mais de mil quilômetros. Parte disso deveria ser feita por cabotagem ou ferrovias. Isso interfere nos custos logísticos. Estima-se que entre 14% e 20% do PIB correspondam a custos logísticos. Isso tudo impacta muito em termos macroeconômicos e contribui para a inflação.”

O especialista avalia que não há um panorama claro de melhora para 2026, diante da li-

mitada capacidade de investimento do país: “O governo tem muito pouco para investir e há muitas obras inacabadas. A infraestrutura é o que precisa ser melhorada. O Brasil tem de ter capacidade de investimento e equilíbrio fiscal. Assim, penso que até o meio de 2026 não deve ocorrer nenhuma mudança significativa. O que

A infraestrutura segue como um dos principais entraves do mercado

se pode aguardar são planos, promessas, mas não a execução. Os desdobramentos nós só veremos após as eleições”.

Essa avaliação encontra respaldo em dados recentes. Em novembro de 2025, foi publicado o estudo “Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2026: Orçamento para investimentos da União em Infraestrutura de Transporte é reduzido em R\$ 2,7 bilhões”.

O levantamento analisou a proposta orçamentária com foco nos investimentos previstos para infraestrutura de transportes. Segundo o estudo, em 2026 apenas 6,3% dos investimentos previstos pela União (R\$ 16,05 bilhões) serão destinados ao setor, sendo R\$ 13,83 bilhões do orçamento fiscal e da seguridade social, e R\$ 2,22 bilhões relacionados a empresas controladas pelo governo federal.

Dos R\$ 13,83 bilhões, R\$ 11,9 bilhões serão direcionados ao modal rodoviário. A retração dos recursos é motivo de preocupação para empresários, uma vez que a infraestrutura é essencial para a eficiência das operações.

O documento aponta ainda que a avaliação da qualidade da malha rodoviária federal, realizada em 2024, indica a necessidade de R\$ 48,51 bilhões em investimentos para a melhoria dos trechos sob gestão da União. Desse montante, R\$ 13,36 bilhões deveriam ser destinados à manutenção, R\$ 34,11 bilhões à restauração e R\$ 1,03 bilhão à reconstrução – valor 3,7 vezes superior ao previsto pelo Ministério dos Transportes.

Esse quadro macroeconômico e estrutural refletiu diretamente nos custos das empresas.

Pressão sobre os custos do transportador

O setor de transportes iniciou 2025 sob a influência de um valor de frete defasado, conforme apontavam dados do Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (Decope), da NTC&Logística, divulgados em fevereiro. O comunicado Conet&Intersindical indicava defasagem média de 13% – 10,6% para carga fracionada e 14,7% para lotação.

O levantamento mostrou que a diferença entre o frete recebido e os custos apurados pela NTC&Logística evidenciava a dificuldade de recompor perdas acumuladas nos anos anteriores. Diante desse panorama, o Decope já projetava um mercado difícil, com forte pressão sobre custos como salários, diesel, variação do ICMS e a taxa Selic.

Em novo comunicado divulgado pelo Conet&Intersindical, em agosto de 2025, apesar de um início de ano com custos relativamente estáveis e mercado aquecido, o transporte rodoviário de cargas ainda não havia conseguido reverter a defasagem acumulada nos valores do frete.

A sondagem do Decope indicou defasagem média de 10,3%, sendo 8,6% para a carga fracionada e 11,1% para a carga lotação. Além disso, o ano foi marcado pelo aumento da taxa Selic para 15%. O Decope também apontou elevação dos custos de manutenção em função do maior teor de biodiesel no diesel e do aumento do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF).

Canal aberto com o governo

Ao longo de 2025, a NTC&Logística intensificou sua atuação junto ao Congresso Nacional, órgãos do Poder Executivo e entidades setoriais, com o objetivo de acompanhar proposições estratégicas e garantir a representatividade, em Brasília (DF), dos transportadores associados.

Por meio de sua assessoria de Relações Institucionais, a entidade consolidou e ampliou sua capacidade de interlocução com os Três Poderes. O trabalho incluiu articulação política, contribuição técnica nos debates e a construção de parcerias institucionais.

Entre os destaques do ano, está o Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas – realizado pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, com o apoio da NTC&Logística –, que debateu estratégias de combate ao roubo e a outros crimes, como receptação, estelionato e ações organizadas contra a logística. A criminalidade segue sendo uma preocupação constante não só para os empresários como para os motoristas.

Também em 2025, o Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas – promovido pela Comissão de Trabalho (CT) da Câmara dos Deputados, em parceria com a NTC&Logística – discutiu a reforma sindical e a jornada de trabalho do motorista após a ADI 5322.

A entidade também participou de reuniões com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin. Alternativas sustentáveis, urgência de ações para reduzir as emissões de CO2 do transporte rodoviário de cargas e inclusão do setor no acesso ao crédito para projetos de energia limpa do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foram algumas das pautas abordadas.

2025 Retrospectiva

O ano de 2025 registrou avanços significativos para a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística.

A entidade intensificou iniciativas em todo o país e concretizou uma série de eventos, congregando empresários, jovens líderes, autoridades e especialistas do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

Entre os destaques, estão o Prêmio NTC Fornecedores do Transporte; a Medalha de Mérito do Transporte NTC; as duas edições do CONET&Intersindical - Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado; o 24º Seminário Brasileiro do TRC; o 4º Seminário Trabalhista do TRC; o 2º Encontro Nacional de Segurança; o Congresso NTC 2025 – 18º Encontro Nacional da COMJOVEM; as cinco edições dos Seminários Itinerantes e encontros técnicos que abordaram temas vitais para o setor.

A agenda institucional reforçou o compromisso com sustentabilidade e ESG, incluindo projetos sociais, redução de emissões, inclusão e diversidade, além de fortalecer o diálogo com o poder público e apresentar indicadores de custos e competitividade. Com vasta gama de atividades e parcerias estratégicas, a atuação da NTC&Logística em 2025 consolidou o TRC como um setor moderno, ético e preparado para os desafios futuros.



Prêmio NTC Fornecedores do Transporte

A NTC&Logística realizou, na noite de 2 de dezembro, em São Paulo (SP), a 23ª edição do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte, uma das mais importantes iniciativas de reconhecimento promovidas pelo TRC do país. O evento, realizado no auditório do Edifício Sebastião Ubsen Carneiro Ribeiro, reuniu lideranças, empresários e executivos da cadeia logística nacional para homenagear as empresas fornecedoras que se destacaram, em 2025, pela qualidade, inovação e contribuição estratégica ao setor.

Criado em 1998, o Prêmio tem o propósito de valorizar os fornecedores essenciais à eficiência e à modernização do transporte, com base em pesquisa independente do Instituto Datafolha, que ouviu mais de 100 líderes e executivos do TRC entre outubro e novembro de 2025, citando mais de 300 marcas em âmbito nacional. Foram premiadas 16 categorias, abrangendo segmentos como montadoras, tecnologia, seguros, combustíveis, gestão e infraestrutura.





Modernização da sede da NTC&Logística em Brasília

Reinaugurando a sede da entidade, em Brasília (DF), após amplo processo de modernização, o presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, recebeu, no dia 9 de dezembro, lideranças do setor de transporte, num especial momento de integração e apresentação das melhorias realizadas.

A atualização da sede contemplou pintura completa, nova compartimentação dos setores, troca integral do mobiliário e decoração modificada. O projeto incluiu a renovação das salas da Presidência e da Vice-Presidência, e a ampliação da sala de reuniões, que agora conta, além da tradicional mesa principal, com espaço adequado para conversas e encontros mais informais. A sede foi beneficiada, ainda, com um escritório de trabalho compartilhado (coworking) – pensado para acolher colaboradores e representantes do setor vindos de outras regiões do país.

Também passou por atualização a Galeria de Ex-Presidentes da NTC&Logística, que já havia sido inaugurada no dia 17 de setembro de 2025, dentre as comemorações do 62º aniversário da entidade. Inserida no espaço consagrado aos líderes do setor que dedicaram parte de suas trajetórias para conduzir a entidade, uma placa preserva o registro histórico:



“A Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística, principal entidade de representação empresarial do setor no Brasil, foi fundada em 17 de setembro de 1963, com sede e foro na cidade de São Paulo (SP). No dia 28 de março de 2019, foi aprovada, por Assembleia Geral, a transferência da sede e foro jurídico da entidade para Brasília (DF), onde se inaugura, nesta data comemorativa, a Galeria de Ex-Presidentes da NTC&Logística.”

Brasília (DF), 17 de setembro de 2025
62º aniversário da NTC&Logística

Eduardo Ferreira Rebuzzi
Presidente



NOVEMBRO



Congresso NTC 2025 - 18º Encontro Nacional da COMJOVEM

O Club Med Lake Paradise, em Mogi das Cruzes (SP), foi palco do Congresso NTC 2025 – 18º Encontro Nacional da COMJOVEM, nos dias 27, 28 e 29 de novembro, encerrando o ciclo anual de trabalhos da Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística, com programação voltada à integração, fortalecimento do associativismo e renovação das lideranças.

O Encontro destacou os resultados da COMJOVEM em 2025: maior participação feminina, ocupação de cargos institucionais, integração do Instituto COMJOVEM ao Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (DECOPE), da NTC&Logística, e a transição da coordenação nacional. Foram apresentados conteúdos estratégicos, incluindo palestras sobre liderança, governança, saúde emocional, inovação e crescimento sustentável; debates e alinhamento das diretrizes para o próximo ciclo, além do lançamento do aplicativo Frota Advisor.

O anúncio de nova etapa para a COMJOVEM registrou o encerramento do ciclo de liderança

de André Martinez de Simone à frente da Coordenação Nacional e sua nomeação para exercer o cargo de Vice-Presidente Extraordinário de Inovação e Novos Negócios da NTC&Logística. A nova Coordenação Nacional, com mandato de dois anos, passou a ser liderada por Hudson Rabelo, tendo Jessica Caballero Lopes e Ítalo Marcos como Vice-Coordenadores Nacionais.

Foi divulgada, também, a criação do Conselho de Ex-Coordenadores e Ex-Vice-Coordenadores da COMJOVEM Nacional, constituída pelos seguintes membros: Ana Carolina Ferreira Jarrouge, André Ferreira, André Martinez de Simone, Baldomero Taques Neto (ex-Coordenadores Nacionais); Alexandre Aires Ribeiro; Antonio Carlos Mulfato Ruyz; Antonio Tiburcio de Santana Neto; Geovani Antunes Serafim; Joyce Bessa; Priscila Hertel Zanette; Roberta Fiorot Pinhati; Roberto Mira Jr. e Tayguara Helou (ex-Vice-Coordenadores Nacionais).

A agenda ESG teve papel central, com ações ambientais, sociais e de governança. Entre os projetos sociais do calendário anual, distinguiram-se as campanhas nacionais “COMJOVEM Salva Vidas”, de doação de sangue, que superou 1.000 doações e ajudou a salvar mais de quatro mil vidas; “Ação do Bem”, para apoiar famílias atingidas por desastres naturais; a corrida “COMJOVEM + Saúde” e a realização do primeiro evento Carbono Neutro da NTC&Logística, em parceria com a Domani Global. “Rota da Vida” – iniciativa sugerida no evento pelo presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, com

o objetivo de promover a conscientização sobre a importância da doação de órgãos – deve-se somar a esses projetos no próximo ano.

Troféus de Reconhecimento **Ciclo COMJOVEM 2024–2025**

Troféu Núcleo Destaque 2025: **Centro-Oeste Mineiro**

Troféu Revelação 2025: **Videira**

Troféu Comunicação 2025 | Postagens nas Redes Sociais: **Belo Horizonte**

Troféu Comunicação 2025 | Engajamento nas Redes Sociais: **Chapécó**

Troféu Comunicação 2025 | Comunicador do Ano: **Belo Horizonte**

Troféu Projeto ESG | Pilar Ambiental: **São Paulo - “Tampinhas que Curam”**

Troféu Projeto ESG | Pilar Social: **Joinville - “Motorista em Família”**

Troféu Projeto ESG | Pilar Governança: **Belo Horizonte - “Delegacia de Sete Lagoas”**

Troféu Itinerante do Ano: **Campinas**

Troféu Presença no Encontro Nacional: **São Paulo**

Troféu Melhor Artigo Técnico: **Triângulo Mineiro - “A Nova Largada do Transporte Rodoviário”**

Troféu Melhor Artigo Técnico:

São José do Rio Preto - “Logística Humanitária e o TRC em Situações de Emergência”

Palestrantes

Daniel Martin Ely, Vice-Presidente Executivo da Randon-corp, COO da Rands - “O líder em transformação: os aprendizados frente aos novos desafios da economia digital”

Dr. Fabiano Moulin de Moraes, Neurologista, PhD; Especialista em Neurologia Cognitiva e do Comportamento – “O cérebro sob estresse”

Guy Peixoto Neto, Empreendedor Serial e CEO da Bravu Scaling – “Construir, escalar e impactar”

Marcela Montenegro, Sócia-Diretora da Manumonte Transportes, Psicóloga e Vice-Coordenadora do Núcleo da COMJOVEM RJ – “Empreender é construir, mas sustentar é governar”

Raísa Drumond, Diretora de Logística da Continental Log e ex-Vice-Coordenadora da COMJOVEM RJ - “Entre desafios e conquistas: uma jornada de cura e propósito”

Raul Matos, Fundador e CEO da Biscoitê – “Crie o impossível”



1º Encontro NTC Farma

OUTUBRO

1º Encontro NTC Farma



A NTC&Logística realizou, em 7 de outubro de 2025, na subsele em São Paulo (SP), o 1º Encontro NTC Farma, reunindo representantes do Transporte Rodoviário de Cargas, da indústria farmacêutica, operadores logísticos, distribuidores e entidades setoriais. O evento teve como foco a legislação, regulamentação, cadeia de suprimentos e tendências do transporte de produtos farmacêuticos no Brasil. A programação incluiu palestra sobre a evolução da legislação da logística farmacêutica e dois painéis que abordaram o cenário atual da cadeia de suprimentos e perspectivas futuras, com destaque para colaboração, inovação e alinhamento regulatório.

O Encontro promoveu a integração entre os agentes da cadeia logística farmacêutica, estimulou a troca de experiências e contribuiu para a construção de soluções conjuntas diante dos desafios regulatórios, operacionais e tecnológicos. Entre os resultados, destacaram-se o fortalecimento do relacionamento institucional entre transportadores, indústria e entidades representativas, a ampliação do debate técnico sobre exigências sanitárias e regulatórias, e a apresentação da plataforma Sit.TRC – um sistema de informação técnica voltado para o Transporte Rodoviário de Cargas –, desenvolvida em parceria com a NTC&Logística.



Seminário Itinerante – Rio Verde (GO)

Rio Verde (GO) recebeu, em 2 de outubro, a 5ª e última edição de 2025 do Seminário Itinerante da NTC&Logística, organizado na Unidade do SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte). O evento reuniu empresários, executivos e jovens lideranças do TRC, encerrando a sequência nacional que passou por diferentes regiões do país. Com palestras técnicas, debates estratégicos e oportunidades de networking, o Seminário consolidou a aproximação da NTC&Logística com as entidades do setor e destacou a participação dos jovens empresários por meio da atuação da COMJOVEM.



A programação abordou temas como cenário jurídico e trabalhista, negociações coletivas, inovação tecnológica, inteligência artificial, monitoramento de frotas e conjuntura política, oferecendo informações atualizadas e ferramentas práticas para decisões estratégicas. Entre os pontos mais relevantes, constaram os avanços jurídicos para transportadoras goianas, como o aproveitamento ampliado de créditos de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços). O evento também reforçou princípios ESG e incentivou a formação de lideranças jovens, o fortalecimento institucional e a disseminação de conhecimento técnico, com apoio do SEST SENAT, federações, sindicatos e patrocinadores.



SETEMBRO



37ª Medalha de Mérito do Transporte NTC

A cerimônia de entrega da 37ª Medalha de Mérito do Transporte NTC, tradicional homenagem da NTC&Logística criada em 1984, foi realizada em 17 de setembro de 2025, em Brasília (DF). Com a presença de centenas de convidados, incluindo empresários, lideranças, autoridades e seus familiares, também foram celebrados os 62 anos de fundação da NTC&Logística e o Dia Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas, ratificando o papel estratégico do TRC para a economia e a integração nacional.

Instrumento de valorização de trajetórias e boas práticas, a 37ª Medalha de Mérito do Transporte NTC, outorgada por deliberação do Conselho Superior da entidade, foi concedida a personalidades que contribuíram para o desenvolvimento do TRC e da logística brasileira. Lideranças políticas e empresariais salientaram a relevância do setor responsável por mais de 65% da matriz de transporte de cargas do país, e reafirmaram compromissos voltados à segurança, infraestrutura, competitividade e melhores condições de trabalho.

Homenageados em 2025*

Armando Masao Abe, Diretor-Presidente da Transkompa Ltda.

Carla Henriques Silva Fornasaro,
Diretora-Presidente da CCR RioSP

Eleus Vieira de Amorim, Presidente do
SINDMAT - Sindicato das Empresas de
Transporte de Cargas no Estado de Mato Grosso

Eliana Waléria de Souza Costa, Diretora-Adjunta do
ITL - Instituto de Transporte e Logística

Gilberto Kassab, Secretário de Governo e Relações
Institucionais do Estado de São Paulo (representado
pelo deputado federal Antonio Brito - PSD/BA)

Nilson Alfredo Gibson Duarte Rodrigues Sobrinho, Presi-
dente da FETRACAN - Federação das Empresas de Transpor-
te de Cargas e Logística do Nordeste (ausência justificada)

Paulo Roberto Purper da Cunha,
Diretor-Presidente do Grupo Apisul

Valdir Tombini, Presidente do Grupo Tombini

***Delmo Manoel Pinho**, indicado em 2023 por sua
vasta contribuição ao Transporte e à Logística,
participou desta edição para receber
pessoalmente a homenagem.



Inauguração da **Galeria de Ex-Presidentes** na sede da **NTC&Logística**

No dia 17 de setembro de 2025, o presidente Eduardo Rebuszi, acompanhado da Diretoria Executiva – o Vice-Presidente, Antonio Luiz Leite, e o Diretor Financeiro, José Maria Gomes –, promoveu a inauguração da Galeria de Ex-Presidentes na sede da NTC&Logística, em Brasília (DF).

O tributo em reconhecimento aos antecessores responsáveis pela gestão da entidade no decorrer de décadas aconteceu como parte das celebrações pelos 62 anos de fundação da entidade, tendo sido prestigiado pela presença de ex-presidentes que marcaram diferentes períodos da NTC&Logística, como Flávio Benatti (de 2008 a 2013); José Hélio Fernandes (de 2014 a 2019); Urubatan Helou (de Set/2019 a Dez/2019) e Francisco Pelucio (de 2020 a 2023), além de representantes e executivos do setor.

Nessa ocasião especial, o presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRAN-CESC), Dagnor Schneider, entregou uma placa em homenagem à NTC&Logística, salientando a importância da Associação em âmbito nacional.



AGOSTO

PAINEL 2: ATOS JURÍDICOS E REGULATÓ



Encontro Nacional Segurança no TRC

20 DE AGOSTO DE 2025
SEDE DA NTC&LOGÍSTICA



PAINEL 3: TECNOLOGIA E COMÉRCIO ILEGAL DE PEÇAS E RECEPÇÃO



Encontro Nacional Segurança no TRC

20 DE AGOSTO DE 2025
SEDE DA NTC&LOGÍSTICA
SÃO PAULO



2º Encontro Nacional de Segurança no TRC

Na manhã do dia 27 de agosto, a NTC&Logística realizou, na subsede em São Paulo (SP), a 2ª edição do Encontro Nacional de Segurança no TRC, com o tema “Atos de Interferência Ilícita contra o Modal Rodoviário – Veículos e Cargas”. O evento reuniu empresários, executivos, autoridades públicas e representantes de forças de segurança, compondo um fórum de discussões sobre um dos principais desafios da logística brasileira: o roubo e o furto de cargas.

Com o objetivo de compartilhar e fortalecer estratégias conjuntas de prevenção e repressão à criminalidade, especialistas apresentaram diagnósticos atualizados, avanços institucionais e possibilidades de soluções práticas, como operações contra o crime organizado, rastreabilidade, intensificação de ferramentas jurídicas e ajustes legislativos para aumentar a efetividade das punições.

Lançada pela NTC&Logística no dia 2 de junho de 2025 e oficializada durante o 24º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado em 11 de junho, na Câmara dos Deputados (Brasília-DF), a Aliança Nacional pela Segurança Logística (ALNS), iniciativa que visa unir setor público e privado para combater o roubo de cargas no Brasil, foi um dos objetos de reflexão do presidente Eduardo Rebuzzi na abertura do Encontro. Ele deu ênfase à atuação fundamental do Grupo de Trabalho Permanente da NTC, composto por profissionais atuantes e com notório conhecimento técnico na área de segurança aplicada ao transporte – especialmente no enfrentamento aos crimes de furto, roubo, receptação e outras formas de interferência ilícita –, para aprofundar análises, propor medidas, articular ações em conjunto com as autoridades de segurança pública e consolidar a mobilização nacional. A constituição do Grupo de Trabalho Permanente da NTC, coordenado pelo Dr. Waldomiro Milanesi, especialista em Segurança, conta com a colaboração das entidades e empresas do Transporte Rodoviário de Cargas.

O evento corroborou a cooperação institu-

PAINEL 1: PANORAMA ATUAL DOS CRIMES CONTRA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO



2º Encontro Nacional de Segurança no TRC

27 DE AGOSTO DE 2025
SUBSEDE DA NTC&LOGÍSTICA
SÃO PAULO



PATROCINADORES



PAMCARD



APOIO INSTITUCIONAL

ABTLP



FuMTTran

SETCESP



CNT / SEST SENAT / ITL
Sistema Transporte

cional da NTC&Logística por um transporte rodoviário mais seguro, eficiente e justo, visando tranquilidade às empresas, proteção à sociedade e condições para o desenvolvimento econômico do país.

Primeiro Painel

“Panorama Atual dos Crimes
contra o Transporte Rodoviário”

Dr. Waldomiro Milanesi, Delegado e Especialista em Segurança; Dr. Djalma Moreira Gomes, Juiz de Direito; Inspetor Antonio Fernando S. Oliveira, Diretor-Geral da Polícia Rodoviária Federal (PRF); Dr. Renato dos Santos Gama, Promotor de Justiça (Grupo de Atuação Especial de Repressão ao Crime Organizado – GAECO – Núcleo de Santos).

Segundo Painel

“Aspectos Jurídicos e Regulatórios”

Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, Diretor Jurídico da NTC&Logística; Engº Lauro Valdivia, Assessor Técnico da NTC&Logística

Terceiro Painel

“Tecnologia e Comércio Ilegal
de Peças e Receptação”

Adriano Mizuguti, Gerente de Segurança do Mercado Livre; Ricardo Monteiro, Diretor de Gestão de Riscos da PAMCARY; Dr. Edson Vismona, Presidente-Executivo do Instituto Brasileiro de Ética Concorrencial – ETCO / FNCP – Fórum Nacional contra a Pirataria e a Ilegalidade

CONET& Intersindical - Bento Gonçalves (RS)

A 2ª edição de 2025 do CONET&Intersindical - Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado, da NTC&Logística, ocorreu nos dias 21 e 22 de agosto, em Bento Gonçalves (RS), tendo a FETRANSUL (Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul) como entidade anfitriã, com o apoio dos sindicatos filiados.

Com um público composto por empresários, especialistas e lideranças do TRC de todo o Brasil, ocorreram debates sobre custos operacionais, tarifas, cenário econômico, infraestrutura, segurança, relações trabalhistas e desafios do setor, além da apresentação de dados do Índice Nacional de Custos do Transporte (INCT), pesquisas de mercado e análises econômicas. Foram realizados painéis empresariais e técnicos, favorecendo o alinhamento de estratégias, troca de experiências e definição de prioridades para a agenda institucional do TRC.

A programação do CONET incluiu uma análise sobre os fatores externos e internos da economia do país que influenciam diretamente o setor, privilegiando também iniciativas de ESG, como o uso de peças remanufaturadas, ações de responsabilidade social e o alerta (online) da Vice-Presidente Extraordinária da Pasta ESG, Joyce Bessa, a propósito da entrada em vigor, em 11 de dezembro de 2024, da Lei 15.042 e do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões (SBCE).

Reforçando a importância do CONET&Intersindical como fórum de integração e construção coletiva de soluções para o desenvolvimento sustentável do setor, o Comunicado CONET – Agosto de 2025 divulgado após o evento destacou que, apesar de um mercado relativamente aquecido, o TRC ainda enfrenta dificuldade em recompor a defasagem do frete, que chega a 10,3% em média, devido à complexidade tarifária, não ressarcimento de serviços adicionais, aumento de custos financeiros e impactos de fatores como juros, reoneração da folha, biodiesel e IOF.



Mesa de Abertura

Diogo Siqueira, Prefeito do Município de Bento Gonçalves (RS); **Gilmar Sossella**, Secretário Estadual de Trabalho e Desenvolvimento Profissional do Rio Grande do Sul (RS); **Juarez José Piva**, Secretário de Desenvolvimento Econômico de Bento Gonçalves (RS); Deputado Estadual **Felipe Camozzato** (representando também a Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (RS)); **Eduardo Rebuzzi**, Presidente da NTC&Logística; **Francisco Cardoso**, Presidente da FETRANSUL, e **André de Simone**, Coordenador Nacional da COMJOVEM

Palestrantes

Engº **Lauro Vadivia**, Assessor Técnico da NTC&Logística - “Índice de Variação do INCT - Índice Nacional de Custos do Transporte e Pesquisa de Mercado no Transporte de Cargas”; **Jefferson Germano**, Diretor do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS) - “Peças Remanufaturadas – Uma escolha econômica, eficiente e sustentável”; **Zeina Latif**, Economista - “Cenário Econômico e Perspectivas para o Transporte Rodoviário de Cargas”

Intersindical

Painel Trabalhista

“Propostas de Alterações Legislativas - Lei do Motorista”

Dr. Narciso Figueirôa Junior, Assessor Jurídico da NTC&Logística; Dagnor Schneider, Vice-Presidente Extraordinário de Relações Trabalhistas da NTC&Logística (Presidente da FETRANCESC)

Painel sobre Segurança

“Aliança Nacional pela Segurança Logística”

Dr. Waldomiro Milanesi, Delegado de Polícia e Especialista em Segurança

Painel sobre Seguros

“Atualizações Legislativas no Setor de Seguros para o Transporte Rodoviário de Cargas e Fiscalização da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT”

Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, Diretor Jurídico da NTC&Logística; Gizelle Coelho Netto, Superintendente Substituta de Serviços de Transporte Rodoviário Multimodal de Cargas (SUROC) da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Painel sobre Infraestrutura

“Análises e Dados sobre a Realidade da Infraestrutura Logística no Brasil”

Lilian de Alencar Pinto Campos, Superintendente de Inteligência de Mercado da Infra S.A.; Jefferson Cristiano, Gerente Executivo de Estatística e Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Painel sobre Reforma Tributária

“Aplicação da Reforma Tributária no Transporte de Cargas: Impactos, Riscos e Oportunidades para as Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas”

Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, Diretor Jurídico da NTC&Logística; Dr. Alex Breier, Advogado Especialista em Direito Tributário





Seminário Itinerante – Rio de Janeiro (RJ)

A 4ª edição do Seminário Itinerante de 2025 promovida pela NTC&Logística, em parceria com a COMJOVEM e apoio da FETRANSCARGA (Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro), dos sindicatos filiados e do Núcleo da COMJOVEM RJ, aconteceu em 31 de julho, na cidade do Rio de Janeiro. A programação do Seminário ocorreu na sede histórica da primeira entidade empresarial do Brasil, fundada em 1809, a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), onde também está localizada a sede da FETRANSCARGA.

Antes da abertura oficial do evento, foi promovida uma visita técnica ao Batalhão de Operações Policiais Especiais (BOPE), unidade de elite da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro. O grupo foi recebido pelo comandante do Batalhão, Tenente-Coronel Marcelo Corbage, que apresentou a estrutura, o funcionamento e a missão da corporação, propiciando reflexões sobre disciplina, planejamento e trabalho em equipe - princípios igualmente essenciais para o transporte de cargas e logística.

Representantes da NTC&Logística e da COMJOVEM ressaltaram o objetivo do Seminário como



ferramenta de aproximação com as bases regionais, capacitação e formação de novas lideranças. O presidente da NTC&Logística e da FETRANSCARGA, Eduardo Rebuzzi, ratificou a importância do projeto e o papel da entidade na articulação do setor. Painéis e palestras abordaram intraempreendedorismo, inovação, tecnologia aplicada ao transporte, soluções financeiras, segurança operacional, gestão de riscos e a recém-lançada Aliança Nacional pela Segurança Logística.

Palestrantes

Any Costa, Empresária, Sócia do Grupo AXP
"Intraempreendedorismo: empreender e inovar na própria empresa"

Jordana Costa Araújo Siqueira,
 Gerente de RH do Grupo Transfuturo
 e membro da COMJOVEM RJ
"NR1 e os riscos invisíveis: a segurança começa antes da operação"

Dr. Waldomiro Milanesi,
 Especialista em Segurança
"Aliança Nacional pela Segurança Logística, iniciativa da NTC&Logística"

JUNHO



24º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas

Brasília (DF) sediou, em 11 de junho, a 24ª edição do Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, no Auditório Nereu Ramos da Câmara dos Deputados. Promovido pela Comissão de Viação e Transportes (CVT) em parceria com a NTC&Logística e apoio institucional do Sistema Transporte (CNT, SEST SENAT e ITL) e da FuMTran (Fundação Memória do Transporte), o evento reuniu autoridades dos Poderes Executivo e Legislativo, lideranças empresariais, forças de segurança e representantes do setor produtivo para debater os principais desafios do TRC, com foco no enfrentamento ao roubo de cargas, segurança jurídica e infraestrutura.

Ao longo da programação, representantes do Ministério dos Transportes, ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), SENASP (Secretaria Nacional de Segurança Pública), Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal, Receita Federal e entidades empresariais discutiram estratégias de combate ao crime, uso de tecnologias e responsabilização de toda a cadeia criminosas.

O presidente Eduardo Rebuzzi comunicou que a NTC&Logística, em conjunto com as entidades do setor, está consolidando uma proposta de união das forças públicas e privadas em prol da segurança do TRC, visando a constituição de uma "Aliança Nacional pela Segurança Logística", um pacto de integração, cooperação, conhecimento e enfrentamento aos crimes de furto, roubo, receptação e demais atos ilícitos que afetam o transporte rodoviário de cargas e comprometem a segurança, a economia e a vida das pessoas, em especial, dos profissionais do setor.

A NTC&Logística defendeu ainda o endurecimento de penas e o fortalecimento da inteligência policial, consolidando consensos sobre a integração entre governo e setor privado, a proteção dos profissionais do setor, a segurança das cadeias produtivas e a eficiência logística.

Mesa de Abertura

Deputado Federal **Hugo Motta** (Republicanos-PB), Presidente da Câmara dos Deputados

Deputado Federal **Maurício Neves** (PP-SP), Presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Vinicius Ladeira, Diretor-Adjunto Nacional do SEST SENAT, representando o Sistema Transporte

José Aires Amaral Brito, Superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Viviane Esse, Secretária Nacional de Transporte Rodoviário, do Ministério dos Transportes

Eduardo Rebuzzi, Presidente da NTC&Logística

Painel - Carga Segura - Estratégias contra o Crime no Transporte Rodoviário de Cargas

Deputado Federal **Fernando Marangoni** (União Brasil-SP), 2º Vice-Presidente da Comissão de Viação e Transportes (CVT)

Eduardo Rebuzzi, Presidente da NTC&Logística

Thiago Morello Peres, Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil

Dr. **Mário Sarrubbo**, Secretário Nacional de Segurança Pública (SENASP)

Dr. **Otávio Flores Bueno** da Fonseca, Delegado da Polícia Federal (PF)



IV Seminário trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas

4º Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas

Após o 24º Seminário Brasileiro do TRC, foi realizado, também no Auditório Nereu Ramos da Câmara dos Deputados, o 4º Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas. Promovido pela Comissão de Trabalho (CT) da Câmara, com apoio e sugestão da NTC&Logística, e apoio institucional do Sistema Transporte (CNT – SEST SENAT – ITL), o evento contou com a participação de autoridades, magistrados, especialistas na área jurídica, representantes empresariais e de trabalhadores do Transporte, bem como do setor produtivo nacional.

O Seminário abordou questões como a modernização sindical, a Reforma Sindical e os impactos da decisão do STF na ADI 5322 sobre a jornada do

motorista profissional, com a presença de ministros do TST, procuradores, advogados e parlamentares. As discussões acentuaram a importância da negociação coletiva, da segurança jurídica e da construção de soluções equilibradas que preservem a dignidade do trabalhador e a viabilidade econômica das operações, além de destacar práticas alinhadas aos princípios ESG, incentivando o diálogo social e a responsabilidade institucional na formulação de políticas públicas para o setor.

Mesa de Abertura

Deputado Federal **Luiz Gastão** (PSD-CE)

Rafaele Rodrigues Mascarenhas Menezes,
Coordenadora-Geral de Relações

do Trabalho, do Ministério do Trabalho

Valdir de Souza Pestana, Presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT)

Igor Fernandes, Assessor da Presidência da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Eduardo Rebuzzi,
Presidente da NTC&Logística

Primeiro Painel Reforma Sindical

Deputado Federal **Luiz Gastão** (PSD-CE)

Prof. Dr. **Raimundo Simão de Melo**,
Advogado e Consultor Jurídico
na área Trabalhista

Dra. **Viviann Brito Mattos**, Procuradora Regional do Trabalho e Coordenadora Nacional da CONALIS - Coordenadoria Nacional de Promoção da Liberdade Sindical e do Diálogo Social

Dr. **Paulo Teodoro do Nascimento**,
Advogado e Consultor Jurídico da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

Dr. **Edson Bueno de Souza**, Advogado e Consultor Jurídico na área Trabalhista

Ministro **Amaury Rodrigues Pinto Junior**,
do Tribunal Superior do Trabalho (TST)



Segundo Painel

Jornada de Trabalho do Motorista após a ADI 5322

Palestrantes e Debatedores

Deputado Federal **Luiz Gastão** (PSD-CE)

Ministra **Morgana de Almeida Richa**,
do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

Dr. **Paulo Douglas Almeida de Moraes**,
Procurador do Ministério Público
do Trabalho (MPT-MS)

Dr. **Adilson Rinaldo Boaretto**, Advogado e Assessor Jurídico da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT)

Dr. **Narciso Figueirôa Junior**, Advogado e Assessor Jurídico da NTC&Logística



15º Congresso Técnico Olhar Empresarial

A NTC&Logística realizou o 15º Congresso Técnico Olhar Empresarial, em 10 de junho, na sede da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em Brasília (DF). Organizado em conjunto com a Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas (COMJOVEM), o Congresso tem como objetivo fortalecer a formação empresarial e orientar o protagonismo político dos membros da COMJOVEM, aproximando-os do relacionamento institucional do setor junto aos poderes da República.

O evento contou com painéis técnicos, momentos de integração e uma visita ao Sistema Transporte, onde os participantes conheceram projetos, indicadores e ações do SEST SENAT voltadas à capacitação e à saúde dos trabalhadores do setor.

Os cenários legislativo e político foram destaque nos painéis “Momento Parlamentar e Governamental”, com a participação do Deputado Federal Hugo Leal (PSD-RJ), e “Momento Político”, com a palestra de Paulo Kramer, cientista político. Já o painel sobre desenvolvimento sustentável contou com a palestra de Vinicius Ladeira, Diretor-Adjunto Nacional do SEST SENAT: “O setor do TRC e a COP 30”.

Após os painéis, um momento especial marcou a oficialização de Jéssica Caballero Lopes como Vice-Coordenadora Nacional da COMJOVEM, em substituição a Priscila Zanette, que



deixou o cargo por motivos pessoais. A escolha da nova Vice-Coordenadora seguiu critérios rigorosos de avaliação, com base no seu histórico de atuação no setor e na própria Comissão. Jéssica foi Vice-Coordenadora da COMJOVEM de São José do Rio Preto e é Diretora do SETCARP – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São José do Rio Preto e Região.

Muito elogiada pela proficiência e empenho no exercício do cargo, Priscila Zanette agradeceu a oportunidade de ter feito parte da Vice-Coordenação Nacional da COMJOVEM e destacou estar certa de que Jéssica Caballero Lopes dará continuidade a esse trabalho com excelência.

Ratificando a atuação institucional da NTC&Logística, as diretrizes para o fortalecimento do setor e encaminhamentos estratégicos para o Encontro Nacional da COMJOVEM 2025, o 15º Congresso Técnico Olhar Empresarial teve o encerramento coroado com o lançamento oficial do projeto “COMJOVEM Salva Vidas”, de incentivo à doação de sangue e à promoção do bem-estar dos trabalhadores.



Seminário *Itinerante* – Serra (ES)

A terceira edição do Seminário Itinerante se deu em Serra (ES), na manhã de 5 de junho, integrada à programação da Modal Expo 2025, a 1ª Feira de Logística, Transporte e Comércio Exterior do Estado do Espírito Santo, realizada no Pavilhão de Carapina.

Promovido pela NTC&Logística, em parceria com a COMJOVEM e apoio da FETRANSPORTES (Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo) e do TRANSCARES (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas & Logística no Estado do Espírito Santo), o Seminário contou com a participação de membros da COMJOVEM, líderes e representantes das entidades, além da presença do presidente do TRANSCARES, Luiz Alberto Teixeira, e do presidente da FETRANSPORTES, Renan Chieppe, que destacaram a importância da profissionalização, do protagonismo jovem e da cooperação entre entidades.

A programação abordou temas estratégicos como inovação tecnológica, gestão de motoristas, impactos jurídicos da jornada de trabalho e uso de inteligência artificial na logística, além de ações ESG, sustentabilidade e desenvolvimento humano, fortalecendo o networking e estimulando a formação de novas lideranças.

Palestrantes

Renato Tozzi, Diretor de Operações da Viação Água Branca – “Inovação & Tecnologia: Liderança na Gestão dos Motoristas e os Impactos da Torre de Controle”

Dr. **Marcos Aurélio Ribeiro**, Diretor Jurídico da NTC&Logística – “ADI 5322 – Desafios da Jornada de Trabalho no Mundo Moderno”

Ranik Guidolini, CEO da Lume Robotics – “Inteligência Artificial na Logística: Case Veículo Autônomo na Logística Portuária x IA”



MAIO

NTC&Logística na Assembleia Geral da IRU

O presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, e o vice-presidente extraordinário de Relações Internacionais, Danilo Guedes, participaram da Assembleia Geral da IRU (União Internacional de Transportes Rodoviários), em 9 de maio de 2025, em Genebra, na Suíça. O evento reuniu lideranças globais do transporte rodoviário para debater desafios do setor, como competitividade, inovação, escassez de mão de obra, segurança viária e transição energética, além de fortalecer a cooperação internacional.

Durante a Assembleia, foi promovida uma mesa-redonda sobre transporte rodoviário e competitividade, que debateu temas como custos logísticos, políticas públicas, digitalização e sustentabilidade. Também foi aprovado na Assembleia Geral da IRU – que representa mais de 3,5 milhões de empresas que operam mobilidade e logística – o documento “Driving Competitiveness – A Collective Call for Action”, um apelo aos governos e às empresas para que impulsionem a competitividade através da simplificação, digitalização e harmonização, medidas práticas em prol de um transporte mais eficiente, seguro e inovador. A manhã foi encerrada com a entrega do prêmio “Top Road Transport Managers 2025”, reconhecendo lideranças que se destacaram na gestão do setor.

Na agenda institucional, os representantes da NTC&Logística visitaram a sede da IRU, conheceram os sistemas do Convênio TIR (Transportes Internacionais Rodoviários) e participaram de reuniões técnicas sobre sua aplicação global e no Corredor Bioceânico. O encontro destacou ainda iniciativas de ESG, como o projeto “IRU Green Compact – Reaching Net-Zero for Commercial Road Transport”, voltado à descarbonização do transporte rodoviário até 2050, evidenciando o compromisso com sustentabilidade, inovação e responsabilidade ambiental.

Em reunião com a alta liderança da IRU, a





NTC&Logística tratou de pautas estratégicas, incluindo a adesão do Brasil à Convenção TIR, considerada essencial para a integração do país aos fluxos globais de comércio e para a modernização do transporte internacional. Foram discutidos o estágio da tramitação no Congresso Nacional, ações futuras, como visita oficial da IRU ao Brasil e seminário institucional com autoridades do Paraguai, Chile e Argentina, além de aspectos de ESG, eficiência logística, redução de custos e menor impacto ambiental.

Antes da Assembleia, em 6 de maio, a comitiva da NTC&Logística visitou o Muratbey Customs Office, em Istambul, na Turquia, para conhecer a operação de um moderno complexo aduaneiro com integração multimodal e sistemas avançados, incluindo a aplicação da Caderneta TIR. A visita permitiu aprofundar o entendimento sobre o funcionamento do sistema TIR, suas vantagens operacionais e a potencial implantação no Brasil, reforçando a integração logística internacional, competitividade do transporte rodoviário e práticas sustentáveis, com otimização de processos e menor impacto ambiental.



A cidade de Toledo (PR), conhecida como “Capital Paranaense do Agronegócio”, sediou a 2ª edição do Seminário Itinerante da NTC&Logística em 22 de maio de 2025, reunindo transportadores, empresários, lideranças setoriais e jovens empresários. O evento promoveu debates técnicos, troca de experiências e networking sobre os desafios e perspectivas do TRC, reforçando a presença da entidade na região Oeste do Paraná e celebrando avanços importantes, como a aprovação do Projeto de Lei nº 3710/2024, que reconhece Foz de Iguaçu como Capital Nacional do Transporte Rodoviário Internacional.

Realizado em parceria com o SINTRATOL

(Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Toledo e Região) e apoio da FETRANS-PAR (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná) e da COMJOVEM, o Seminário destacou soluções voltadas à eficiência, inovação e sustentabilidade no TRC, incluindo o uso do biometano como fonte de energia renovável e ações ESG com foco ambiental. Foram abordados ainda temas de tecnologia, gestão de equipes, jornada de trabalho e saúde mental dos motoristas, com atenção aos riscos psicossociais previstos na NR-1 (Norma Regulamentadora 1), reforçando o compromisso do setor com uma logística moderna, responsável e preparada para os desafios futuros.

ABRIL

Seminário Itinerante – Campinas (SP)

Campinas (SP), no interior do Estado de São Paulo, foi a cidade escolhida para a estreia da edição 2025 do Seminário Itinerante da NTC&Logística. O evento foi realizado no dia 3 de abril, na sede do SINDICAMP (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região), reunindo empresários, lideranças e jovens do TRC. Com apoio da COMJOVEM Nacional, da FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo) e do Núcleo da COMJOVEM Campinas, o Seminário teve como objetivo promover conhecimento técnico, debater os desafios do setor e fortalecer o relacionamento institucional da NTC&Logística na região.

O encontro destacou a importância da qualificação da mão de obra, a renovação das lideranças e o apoio às empresas de transporte, além de ações de inclusão e diversidade, como o movimento Vez e Voz, que incentiva a participação feminina no TRC. A programação incluiu palestras sobre inovação, tecnologia, inteligência artificial, gestão logística, aspectos regulatórios e um painel sobre ESG, reforçando práticas sustentáveis e socialmente responsáveis. O Seminário favoreceu a troca de experiências, a geração de conexões entre empresários e patrocinadores, a disseminação de conhecimento estratégico e o fortalecimento da atuação da NTC&Logística e da COMJOVEM no interior paulista.



II Encontro Nacional de Coordenadores da COMJOVEM NTC&Logística



A NTC&Logística promoveu, por meio da COMJOVEM, entre os dias 24 e 26 de março de 2025, o II Encontro Nacional de Coordenadores da Comissão, em São Paulo, reunindo jovens lideranças do Transporte Rodoviário de Cargas, além de representantes das entidades do setor – presidentes de federações, sindicatos e instituições parceiras –, com o objetivo de fomentar integração, alinhamento estratégico e fortalecimento institucional.

A programação teve início com um jantar de boas-vindas no Restaurante Figueira, no Hotel Wyndham São Paulo Ibirapuera. No dia 25, pela manhã, o projeto COMJOVEM + Saúde foi conduzido pelo educador físico Rafael Magalhães, no Parque do Ibirapuera. A abertura oficial ocorreu na subsede da NTC&Logística, com a presença do presidente Eduardo RebuZZi, que explanou o papel estratégico da entidade e do Sistema Transporte, além da atua-

ção institucional em defesa do setor. Também participaram os assessores Gil Menezes, Antonio Lauro Valdivia Neto e Narciso Figueirôa Junior, reforçando o apoio técnico aos Núcleos da COMJOVEM e o relacionamento com as lideranças regionais.

No dia 26 de março, a programação prosseguiu no prédio que abriga entidades do Transporte Rodoviário de Cargas em São Paulo e onde se situa a subsele da NTC&Logística, consolidando o encontro como estreitamento de relações institucionais e entendimento da estrutura do setor. As atividades incluíram a dinâmica “Relacionamento: o que avançamos?”, orientada pelo coordenador nacional André de Simone e pelos vice-coordenadores nacionais Priscila Zanette e Hudson Rabelo, além de visitas ao SETCESP, FETCESP, IPTC, NTC&Logística,

Transpocred, ABTLP, SINDIPESA e FUMTRAN.

O evento contou com a participação do Conselho de Ex-Coordenadores Nacionais, representado presencialmente por Ana Carolina Jarrouge e André Ferreira, e por mensagem em vídeo de Baldomero Taques Neto. Entre os destaques, estiveram a palestra sobre imagem institucional ministrada pelo assessor de Comunicação e Imprensa da NTC&Logística, Rodrigo Bernardino, e a palestra de encerramento conduzida pelo mentor Egídio Dias, fundador do programa “Líderes de Alta Performance”.

Realizado pela NTC&Logística, em conjunto com a Coordenação Nacional da COMJOVEM, o II Encontro Nacional teve o patrocínio da TruckPag; apoio da Transpocred e apoio institucional do Sistema Transporte (CNT / SEST SENAT / ITL).



FEVEREIRO

CONET& Intersindical Foz do Iguaçu (PR)

A NTC&Logística realizou, nos dias 6 e 7 de fevereiro, em Foz do Iguaçu (PR), a 1ª edição de 2025 do CONET&Intersindical – Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado, no Bourbon Thermas Eco Resort Cataratas do Iguaçu. Promovido em parceria com o Sistema FETRANSPAR (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná) e apoio dos sindicatos filiados, o evento – um dos principais fóruns nacionais de debate e integração do TRC – contou com a participação de especialistas no setor e a presença maciça de empresários, executivos e lideranças de todo o país.

O encontro teve como foco a análise de cenários econômicos, custos operacionais, tarifas, tendências de mercado e desafios estruturais do setor, além de promover alinhamento institucional entre entidades representativas. Foram apresentados indicadores técnicos, como o Índice Nacional de Custos do Transporte (INCT) e pesquisa de mercado, além de palestras sobre gestão estratégica, inovação, tecnologia, segurança da informação, reforma tributária, relações trabalhistas e projeções para o futuro do transporte de cargas. Debates e painéis permitiram a troca de experiências entre diferentes segmentos do TRC, fortalecendo a competitividade do setor e incentivando a construção de soluções conjuntas.

Entre os resultados, destacaram-se o aprofundamento do diálogo institucional, o encaminhamento de pautas estratégicas e o reforço do compromisso com práticas ESG, abordando escassez de mão de obra qualificada, valorização profissional e iniciativas de inclusão e formação do SEST SENAT. No Comunicado CONET – Fevereiro de 2025, divulgado após o término do encontro, a NTC&Logística apontou que, apesar da estabilidade de custos em 2024, o valor do frete segue defasado, com média de 13,0%, agravada pelos aumentos de diesel, reoneração da folha, mudanças tributárias, elevação da Selic e inflação persistente em 2025. O cenário reforça a





necessidade de atenção dos transportadores ao repasse de custos financeiros e à adequação das tarifas para garantir a sustentabilidade do setor.

Mesa de Abertura

General **Joaquim Silva e Luna**, Prefeito do Município de Foz do Iguaçu; **Flávio Benatti**, Vice-Presidente - Transporte Rodoviário de Cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT); **Eduardo Rebuzzi**, Presidente da NTC&Logística; Coronel **Sérgio Malucelli** - Presidente do Sistema FETRANSPAR; **Celso Antonio Gallegario**, Presidente do Sindicato das Empresas Transportadoras Rodoviárias de Cargas Nacionais e Internacionais de Foz do Iguaçu (SINDIFOZ), e **André de Simone**, Coordenador Nacional da COMJOVEM

Palestrantes

Engº **Lauro Vadivia**, Assessor Técnico da NTC&Logística - "Índice de Variação do INCT - Índice Nacional de Custos do Transporte e Pesquisa de Mercado no Transporte de Cargas"

Geovani Serafim e Valéria Melnik, Coordenadores do Instituto Mercadológico da COMJOVEM Nacional - "Recalculando a Rota: as Generalidades estão Embarcadas no seu Frete?"

Raquel Serini, Coordenadora do Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC) - "Serviços oferecidos pelo IPTC"

Gustavo Segré, Economista e Sócio da Segré Associados - "O Futuro do Transporte de Cargas: Tendências 2025"

Empresas Parceiras e Patrocinadoras em 2025

Autotrac;
Easy Doc;
Geotab;
Pamcary;
Rands;
Sicredi;
Speedmax Pneus;
TGID;
TOTVS;
Transpocred;
Truckpag;
Volkswagen Caminhões e Ônibus;
XBRI Pneus.

Confira as fotos dos
momentos especiais
de nossos eventos e
atividades.

A galeria oficial da
NTC&Logística
está disponível.



Escaneie o QR Code
e acesse agora





Mais de 36 anos de atuação em defesa do setor de cargas especiais

O SINDIPESA atua há mais de 36 anos representando com legitimidade e atuação técnica, as empresas especializadas em transporte, içamento e movimentação de cargas pesadas e excepcionais em todo o Brasil.

Somos a única entidade sindical com abrangência nacional e voz ativa nas decisões que impactam o setor.

1

Representação
técnica e política

2

Apoio jurídico e
regulatório

3

Capacitação
profissional com
parceiros líderes

**Associe-se ao
SINDIPESA**

 (11) 3051-4320

 sindipesa@sindipesa.org.br

 www.sindipesa.org.br


SINDIPESA

NOVEMBRO 09 A 13

FENATRAN 2026

25º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

 Intralogística

 Serviços

 Implementos

 Lastmiles



LEIA O QR CODE PARA
MAIS INFORMAÇÕES:



SUA JORNADA

PUM

AOS MELHORES NEGÓCIOS.

 /fenatran_oficial  /fenatran

www.fenatran.com.br

Apoio Institucional:

 Anfavea

 Anfir
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE
DISTRIBUIDORES DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

 NTC
Logística

Organização e Promoção:

 RX