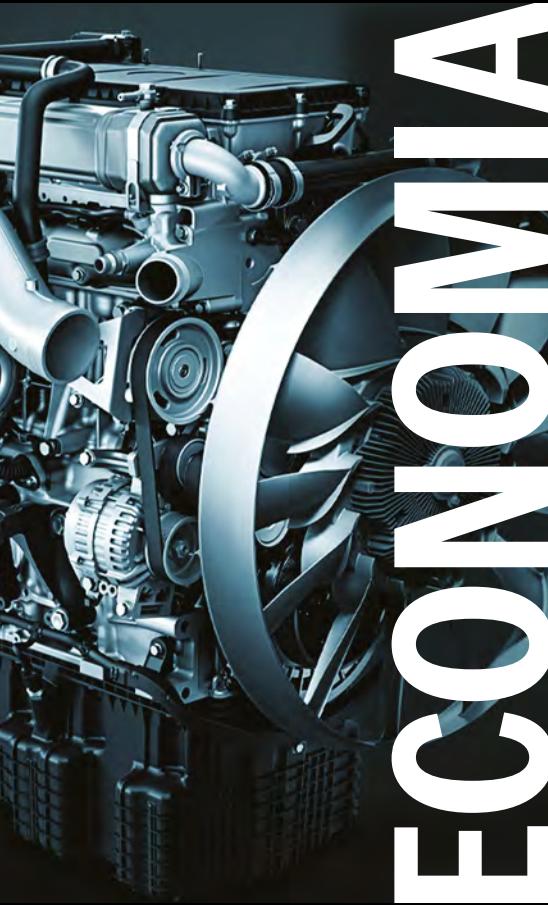


ANUÁRIO

NTC&LOGÍSTICA

2024/2025





ECONOMIA



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



ACTROS EVOLUTION. CADA PARTE FAZ UMA ENORME DIFERENÇA. AGORA ATÉ 8% MAIS ECONÔMICO COM O MOTOR MERCEDES-BENZ OM 471.

O Actros Evolution traz uma série de características para entregar ainda mais eficiência e economia para a sua operação. Sua manutenção preventiva otimizada permite uma redução de até 33% nas paradas. O painel de instrumentos conta agora com o recurso EcoSuport, que dá feedback ao motorista e permite uma condução mais eficiente. Nas versões 6x4 com suspensão pneumática, o segundo eixo traseiro de tração pode ser desconectado, economizando combustível, pneus e gastos com pedágios.

Conheça algumas das evoluções:

- Câmbio automatizado de 12 marchas
- Intervalo de troca de óleo do motor de até 80 mil km
- Manutenção preventiva otimizada
- Redução de até 33% nas paradas

Mais vantagens:

- A maior rede de concessionários de veículos comerciais
- Amplo estoque de peças

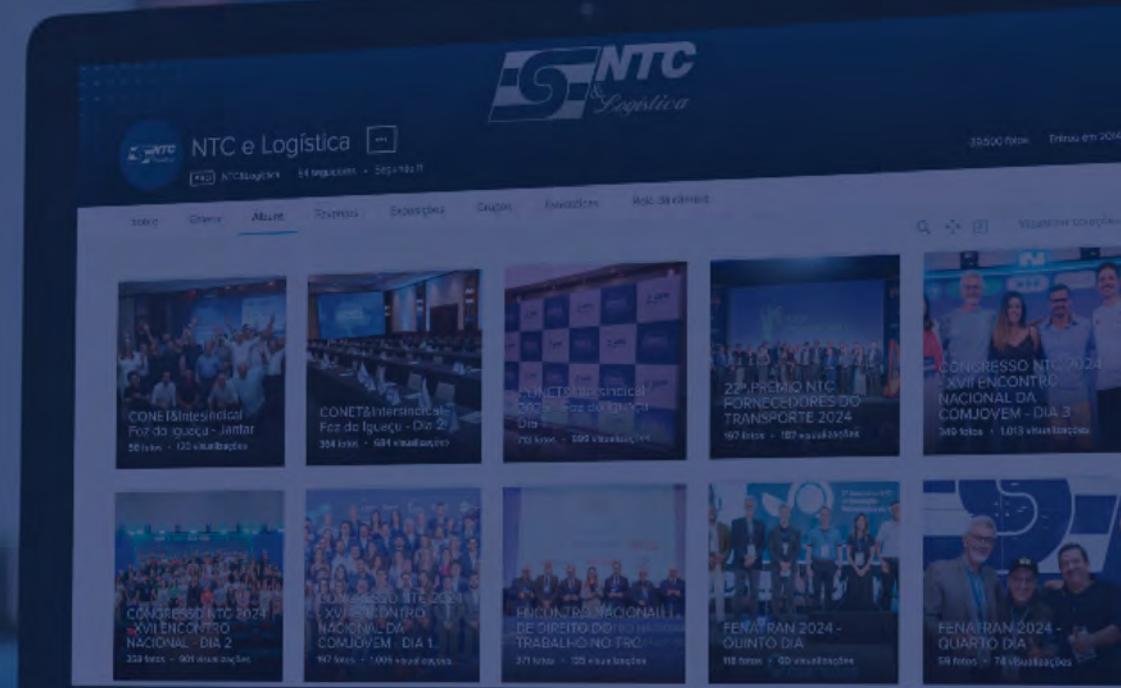
Mercedes-Benz



ANUÁRIO 2024/2025



Acesse o Anuário Digital



Acesse o QR Code e confira a Galeria de Fotos para reviver momentos especiais de nossos eventos e atividades.



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 de Oliveira
Presidente do SETCEMA
p/ o Estado do Maranhão

Antônio Pereira de Siqueira
Representando a FETRABASE
p/ o Estado da Bahia

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

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

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

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

Gladstone Viana Diniz Lobato
Presidente da FETCEM G
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

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

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

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

Sebastião Segundo Dantas
Presidente do SETCERN
p/ o Estado do Rio Grande do Norte
(Falecido em 27/06/2025)

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANS PAR
p/ o Estado do Paraná

Vice-Presidentes Extraordinários

Agronegócio: Hélio Camilo Marra
Assuntos dos Jovens Empresários:
André de Simone
Assuntos Institucionais: Tayguara Helou
Assuntos Políticos: José Hélio Fernandes
Assuntos Postais: Antonio Silvio Juliani
Assuntos Trabalhistas: Dagnor Schneider
Pauta "ESG" (Ambiental, Social e
Governança Corporativa): Joyce Bessa

Relações Internacionais: Danilo 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 Luís da Silva Júnior

Transporte de Produtos Farmacêuticos: Gylson
Ribeiro da Silva

Transporte de Produtos Perigosos:
Oswaldo Vieira Caixeta Junior

COMJOVEM Nacional

André de Simone: Coordenador
Hudson Rabelo: Vice-Coordenador
Jessica Caballero Lopes: Vice-Coordenadora

*Instituto COMJOVEM de
Desenvolvimento Mercadológico*

Geovani Serafim: Coordenador
Valéria Melnik: Vice-Coordenadora

Carta do Editor

A produção do Anuário NTC&Logística 2024-2025 teve início em maio de 2024 e, desde então, acompanhamos de perto um período marcado por fatos relevantes no setor de Transporte Rodoviário de Cargas. Ao longo de mais de um ano de trabalho, também ocorreram alterações próprias da evolução natural das entidades e respectivas lideranças, após a compilação deste material.

Eis por que este Anuário contempla não apenas os principais acontecimentos e iniciativas desenvolvidas em 2024, mas também oferece um olhar atualizado sobre o cenário que se desenha para 2025. Algumas das personalidades que nos prestigiam nesta publicação já não ocupam os mesmos cargos ou se desligaram de determinadas iniciativas. Ainda assim, optamos por mantê-las registradas, em reconhecimento às contribuições que realizaram ao longo desse período e pelo valor histórico que representam para a entidade e para o setor.

Fundada em 1963, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística tem, em sua trajetória, a missão de representar, conduzir e conectar o setor com os grandes temas nacionais. Este Anuário reflete o cumprimento dos objetivos da entidade, apresentando os projetos, ações e frentes institucionais conduzidas em prol do desenvolvimento do TRC e da valorização das empresas e profissionais que contribuem diariamente para o crescimento do Brasil.

Agradeço a todos que contribuíram para a construção deste Anuário – presidentes, diretores, entidades, parceiros institucionais, técnicos e colaboradores –, uma síntese do trabalho realizado e referência valiosa para o presente e para o futuro do Transporte Rodoviário de Cargas.

Rodrigo Bernardino
Editor-Chefe do
Anuário NTC&Logística 2024-2025



Anuário NTC&Logística Brasil Transportes

Edição Anual 2024-2025
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
Editor: Bruno Benite
Formatação e Revisão: Maryland Moraes
Projeto Digital e Coordenação: Rodrigo Bernardino
Produção de Conteúdo Geral: Rodrigo Bernardino e Bruno Benite
Projeto Gráfico e Editoração: Luciano Seade

NTC&Logística
Sede – Brasília (DF)
SAS – 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.



A FETCEMG
é o caminho para o
transporte de cargas e a
logística em Minas Gerais
irem ainda mais
LONGE.

Trabalhamos para tornar
o setor mais competitivo,
inovador e sustentável.

Junte-se a nós e aos nossos
sindicatos na construção
de um futuro melhor para o
transporte e a logística.

REPRESENTAR, DEFENDER E CONSTRUIR O FUTURO DO SETOR:

missão da principal entidade representativa
do Transporte Rodoviário de Cargas brasileiro

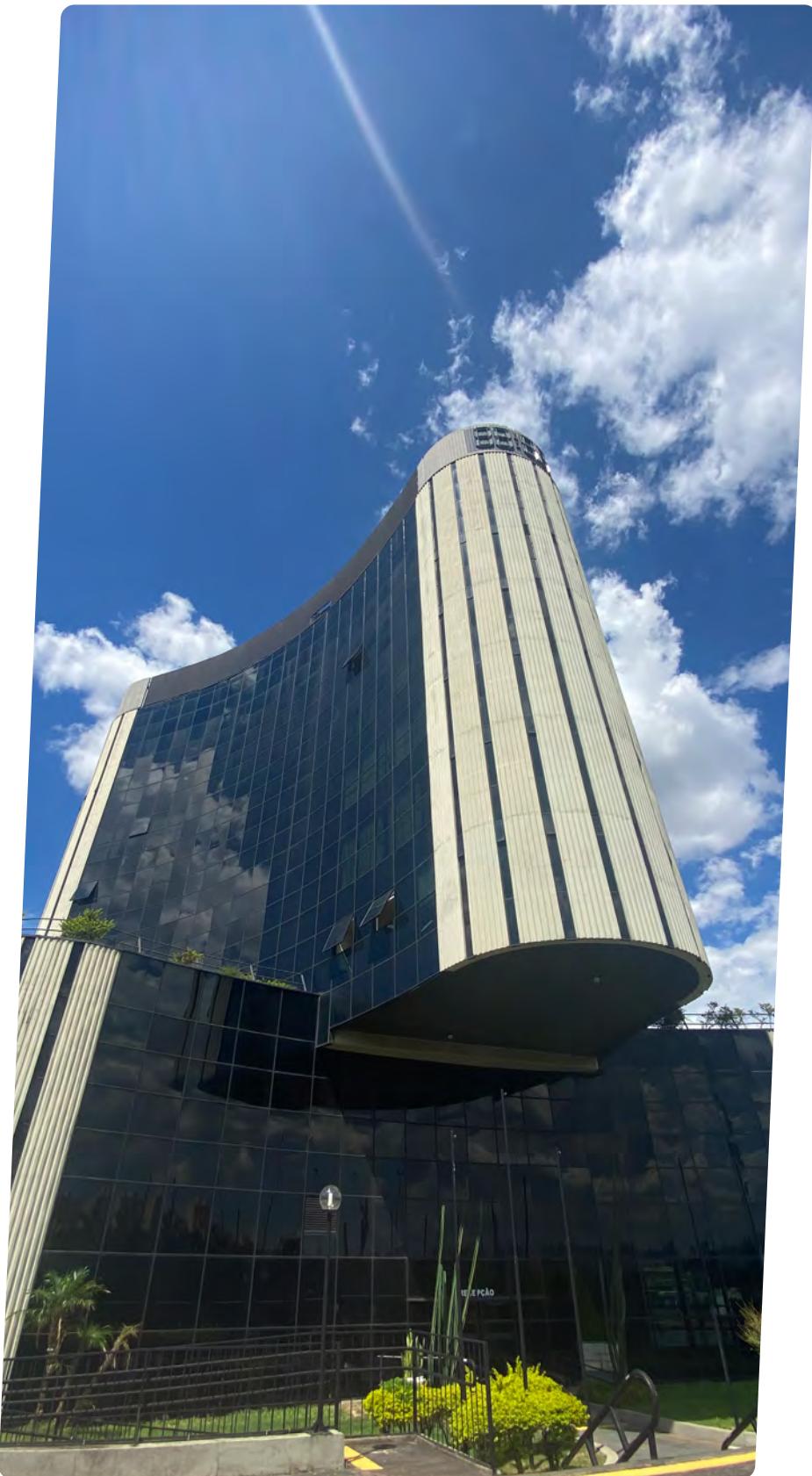
São múltiplos e complexos os desafios enfrentados pelo Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). Parte integrante do setor terciário da economia, conhecido como setor de serviços, o TRC é responsável pela movimentação de bens, mercadorias e matérias-primas - da produção ao consumidor final -, consistindo num dos principais pilares da cadeia logística do país.

Partindo desse princípio, o Anuário NTC&Logística 2024-2025 busca apresentar informações relevantes não apenas quanto aos desafios, mas também às iniciativas em benefício do setor e aos êxitos obtidos no primeiro ano da nova Diretoria da entidade.

Ao longo de 2024 e dando continuidade em 2025, a NTC&Logística - principal entidade representante do modal do Transporte Rodoviário de Cargas -, sob a liderança do presidente Eduardo Rebuzzi, privilegiou trabalhos e discussões voltadas a assuntos que interferem na atividade transportadora, exercendo permanente interlocução com os poderes públicos, entidades representativas nacionais e internacionais, parceiros de mercado e sociedade. Uma atuação que traduz o compromisso da entidade que, há mais de seis décadas, se dedica a interceder pelo setor, gerar desenvolvimento e fortalecer a logística nacional.

Os temas que nortearam as atividades da Associação em 2024 - e permanecerão prioritários em 2025 - referem-se a demandas estruturantes do Transporte Rodoviário de Cargas: segurança; combate ao roubo de cargas; infraestrutura precária; defasagem no valor do frete; altos custos operacionais; reforma tributária; desoneração da folha; relações internacionais; desenvolvimento tecnológico; ESG; qualificação da mão de obra, desafios trabalhistas e outros.

Seguindo esse percurso, o Anuário NTC&Logística 2024-2025 procura demonstrar os esforços pela superação de tantos desafios, com o trabalho empreendido pela Diretoria da NTC&Logística, em seus diferentes níveis, e pelos órgãos auxiliares - Assessorias Técnica, Econômica, Jurídica e de Relações Institucionais; COMJOVEM; Câmaras Técnicas e Grupos de Trabalho. Vale ressaltar que as relações institucionais contam com forte atuação, em Brasília, junto às esferas de governo - Executivo, Legislativo e Judiciário -, na defesa dos interesses do setor e, por extensão, do bem-estar da sociedade.

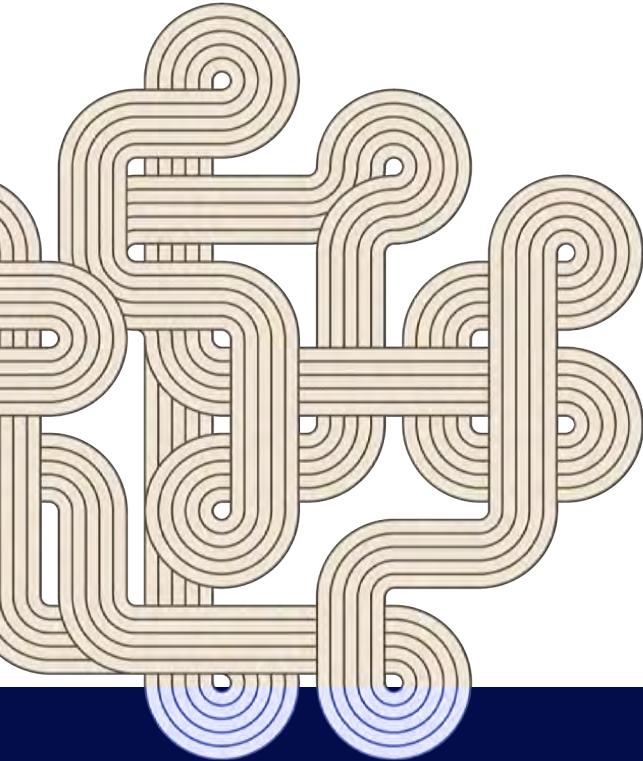


Toda essa estrutura tem sido essencial para garantir que a voz do transporte esteja presente nos debates estratégicos nacionais. Nesse mesmo contexto, destaca-se a presença de entidades sindicais filiadas, cuja colaboração é imprescindível para o sucesso das causas do TRC.

Os eventos integrantes do calendário do TRC nacional ratificam o compromisso da entidade com a integração, a informação, o conhecimento e a geração de valor para as empresas, valendo lembrar o sucesso, em 2024, das edições do CONET&Intersindical (22/02 e 01/08), do 23º Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas (08/05) e da FENATRAN - Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas (04 a 08/11); o ineditismo do 1º Encontro Nacional de Coordenadores da COMJOVEM (31/07); do 1º Encontro Nacional de Segurança no TRC (17/10) e do 1º Encontro Nacional de Direito do Trabalho no TRC (13/11); a celebração dos 20 anos do Seminário Itinerante (6 edições); as cerimônias de entrega da 36ª Medalha de Mérito do Transporte (17/09) e do 22º Prêmio Fornecedores do Transporte (09/12).

O Anuário NTC&Logística 2024-2025 reflete um ano de muito esforço e dedicação, reunindo análises, entrevistas, dados e informações que ajudam a compreender o cenário atual, os problemas e as oportunidades do setor. Mas a determinação por soluções prevalece, e resultados consideráveis foram alcançados. E é com essa vontade de empreender que a NTC&Logística seguirá contribuindo para o desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas e da economia brasileira.





ASSESSORES

MAURO CEZAR DOS SANTOS RICCIARELLI	27
EDMARA CLAUDINO	78
GIL MENEZES	80
LAURO VALDIVIA	84
NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR	88
ELISETE BALARINI	103

12

EDUARDO REBUZZI
Presidente da NTC&Logística

SUMÁRIO



COMJOVEM

Os desafios e o compromisso da COMJOVEM: números, conquistas e o futuro	
ANDRÉ DE SIMONE	106
A ascensão da ameaça cibernetica no TRC: protetendo o fluxo logístico	
THAIS BANDEIRA	108
Blockchain e Contratos Inteligentes: solução nova para um problema antigo	
VANDRESSA BARROSO	110

ENTIDADES

FETCEMG	51
FETCESP	55
FETRAMAZ	59
FETRANSUL	65
FETRANCES	66
FETRANSPIR	73

ENTREVISTAS

VANDER COSTA	18
ANTONIO LUIZ LEITE	24
JOSÉ MARIA GOMES	28
GUILHERME THEO SAMPAIO	32
NICOLE GOULART	38
OSWALDO VIEIRA CAIXETA JUNIOR	44
MÁRCIO DE LIMA LEITE	48
JOSÉ CARLOS SPRÍCIGO	52
DANIEL BERTOLINI	56
FERNANDA REZENDE	60
MARTIN ROJAS	68
MARCO AURÉLIO BARCELOS	74

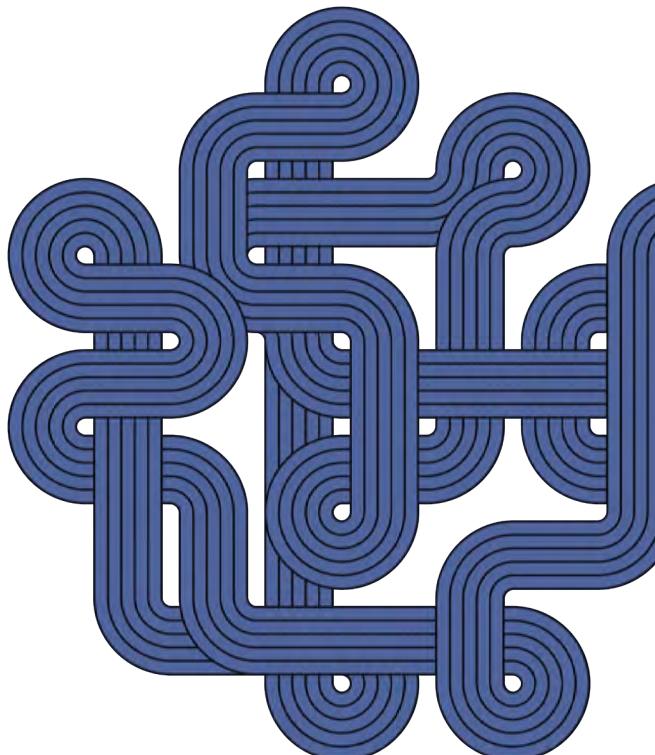
ESPECIAL

Com programação especial, Seminário Itinerante da NTC&Logística completou 20 anos

112

NTC&Logística reforça relacionamento institucional
com o mercado em 2024

114



COMUNICAÇÃO 104

ARTIGO ESPECIAL 31

Eduardo Rebuzz destaca

PROTAGONISMO DA NTC&LOGÍSTICA,

articulação institucional e fortalecimento
da representatividade do TRC

Com mais de quatro décadas de atuação no setor e reconhecida liderança no meio empresarial e sindical, Eduardo Rebuzz assumiu, em 2024, a presidência da NTC&Logística, a principal entidade representativa do Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil. Sua trajetória, marcada pela visão estratégica e pelo engajamento institucional, reflete-se numa governança que alia tradição e inovação, com foco no progresso do setor, no diálogo com o mercado e no incremento da presença política da entidade.

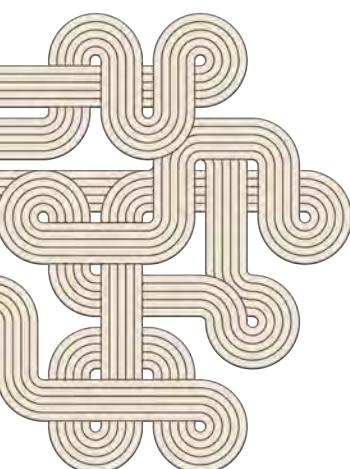
Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística 2024-2025, o presidente faz um balanço do primeiro ano de gestão, assinala as principais conquistas da entidade, analisa os desafios enfrentados pelo TRC e projeta os próximos passos para 2025, com ênfase em segurança, valorização do frete, relações internacionais e fortalecimento da atuação técnica e política da NTC em todos os níveis.

Presidente Rebuzz, 2024 marcou o início da sua gestão à frente da NTC&Logística. Com mais de 45 anos de setor na atividade empresarial e sindical, exercendo cargos de gestão à frente de entidades de classe do Transporte Rodoviário de Cargas, nos níveis municipal, estadual e nacional, fale-nos sobre a experiência de liderar a maior entidade empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas do país.

Além de um grande desafio e senso de muita responsabilidade, tenho uma especial satisfação por acreditar que posso contribuir ainda mais, e ao lado de nossa diretoria e colaboradores, para a valorização da NTC, proporcionando desenvolvimento ao setor e crescimento econômico ao País. Destaco, também, algo particular, pois a empresa da qual meu pai, Haroldo Rebuzzi, era sócio, a Transportadora Coral, foi uma das fundadoras da NTC, cujas histórias e realizações ouvi desde muito jovem, e onde vim a exercer diversos cargos desde 1996, inclusive o de Vice-Presidente, oportunidade em que atuei como Presidente interino.

Foi vigorosa a atuação da NTC&Logística em diversas áreas. Gostaríamos que o senhor fizesse um balanço das atividades da entidade em 2024. Quais foram as principais bandeiras e conquistas nesse período?

Conforme já me manifestei em outras ocasiões, não vejo que uma gestão tenha o mérito único e exclusivo para comemorar determinada conquista para o setor. Somos uma atividade de grande dinamismo e diversificação de temas relacionados ao funcionamento de nossas





empresas, demandas que requerem uma dedicação que extrapola o período dos mandatos. Muitas bandeiras são permanentes, e possíveis conquistas são obtidas ao longo do tempo. Devemos ter foco e estar atentos, permanentemente, aos fatos e às mudanças que têm interferência nos nossos negócios, na viabilidade operacional e nos resultados das empresas. Temas perenes, como infraestrutura logística, segurança viária, roubo de cargas, relações trabalhistas, qualificação da mão de obra, tributação, meio ambiente, legislações e regulações, concessões rodoviárias, seguros, evolução tecnológica, restrições ao tráfego de veículos de carga, entre tantos outros, estão presentes diariamente em nossas pautas.

Uma das principais interações nesse primeiro ano de gestão foi o relacionamento da NTC&Logística com o mercado: empresários, agentes econômicos, representantes de entidades. Como essa abordagem pode favorecer o desenvolvimento do setor?

As empresas - empresários e trabalhadores - são o único motivo de existirmos. As entidades são imprescindíveis para atuarmos, de forma organizada, na representação e defesa das necessidades para o funcionamento da atividade. E os Poderes da República, em todas as suas esferas - Executivo, Legislativo e Judiciário, nos diversos níveis -, são os agentes que têm a responsabilidade de

garantir a manutenção da ordem no País. Assim, temos que atuar de forma abrangente, buscando a inter-relação e o entendimento com todos, inclusive representações de outros setores da economia, em especial aqueles que têm uma sinergia direta com a nossa gestão e operação, como a indústria automobilística (montadoras e implementos rodoviários), fornecedores de produtos e de serviços, concessionárias etc.

A NTC tem procurado dialogar muito para buscar o melhor resultado em cada tipo de relação.

Não podemos deixar de falar de eventos da NTC&Logística em 2024. Gostaríamos de destacar, primeiramente, os 20 anos do Seminário Itinerante da NTC&COMJOVEM. Qual é sua avaliação quanto à abrangência desse evento para o TRC ao longo das duas últimas décadas e o que pensa em termos de projeção do Seminário Itinerante para o futuro?

O Seminário Itinerante foi criado com o objetivo de levar a NTC a todos os cantos do Brasil. Naquela época, os eventos eram apenas presenciais, não se tinha a tecnologia hoje existente nem a possibilidade da "presença virtual", que foi desenvolvida ao longo dos anos, principalmente a partir da pandemia de COVID-19.

A NTC tinha que ir a campo, com a maior frequência e regularidade possível, para se aproximar das empresas e entidades associadas. O Seminário Itinerante foi, sem dúvida, uma iniciativa com importantes resultados nessas duas décadas, principalmente após a inclusão da COMJOVEM Nacional (2008) no projeto, imprimindo maior dinamismo e novas perspectivas.

Quanto ao futuro, penso que devemos continuar procurando melhores formas de comunicação e de integração em prol do TRC e do Brasil, reconhecendo a importância dos eventos presenciais e lembrando sempre - não me canso de repetir - o fundamental papel da nossa NTC.

Em 2024, além dos tradicionais eventos da NTC&Logística - o Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas; as duas edições do CONET&Intersindical; a Medalha de Mérito do Transporte NTC; o Encontro Nacional de Direito do Trabalho no Transporte Rodoviário de Cargas; o Encontro Nacional da COMJOVEM e o Prêmio Fornecedores do Transporte -, tivemos a primeira edição do Encontro Nacional de Segurança no TRC. O que pensa a respeito da repercussão desses

eventos no âmbito do setor?

Cada tipo de evento tem suas características e razão de ser, complementando-se tanto para contribuir na gestão das empresas como na representação institucional do setor, o que compreende demais entidades, como os Sindicatos e Federações de todo o país.

Precisamos de relacionamento interno e, também, "para fora", buscando diálogo com as autoridades públicas, entidades de outros setores da economia e com o mercado em geral. O TRC está em tudo que se produz e consome no Brasil e tem que estar presente em todos os campos.

Quanto ao Encontro Nacional de Segurança no TRC, tomamos tal iniciativa, pois precisávamos, e precisamos, ter um evento sobre esse tema que tenha abrangência, efetivamente, nacional. Nossas Federações e Sindicatos sempre realizaram produtivos seminários e encontros de segurança, reunindo diferentes estados e regiões do país, mas nenhum tratando nacionalmente de um tipo de crime que precisa ter atenção federal, envolvendo todos os Poderes - Executivo, Legislativo e Judiciário. Não tenho dúvida de que passa a fazer parte da nossa agenda anual e de que há de colaborar muito na prevenção e combate ao roubo de cargas.

Seu primeiro ano como presidente da NTC&Logística também contou com a realização de uma especialmente bem-sucedida Fenatran - Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas, em parceria com a ANFAVEA e com a ANFIR. Segundo levantamento realizado pela RX Brasil, empresa organizadora do evento, o resultado bateu recorde de público e de faturamento. Gostaríamos que o senhor nos falasse sobre a dimensão dessa Feira para o TRC, além dos objetivos imediatos de apresentar as principais tendências para o mercado e gerar oportunidades de negócios.

A FENATRAN tornou-se a principal feira da América Latina do setor de Transporte Rodoviário de Cargas, realizada a cada dois anos, dedicada à geração de negócios, networking e experiências, reunindo comunidade de profissionais qualificados com os principais players do setor.

NTC, ANFAVEA e ANFIR vêm comprovando, ao longo dos anos, o pleno êxito da parceria, com a competente gestão da RX Brasil. Montadoras de caminhões e fabricantes de implementos rodoviários juntam-se às empresas de toda a cadeia do transporte, proporcionando um

Ao longo desses anos, em várias oportunidades, tivemos a ameaça de suspensão da possibilidade de recolhimento do INSS sobre a receita. Não existe isenção do tributo, mas opção quanto à forma de recolhimento, e isso precisa ficar bem claro.

grande ambiente de negócios e aprendizagem para todos, enriquecendo e valorizando a importância do Transporte Rodoviário de Cargas e da Logística para a economia nacional.

Em 2024, tivemos recordes no número de visitantes, com mais de 74 mil, de 53 países e 26 estados brasileiros, além de crescimento de 50%, sobre a edição de 2022, nos negócios realizados, chegando a 15 bilhões de reais.

Também tivemos a oportunidade de estreitar as relações institucionais com ANFAVEA e ANFIR, reforçando o papel da Cadeia Produtiva do Transporte, de modo a atuarmos juntos nas diversas pautas convergentes em busca do crescimento do setor e da economia nacional.

E nossas expectativas para 2026 são muito positivas. Juntos, com certeza, continuaremos batendo metas e avanços em todos os pontos necessários para a evolução da gestão de nossas empresas.

Tivemos, em 2024, um ano de altos e baixos, e desafios constantes para o TRC e para a economia nacional. Qual a sua análise sobre o cenário econômico do país para o ano de 2025?

Como sabemos, o Transporte Rodoviário de Cargas faz parte do setor terciário, prestador de serviços. Nossa atividade é essencial e estratégica para a economia nacional e para a qualidade de vida da sociedade, mas estamos atrelados ao desempenho dos outros setores, desde o suprimento das indústrias, o transporte dos produtos do agronegócio e o abastecimento do comércio e dos lares brasileiros. Nossa setor é o primeiro a perceber quando começa a desaceleração ou aceleração da economia. Para 2025, acreditamos que continuaremos com um leve crescimento do PIB e com pressões inflacionárias e no custo



do dinheiro, o que vai exigir grande atenção das nossas empresas para não se descapitalizarem, seja com investimentos que podem ser reprogramados ou com resultados operacionais que não mantenham a saúde financeira. Não podemos parar, mas devemos ter muita atenção aos indicadores e contratos para sermos remunerados adequadamente, inclusive por conta de mudanças nas operações e exigências quanto aos serviços prestados.

A NTC e demais entidades que representam o setor devem se manter atentas para o apoio necessário e para que encontremos os melhores caminhos.

Outra questão política importante é a desoneração da folha de pagamento. Neste ano, o governo oficializou que, a partir de 2025, a tributação será retomada gradualmente, até 2027. Como essa tributação deve impactar o Transporte Rodoviário de Cargas e, consequentemente, o consumidor final? Como a NTC analisa essa situação e como as empresas devem se preparar?

A desoneração da folha foi uma justa conquista alcançada em 2011 (Lei nº 12.546/2011), pois o TRC é um dos 17 setores que mais emprega no país e tem, em sua planilha de custos, pesado componente que onera a contratação de mão de obra.

Ao longo desses anos, em várias oportunidades, tivemos a ameaça de suspensão da possibilidade de recolhimento do INSS sobre a receita. Não existe isenção do tributo, mas opção quanto à forma de recolhimento, e isso precisa ficar bem claro.

Com a retomada gradual do recolhimento sobre a folha, as empresas não têm alternativas senão repassar, im-

diatamente, o custo correspondente para o valor do frete, onerando toda a cadeia produtiva até chegar ao consumidor final. A empresa de transporte que não repassar o custo vai ter consequências em seu fluxo de caixa e saúde financeira, mais cedo ou mais tarde. Isso é inevitável!

Repetindo o que falei anteriormente, caberá à NTC e às entidades que representam o TRC alertar e conscientizar o mercado, tanto as nossas empresas como os nossos contratantes.

Presidente, chegando ao final da nossa entrevista, quais são seus planos para a NTC&Logística em 2025? O que está sendo pensado para que a entidade continue avançando e impactando positivamente o setor no próximo ano?

Entendo que estamos fechando o ano de 2024, o primeiro da atual gestão, com reconhecido êxito. Fizemos alguns ajustes internos e na realização de nossos eventos nesse período. Ainda temos muito a realizar, mas estamos no caminho certo. Para 2025, pensamos em incrementar as relações com o mercado, procurando abordar mais diretamente os pontos de colaboração com a gestão das empresas, nos mais amplos aspectos. Falar muito de respeito ao valor do frete; de segurança dos nossos trabalhadores e da carga transportada; de custos; de infraestrutura; de legislação; da reforma tributária; da falta de motoristas e demais demandas trabalhistas; do custo financeiro; de renovação de frota; de ESG, enfim, de todos os assuntos de nossa atrativa e desafiadora rotina diária. E, para isso, contamos com as demandas de nossas diversas Câmaras Técnicas e da COMJOVEM, apontando como podemos e temos que contribuir.

Outro projeto de que vamos tratar com muito empenho é o do estreitamento e da intensidade da relação e contribuição técnica com a IRU (União Internacional dos Transportes Rodoviários) - que congrega mais de 3.5 milhões de companhias que operam transporte e logística de cargas, com mobilidade em mais de 100 países na defesa de pautas e demandas convergentes com as nossas, como falta de motoristas; descarbonização; renovação de frota (custos e incentivos); tempo de direção e pontos de parada; infraestrutura; roubo de carga etc. -, de modo a alcançarmos soluções e convencimentos internos, criando também novas oportunidades de desenvolvimento.

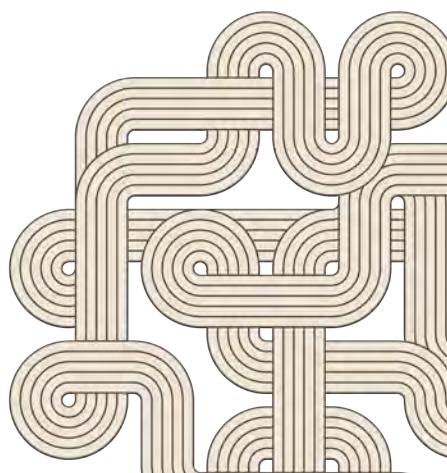
Para finalizarmos, presidente, gostaríamos que o senhor deixasse uma mensagem para os leitores que estão nos acompanhando nesta edição do Anuário.

Acredito muito no Brasil e na força e importância estratégica de nosso setor. Falo isso com muita confiança e orgulho por ter escolhido o TRC para minha atividade profissional e forma de viver.

Podemos ter problemas pela frente, desafios a enfrentar. Mas vamos superar, encontrar os caminhos juntos. A NTC está aqui para isso, atuando junto ao Sistema Transporte - CNT/SEST SENAT/ITL - e demais entidades de todo o Brasil para que nossas empresas e trabalhadores tenham sucesso.

E uma palavra especial para a COMJOVEM da NTC, coordenação nacional e 27 núcleos com quase 600 membros: confiamos muito em vocês e no que podem fazer, desde já, e contribuir para o futuro! Vamos em frente, juntos!

Deus abençoe a todos.





FETCESP

Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo



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!



ETCARP
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas
de São José do Rio Preto e Região



SETCATA
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Atibaia e Região

SETCESP
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região

SETTRANS
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região



SINDETRAP
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Presidente Prudente



SINDICAMP

SINDISAN

Sindivapa

DESPOLUIR
Programa Ambiental do Transporte
CNT | SEST SENAT



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

Vander Costa destaca os avanços do Sistema Transporte e defende reformas estruturais para impulsionar

COMPETITIVIDADE E SUSTENTABILIDADE NO SETOR

Presidente da CNT desde 2019, Vander Costa lidera a Confederação Nacional do Transporte em um período de intensos desafios e transformações para a infraestrutura e a logística brasileira. À frente de uma das mais importantes entidades do país, sua gestão tem se caracterizado pelo fortalecimento do Sistema Transporte, pelo diálogo institucional e pela defesa de pautas estratégicas como a reforma tributária, investimentos em infraestrutura, descarbonização e modernização regulatória.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Vander Costa analisa os principais avanços obtidos em 2024, projeta os desafios para 2025 e reforça o papel do setor de transporte como motor do crescimento econômico e da integração nacional.

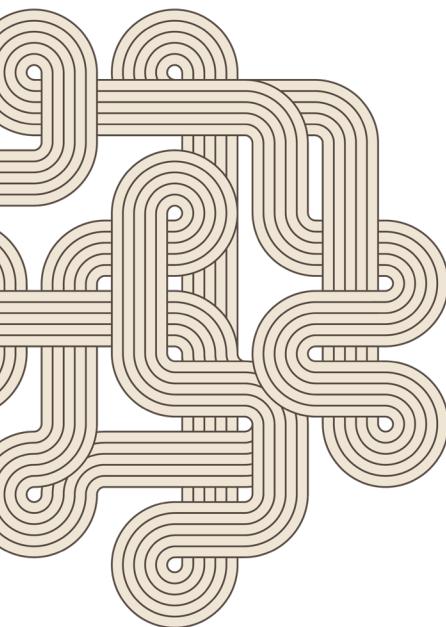
A CNT, assim denominada desde 1990 - anteriormente, CNTT (Confederação Nacional dos Transportes Terrestres), reconhecida pelo Decreto no 34.986, de 28 de janeiro de 1954, - completou 71 anos, renovando o compromisso da entidade com a evolução do transporte no país, ou seja, com a progressiva melhoria das condições para a atividade transportadora e a superação dos desafios enfrentados. Uma das medidas frequentemente citadas para a superação desses desafios é a implementação de reformas estruturais por parte do governo. Que reformas considera prioritárias para o avanço do setor?

É muito importante concluir a reforma tributária, que já avançou muito, mas ainda não está concluída. Partes importantes aguardam a definição, por exemplo, de como serão processados os pagamentos e como se dará a distribuição entre os entes federados (União, estados, DF e municípios).

Outro ponto a ser enfrentado são os benefícios fiscais. Isso tem data para acabar, com a vigência dos novos impostos aprovados na reforma tributária. A responsabilidade fiscal deve ser enfrentada pelo lado das despesas, enfrentando o corte de gastos e, principalmente, tendo coragem de cortar os desvios de objetivo, hoje presentes nos benefícios sociais, sobre os quais não somos contra.

A reforma administrativa, por sua vez, precisa ocorrer, com a valorização dos mais eficientes, competentes e esforçados. É um processo que precisa ser encarado e que tem apoio até mesmo de parte do funcionalismo público, embora haja resistência.

A PEC da Segurança Pública precisa avançar para auxiliar no combate ao crime organizado que atua no nosso





setor, principalmente no roubo de cargas e na adulteração de combustíveis. Finalmente, a reforma eleitoral é muito importante, mas parece pouco provável que avance. Não há como exaurir, em uma única resposta, todas as medidas estruturantes que precisam ser feitas, mas esses são grandes temas a serem debatidos.

Uma infraestrutura logística eficiente - que engloba uma série de fatores, como os sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, modais representados pela CNT - é fundamental para o desenvolvimento de regiões do Brasil com alta concentração de pobreza e densidade demográfica, privadas de recursos

naturais, culturais e de serviços, atributos responsáveis pela atratividade de mercado. Essa é uma de suas recorrentes afirmações em defesa do transporte como atividade propulsora do desempenho socioeconômico do país, por possibilitar ganhos de crescimento com redução de desigualdade. Pedimos seu comentário sobre essa questão, salientando os problemas existentes e a premência de investimento público na infraestrutura de transporte brasileira.

Uma infraestrutura de transporte eficiente é indispensável para o desenvolvimento socioeconômico de qualquer país, e não é diferente no Brasil. Nossa desejo é que os investimentos sejam maiores do que vêm ocorrendo,

mas também queremos ver o Brasil com juros menores. Para isso, é preciso reduzir o déficit fiscal e, se possível, chegar ao superávit. Entendemos que, no momento, os valores investidos são os possíveis. Lembramos ainda que os valores dos investimentos públicos, entre 2023 e 2025, são os maiores das últimas décadas, igualmente ao que vem ocorrendo com os privados. Para aumentar os investimentos públicos, é necessário emplacar o conceito de que investir em infraestrutura não é despesa, mas, sim, investimento. Para atrair mais o investimento privado, é necessário avançarmos em segurança jurídica. Ressalto que estamos vivendo um momento de grandes investimentos privados em rodovias e um volume significativo em ferrovias e aeroportos. Estamos acompanhando os esforços para os leilões das primeiras hidrovias, que deve ocorrer ainda em 2025.

Sabemos do intenso trabalho da CNT voltado ao Projeto de Lei nº 528/2020 - em defesa de aspectos importantes para o setor de transporte - , que deu origem à Lei do Combustível do Futuro, sancionada em 8 de outubro de 2024. A nova legislação "cria programas nacionais para o diesel verde, o combustível sustentável para aviação e o biometano, além de aumentar as misturas de etanol na gasolina e de biodiesel no diesel" (sic). Que considerações julga serem necessárias no sentido de que o Combustível do Futuro, de fato, tenha êxito em seu papel de reduzir a intensidade de carbono e conferir maior eficiência energética ao transporte?

O Projeto de Lei nº 528/2020, que embasou a Lei do Combustível do Futuro, foi aprovado no Senado com o dispositivo pleiteado pela CNT, junto ao senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), sobre a viabilidade técnica da mistura de biodiesel no diesel. No entanto, ao analisar as emendas do Senado, a Câmara optou por retirar as previsões de testagem mecânica e laboratorial para a definição da mistura. Apesar da retirada desses dois pontos importantes para o setor transportador, foi mantida a exigência de viabilidade técnica, que precisará de regulamentação para sua definição. As diretrizes partirão do Poder Executivo, já que a regulamentação ficará a cargo da ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Bico-combustíveis) e do CNPE (Conselho Nacional de Política Energética), ambos vinculados ao Ministério de Minas e Energia. No início de setembro, o Senado havia acatado 13 das 30 emendas apresentadas, incluindo aquelas sugeridas pelos senadores Jorge Kajuru (PSB-GO) e Laércio

Oliveira (PP-SE), que incorporavam a reivindicação da CNT para que o aumento da porcentagem de biodiesel no diesel fosse comprovado tecnicamente, por meio de testagens laboratoriais e mecânicas. Fundamentada em estudos técnicos, a CNT aponta que, a partir de 20% da presença de biodiesel misturado ao diesel, isso pode causar falhas mecânicas, diminuindo a eficiência energética dos veículos e, consequentemente, prejudicando os transportadores e a prestação de serviços. Isso pode impactar não somente o transporte, mas também toda a cadeia de equipamentos movidos a diesel, como geradores hospitalares ou máquinas agrícolas. Além disso, os estudos já demonstram que a elevação da mistura aumenta a emissão de gases. Na visão da CNT, o ideal para o êxito do Combustível do Futuro seria que o governo apostasse em soluções que levem em conta a realidade de cada região brasileira, trazendo soluções com benefícios efetivamente comprovados, como o diesel verde e o biometano. Este último, por exemplo, já é usado pelo agronegócio e tem como vantagem o aproveitamento de resíduos orgânicos, o que contribui para a economia circular e a preservação do meio ambiente. Por fim, vale dizer que a lei teve avanços para o SAF (Combustível Sustentável de Aviação), por exemplo, embora siga gerando preocupação para o setor, já que houve um novo aumento no mês de junho, sem a realização da verificação da viabilidade técnica.

O governo federal sancionou, com vetos, em 16 de setembro de 2024, a Lei nº 14.973/2024, que prevê o fim gradual da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia. A partir de 2025, a tributação estará sendo retomada gradualmente, até 2027. Como a CNT avalia o texto sancionado e o impacto dessa retomada da tributação já em 2025?

O texto sancionado não é bom, pois acaba com o regime de tributação pelo faturamento e passa ao antigo regime de tributar a folha de pagamento, desestimulando a formalização do emprego no Brasil. Vai aumentar o custo de quem mais emprega. Em alguns casos, esse acréscimo pode até inviabilizar a atividade, fazendo com que empresas deixem de operar no Brasil, mudando-se para países com menor carga tributária sobre a geração de empregos. Foi o possível e, pelo menos, o governo deu um prazo de transição para os empresários refazerem seus cálculos de custos e poderem repassar para os preços os valores cobrados. O repasse para o cliente do aumento de custo, por mais difícil que seja, é fundamental para a sobrevivência

O texto sancionado (da Lei nº 14.973/2024) não é bom, pois acaba com o regime de tributação pelo faturamento e passa ao antigo regime de tributar a folha de pagamento, desestimulando a formalização do emprego no Brasil. Vai aumentar o custo de quem mais emprega.



das empresas e a manutenção dos negócios.

A extensa pauta de assuntos relativos ao setor de transporte, cuja bibliografia era precária diante da importância dessa atividade econômica, tem motivado o Sistema Transporte à produção de estudos, pesquisas, análises e boletins especializados de alta qualidade técnica. Podemos esperar novos lançamentos para este ano e os próximos?

Ao longo das últimas décadas, foram elaborados e divulgados mais de 600 estudos, pesquisas e análises temáticas com o intuito de subsidiar as políticas públicas, as ações e os planos de governo necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do país no cenário mundial. No primeiro semestre de 2025, reunimos dados relevantes na nova edição da Série Parcerias Aeroportos. A publicação da CNT revelou que, nos últimos 14 anos, a iniciativa privada respondeu por 67,2% dos investimentos em infraestrutura aeroportuária. Um ano após a maior tragédia climática já registrada no Rio Grande do Sul, a CNT divulgou uma nova rodada da Pesquisa CNT de Impacto no Transporte - Enchentes no RS. Quase 40% das empresas com operação nos locais impactados pelas enchentes relataram perdas superiores a R\$ 1 milhão. Lançamos, ainda, a nova edição da Série CNT

Energia no Transporte - Combustível Sustentável de Aviação. O estudo evidencia como o SAF é uma das soluções para a transição energética do transporte aéreo. Apresentamos a terceira edição do Atlas CNT do Transporte, uma das mais completas publicações do setor. O documento oferece uma visão ampla, técnica e estratégica das condições da infraestrutura de transporte no Brasil, com dados atualizados, mapas interativos e análises por modal e com recorte regional. Já a nova edição do Radar CNT do Transporte mostrou que veículos leves emitem mais CO2 por passageiro transportado por quilômetro do que ônibus. O estudo propõe medidas para uma mobilidade mais sustentável e inclusiva, bem como destaca como o transporte coletivo é uma solução estratégica para reduzir as emissões do Brasil. No segundo semestre, está prevista a divulgação da 28ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias. O levantamento completa 30 anos em 2025 e abrangerá, aproximadamente, 114.500 quilômetros de estradas - um acréscimo estimado de 2,6 mil quilômetros em relação à edição de 2024. Com foco na COP30, a CNT divulgará o resultado da Sondagem de Resiliência Climática do Setor de Transporte em formato de publicação, com o objetivo de entender os impactos das mudanças climáticas no setor e a forma de atuação das empresas diante dos desafios impostos por ocorrências de desastres naturais. Para o transporte, a resiliência significa a capacidade de se

anticipar, se adaptar e superar adversidades causadas por eventos naturais severos. Ainda teremos uma nova edição da Pesquisa CNT Perfil Empresarial - Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros e da Série Transporte & Desenvolvimento - Transporte Ferroviário no Brasil.

Sobre a importância das Missões Internacionais promovidas pelo Sistema Transporte, o que destacaria como possibilidades de ação a partir dessas experiências?

As Missões Internacionais do Sistema Transporte têm por objetivo levar empresários brasileiros do setor para conhecer o transporte em outros países. As Missões são divididas em parte teórica, dentro de universidades e centros de estudos, e visitas técnicas a empresas ou fornecedores do setor. São sempre oportunidades de grande aprendizado. Temos dedicado um tempo especial para conhecer as possibilidades de renovação energética. Além disso, vemos como funciona a governança e as ações dos governos voltadas ao estímulo à redução de gases de efeito estufa e à multimodalidade. Outro ponto positivo é o relacionamento entre os empresários e as autoridades que nos acompanham nas Missões.

É inquestionável o êxito do SEST SENAT - desde a inauguração das duas primeiras Unidades Operacionais, Vila Jaguara e Parque Novo Mundo, na cidade de São Paulo, em 1994 - na missão de transformar a realidade dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes por meio da oferta de serviços de educação profissional. Esse orgulho é ainda maior quando se sabe da crescente preocupação do MEC (Ministério da Educação) quanto à proliferação de cursos a distância "sem apreço pela qualidade".

Paralelamente, o ITL vem se expandindo como "referência em educação, pesquisa e inteligência para o setor de transporte" no âmbito empresarial. É possível avaliar, em termos de grandeza, a dimensão social alcançada por essas entidades - de um lado, o SEST SENAT; de outro, o ITL?

O SEST SENAT vem cumprindo sua missão de formar mão de obra para o transporte de cargas e de passageiros, assim como de fornecer assistência social extensiva aos familiares. A modernização das atividades é uma constante. No SENAT, estamos sempre preocupados em atualizar nossa grade curricular, adaptando os cursos

oferecidos às necessidades das empresas por nós representadas. Da mesma forma, no SEST, damos assistência gratuita para os trabalhadores do transporte e os seus familiares em diversas especialidades (Odontologia, Fisioterapia, Nutrição e Psicologia). Já o ITL tem a função de qualificar os proprietários e a alta gestão das empresas com cursos de alto padrão em nível de pós-graduação. Entendemos que a qualificação dos gestores vai elevar o nível de nossas empresas dentro do conceito de sustentabilidade, que, além de ser social e ambiental, também deve ser econômica.

A NTC&Logística segue alinhada ao Sistema Transporte, trabalhando em conjunto com a CNT. Na sua visão, presidente Vander, qual é a importância do trabalho realizado pela NTC e o quanto fundamental é esse alinhamento entre as duas entidades?

Historicamente, a NTC&Logística é a representante do Transporte Rodoviário de Cargas, levantando e defendendo as principais bandeiras desse setor. O trabalho em defesa do setor rodoviário de cargas deve e vem sendo defendido, de forma colaborativa, entre as duas entidades. A NTC&Logística fica mais próxima de suas associadas, enquanto a CNT tem um papel mais institucional, trabalhando com os três Poderes em Brasília. Desse modo, o trabalho das entidades é complementar.

Sob o ponto de vista da CNT, que análise poderia ser feita sobre o primeiro semestre de 2025, no que se refere ao Transporte Rodoviário de Cargas, e quais são as expectativas da Confederação para o restante do ano?

O primeiro semestre de 2025 foi bastante tumultuado no setor político, e não tenho a expectativa de que seja diferente nos próximos meses. Estamos vivendo uma briga entre os Poderes, em que o Executivo tenta resolver o problema fiscal por meio do aumento da arrecadação, com a tentativa de aumento de impostos, e o Congresso não concorda com o aumento da carga tributária. No fim, o Judiciário acaba tendo que decidir, a exemplo do que ocorreu com o IOF. Para complicar, temos agora um embate externo, com as tarifas impostas pelos Estados Unidos em caráter eminentemente político, deixando o ambiente ainda mais imprevisível. O Transporte Rodoviário de Cargas é um reflexo do que ocorre na economia. Portanto, a expectativa é de um ambiente incerto, pelo menos até as próximas eleições.

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!



Antonio Luiz Leite realça a

EXPANSÃO INSTITUCIONAL

da NTC&Logística, a valorização da memória do transporte e o fortalecimento da atuação regional

Vice-presidente da NTC&Logística e presidente da Fundação Memória do Transporte (FuMTran), Antonio Luiz Leite integra a gestão liderada por Eduardo Rebuuzzi com uma trajetória marcada pelo compromisso com o fortalecimento institucional do setor e pela defesa de políticas públicas que dialoguem com a realidade dos transportadores.

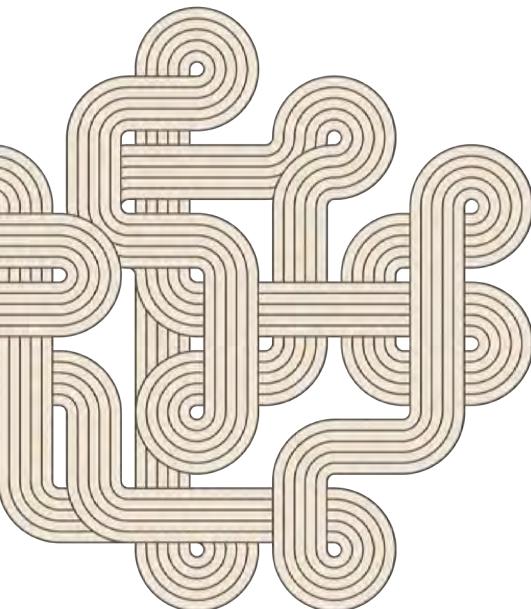
Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Antonio Luiz Leite faz um balanço das ações do ano, comenta os desafios enfrentados, os avanços promovidos em áreas estratégicas como regulação e sucessão empresarial, e compartilha suas expectativas para 2025, destacando a importância da atuação colaborativa e da escuta atenta como pilares da atual gestão.

Como foi para o senhor integrar a gestão do presidente Eduardo Rebuuzzi à frente da NTC&Logística em 2024?

Integrar como vice-presidente a gestão do presidente Eduardo Rebuuzzi à frente da NTC&Logística em 2024 tem sido motivo de grande satisfação e orgulho. A entidade, que há mais de 60 anos representa com legitimidade o Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil, vive um momento de expansão e modernização, mantendo firme seu compromisso com os interesses do setor e da sociedade. Ao lado do presidente Rebuuzzi, que é um líder experiente e respeitado nacionalmente, temos trabalhado com seriedade, escuta ativa e visão estratégica. É uma gestão que une tradição e inovação, valorizando o conhecimento técnico e o diálogo com os diversos atores da cadeia logística, com foco permanente na melhoria das condições para o desenvolvimento sustentável do transporte.

Quais foram os principais desafios enfrentados pela entidade neste ano?

O ano de 2024 foi desafiador sob diversos aspectos. Enfrentamos um cenário de mudanças legislativas e regulamentares importantes, como as discussões em torno da Reforma Tributária, as novas regras para o uso do biodiesel, as adequações nas normas do seguro de cargas e outros temas que exigiram atuação firme da NTC&Logística em Brasília e junto aos órgãos reguladores. Além disso, foi um ano de grande mobilização do setor em eventos estratégicos como a FENATRAN - Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas, que reuniu diferentes segmentos do transporte em torno da inovação, tecnologia e sustentabilidade. A interlocução com o





Congresso Nacional, com os Ministérios e com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) foi constante e essencial para garantir que as políticas públicas considerem as especificidades e os desafios reais enfrentados pelos transportadores em todas as regiões do país.

Qual é o papel da Fundação Memória do Transporte nesse contexto?

A Fundação Memória do Transporte (FuMTran), vinculada ao sistema CNT, desempenha um papel fundamental na preservação, valorização e difusão da história do Transporte no Brasil. Mais do que um espaço de memória, a Fundação é um repositório vivo da trajetória do setor, que registra os marcos da evolução logística, os avanços

tecnológicos e, principalmente, as pessoas que fizeram - e fazem - a diferença no Transporte Rodoviário de Cargas. Trabalhar na presidência da FuMTran é uma honra. Estamos investindo em novas formas de registro, exposições, digitalização de acervos e projetos que permitam conectar o passado, o presente e o futuro do setor, com foco também na educação e na cultura do Transporte.

Como o senhor avalia o trabalho de interiorização da NTC&Logística, especialmente com a atuação da COMJOVEM?

A interiorização é um dos pilares estratégicos da atual gestão da NTC&Logística. Em 2024, estivemos presentes em todas as regiões do Brasil, com eventos, seminários e

encontros técnicos que reforçaram o papel da entidade junto às federações, sindicatos e empresas. A atuação da COMJOVEM - Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas merece destaque. Trata-se de um dos projetos mais relevantes da entidade, pois foca na formação de lideranças, na sucessão empresarial e no fortalecimento da cultura empreendedora entre as novas gerações. A criação de novos núcleos, o engajamento dos jovens em temas estratégicos e a participação ativa em eventos são a prova de que estamos preparando o setor para um futuro mais conectado, inovador e humano.

Qual a sua avaliação sobre a gestão do presidente Eduardo Rebuszzi?

A gestão do presidente Eduardo Rebuszzi é, sem dúvida, uma das mais consistentes da história recente da NTC&Logística. Com uma trajetória sólida, profundo conhecimento do setor e respeito conquistado em todas as instâncias de poder, o presidente Rebuszzi conduz a entidade com equilíbrio, firmeza e sensibilidade. Ele tem a habilidade de articular com diferentes frentes - políticas, institucionais, técnicas e empresariais - sempre com foco no bem comum. Sua liderança tem sido fundamental para o avanço das pautas prioritárias do Transporte Rodoviário de Cargas e para o fortalecimento da imagem da NTC&Logística como uma entidade moderna, atuante e conectada com o futuro.

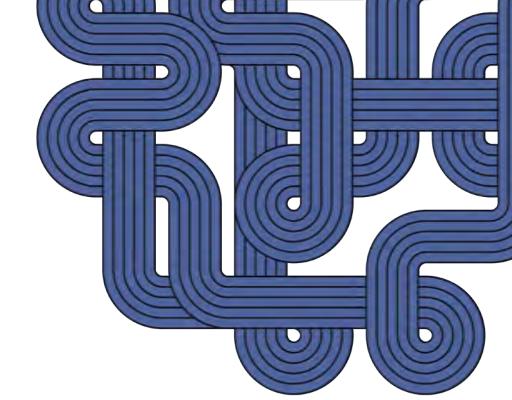
Quais são as expectativas para 2025?

As expectativas para 2025 são as melhores possíveis. Este será um ano de consolidação de todo o planejamento estratégico iniciado em 2024, com avanços nas frentes de inovação tecnológica, sustentabilidade, competitividade e relacionamento institucional. A NTC&Logística continuará mobilizada na defesa dos interesses do setor, atuando junto ao poder público, promovendo capacitação e ampliando sua presença nas regiões brasileiras. Sob a liderança do presidente Eduardo Rebuszzi e com o apoio de uma diretoria comprometida, temos plena convicção de que continuaremos conquistando resultados expressivos e ampliando o impacto positivo da entidade na vida das empresas, dos profissionais do transporte e do desenvolvimento econômico do Brasil.

É uma gestão que une tradição e inovação, valorizando o conhecimento técnico e o diálogo com os diversos atores da cadeia logística, com foco permanente na melhoria das condições para o desenvolvimento sustentável do transporte.



O Combate aos Roubos de Cargas: PANORAMA NACIONAL



O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), desde meados da década de 1990, época em que os indicadores de furtos e roubos começaram a ser analisados com o objetivo de alertar os embarcadores, os transportadores e o consumidor final, seja ele atacado ou varejo, pode contar com dados trabalhados pela NTC&Logística que apontam os riscos de se negociar ou de se comprar uma mercadoria ilícita.

O roubo só se sustenta porque há quem receba ou quem compre uma mercadoria furtada ou roubada.

Assim, é fundamental que se combata o receptador da carga roubada. Meu antecessor na Assessoria de Segurança da NTC&Logística, o Coronel do Exército Brasileiro Paulo Roberto de Souza, profissional que por mais de 25 anos exerceu aquela função, sempre reforçou que “não haverá roubo se não houver quem receba e/ou comercialize o produto roubado”.

Ao debutar escrevendo para o Anuário NTC&Logística, mister se faz afirmar que, ao longo dos dez últimos anos, houve uma redução discreta no número de delitos. Evidente que a tecnologia e o investimento na área de Segurança Pública colaboraram para que os indicadores fossem mais favoráveis, mas muito há que ser feito ainda.

O roubo de cargas não afeta só quem lida diariamente com o problema. A sociedade em geral é penalizada, com dificuldades que vão desde o encarecimento de determinado produ-

to até sua falta por longos períodos no mercado.

Iniciei meu contato com esse assunto nos idos de 1995, ao comandar o policiamento no SAI (Sistema Anchieta-Imigrantes). Naquela época, não havia mensuração do problema, mesmo porque aquele Sistema (até os dias atuais) continua sendo um importante pólo de desenvolvimento turístico e de movimentação de alto valor agregado no transporte de cargas.

No SAI, encontramos diversos fatores meteorológicos e técnicos que não existem em nenhum outro lugar do mundo. Rodovias como a Anchieta e a Imigrantes, responsáveis pelo deslocamento de turistas e pelo escoamento de cargas pelo litoral paulista, por exemplo, agregam a necessidade de alta tecnologia e de extremo conhecimento da realidade local.

Por óbvio que o combate ao receptador é muito importante, porém a legislação ainda favorece a ação delituosa com penas brandas. O Código Penal estabelece, para essa modalidade criminosa, a pena de um a quatro anos de reclusão e multa. Só isso não desmotiva a prática da receptação de cargas ilícitas.

Práticas como a suspensão ou até a cassação de registros ou cadastros de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), dentre outras, desmotivam o receptador. Mas a efetividade de ataque aos criminosos só será alcançada com penas mais rigorosas.



**Coronel da Polícia Militar
Mauro Cezar dos Santos
Ricciarelli**

Assessor de Segurança da
NTC&Logística

Linhos de ação são defendidas, como a criminalização do roubo de cargas passar a ser crime hediondo. Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística, e Roberto Mira (Grupo Mira Transportes), vice-presidente de Transporte da entidade, são algumas das personalidades de renome que concordam com essa estratégia.

Por fim, mais do que refletir em números as ações delituosas que tanto afligem o TRC, a Assessoria de Segurança da NTC&Logística continua firme no seu propósito de trabalhar em prol da segurança de quem transporta, diariamente, o futuro da Nação Brasileira.

Gestão, equilíbrio e presença nacional:
José Maria Gomes destaca os

PILARES DA ATUAÇÃO FINANCEIRA E INSTITUCIONAL

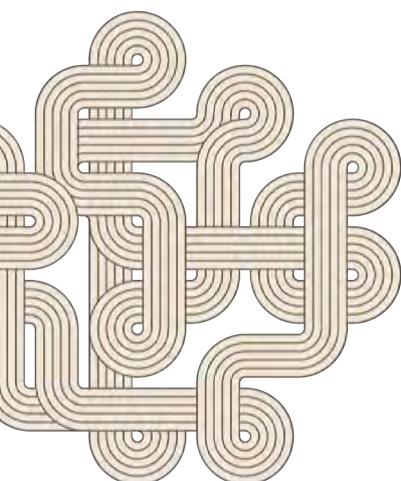
da NTC&Logística

Com mais de três décadas de atuação no Transporte Rodoviário de Cargas e vasta experiência em entidades de classe, José Maria Gomes assumiu, em 2024, a Diretoria Financeira da NTC&Logística com a missão de fortalecer o gerenciamento e o controle das finanças da entidade. Ex-presidente da ABTLP e dirigente ativo na FETCESP e no SETCESP, ele traz um olhar técnico e estratégico para os desafios da administração associativa em um setor essencial para a economia brasileira.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, o diretor financeiro compartilha sua trajetória, apoia a nova gestão liderada por Eduardo Rebuzzi, comenta os esforços para reequilibrar financeiramente a entidade e acentua a importância de iniciativas como o CONET&Intersindical em diferentes regiões do país, fortalecendo o diálogo com as empresas e entidades associadas.

José Maria Gomes, é um prazer recebê-lo no Anuário NTC&Logística, em 2024, seu primeiro ano como diretor financeiro da entidade. Contenos um pouco da sua trajetória no TRC até chegar ao cargo que ocupa atualmente.

Foi com muita satisfação e, ao mesmo tempo, com senso de muita responsabilidade, que recebi o convite do nosso presidente Eduardo Rebuzzi para compor a Diretoria Executiva, na posição de diretor financeiro da mais importante entidade do setor de Transporte de Cargas e Logística do Brasil, que é a NTC. Pretendo contribuir com muito trabalho e a experiência adquirida de muitos anos de atuação em outras entidades. A minha jornada como participante em entidades de classe do setor já passa dos 30 anos. O início se deu, coincidentemente, na NTC, na Câmara Técnica de Combustível e Produtos Perigosos. Na época, por algumas divergências na Câmara de temas específicos relacionados ao transporte de combustível, foi criada a ABTLP (Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos). Após alguns anos, essa entidade deixou de ser importante para o setor de combustível e foi encampada por vários transportadores de combustível e produtos químicos, e se vocacionou a cuidar dos interesses dos transportadores de Produtos Perigosos em Geral. Isso se deu num período de muitas atualizações na legislação do transporte de produtos perigosos. Recebi convite para associar minha empresa e fazer parte da diretoria, que era composta por vários transportadores, mas com a proposta inovadora de ter um presi-





dente executivo. Quis o destino que o presidente executivo tivesse um grave problema de saúde, e coube a mim liderar a transição para um novo presidente e uma nova diretoria, oportunidade em que assumi a vice-presidência, na qual permaneci por 15 anos. Passado esse tempo, tive que liderar, mais uma vez, nova transição pelo mesmo problema do presidente anterior, assumi a presidência por um período de 8 anos, cujo mandato se encerrou em dezembro de 2024. Durante o período como vice-presidente e presidente da ABTLP, fiz parte de várias diretorias do SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) e atualmente, além de diretor financeiro da NTC, sou

vice-presidente da ABTLP e da FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo).

Como o senhor entende o papel do diretor financeiro numa entidade como a NTC&Logística? Quais são os desafios que devem ser superados para que a Associação prospere?

Entendo que o meu papel como diretor financeiro é trabalhar com o presidente Rebuzzi, para recuperar o equilíbrio financeiro da NTC, de sua estrutura administrativa, com competências humanas e tecnologias em busca da sustentabilidade para suportar esta e futuras gestões.

Meu papel como diretor financeiro é trabalhar com o presidente Rebuzzi, para recuperar o equilíbrio financeiro da NTC, de sua estrutura administrativa, com competências humanas e tecnologias em busca da sustentabilidade para suportar esta e futuras gestões.



Falando da atuação institucional da entidade, quais foram as principais conquistas da NTC&Logística neste ano? Como foi vivenciá-las na diretoria?

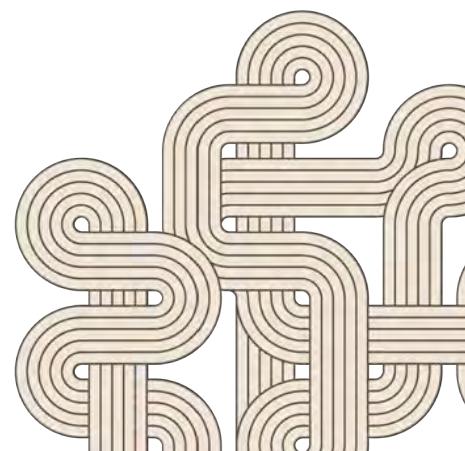
Mesmo com as dificuldades que tivemos que enfrentar no começo da gestão da nova diretoria comandada pelo presidente Rebuzzi, foi definido um plano de trabalho, de forma coesa, por meio do qual tomamos as ações necessárias para início do projeto em busca da sustentabilidade da NTC. Ainda falta muito o que fazer, mas estamos na trilha e contamos com uma equipe de colaboradores que está se dedicando, com todo o pessoal engajado. Cumprimos toda a agenda de eventos planejada para o ano, com grande apoio das entidades e participação das empresas. Sinto-me muito feliz por estar vivendo essa experiência, por estar colaborando como membro da diretoria da principal entidade do nosso setor.

Outra grande atuação da NTC&Logística foram os eventos. Principalmente o CONET&Intersindical, que voltou a acontecer em outros estados, além de São Paulo. Qual o impacto, na sua visão, de esses eventos acontecerem em outras regiões do país?

A NTC é uma entidade com atuação nacional e precisa estar próxima dos seus associados e entidades. A retomada do CONET&Intersindical em outras regiões do país é muito importante para escutarmos as demandas e formularmos propostas de melhorias do ambiente de negócios das empresas, que, no meu entendimento, é o principal papel de uma entidade de classe.

Por fim, quais são as expectativas para a atuação da NTC&Logística em 2025?

A minha expectativa é dar continuidade ao plano de trabalho que a diretoria vem realizando e que já é desafiador. Mas, com certeza, com a colaboração de nossa equipe de colaboradores e assessores, entregaremos mais valor aos nossos associados, que são a principal razão de nossa entidade.



A transformação digital

REVOLUCIONA

o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas

Danilo Guedes*Vice-Presidente Extraordinário
de Relações Internacionais*

O transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) desempenha um papel essencial no comércio exterior da América do Sul. À medida que o mundo avança em direção à digitalização, o setor também se transforma para atender às demandas de eficiência, sustentabilidade e integração. Como vice-presidente de Relações Internacionais da NTC&Logística, acompanho de perto essa evolução e o impacto significativo que a tecnologia tem gerado nas operações transfronteiriças.

A automatização dos processos aduaneiros é um dos principais avanços da digitalização. No Brasil, o Portal Único de Comércio Exterior já apresenta resultados expressivos, como a redução de 40% no tempo médio das operações de exportação e importação. Iniciativas como o CRT eletrônico (Conhecimento de Transporte Rodoviário Internacional) e o MIC/DTA eletrônico (Manifesto Internacional de Carga/Declaração de Trânsito Aduaneiro) estão eliminando burocracias, reduzindo custos administrativos em até 30% e promovendo uma rastreabilidade mais eficiente. Essas ferramentas são essenciais para tornar o fluxo de cargas entre os países do Mercosul mais ágil e integrado.

Outro ponto de destaque é o avanço no rastreamento e monitoramento de cargas em tempo real. A aplicação de tecnologias como IoT (Internet das Coisas) tem melhorado a previsibilidade das operações, permitindo que transportadores e clientes acompanhem as mercadorias em qualquer etapa do trajeto. Porém, para alcançar uma eficácia plena, é necessário superar barreiras como a falta de padronização entre os sistemas tecnológicos dos diferentes países. Nesse contexto, a NTC&Logística tem atuado ativamente para incentivar suas associadas a promoverem a integração de sistemas e fortalecerem as conexões no TRIC.

A digitalização também impulsiona o compromisso com a sustentabilidade. Tecnologias de big data e inteligência artificial estão sendo utilizadas para otimizar rotas, redu-

zindo o consumo de combustível e as emissões de carbono. Estudos indicam que empresas que adotam essas soluções podem diminuir suas emissões em até 20%, além de melhorar a eficiência operacional. A sustentabilidade, alinhada às metas globais estabelecidas no Acordo de Paris, é um dos pilares da transformação digital no setor.

Além disso, a digitalização é um motor de competitividade para as transportadoras brasileiras. Ferramentas como o CRT eletrônico eliminam a necessidade de documentos físicos, agilizando os processos transfronteiriços e diminuindo os custos. A implementação dessas tecnologias fortalece o comércio internacional e promove o desenvolvimento das regiões fronteiriças, criando novas oportunidades econômicas e ampliando a competitividade das transportadoras brasileiras no cenário global.

Apesar dos avanços, desafios como os altos custos iniciais de implementação tecnológica, a resistência à mudança e a necessidade de capacitação ainda persistem. É essencial que o setor continue investindo em políticas públicas e parcerias estratégicas para superar essas barreiras. A NTC&Logística tem desempenhado um papel fundamental nesse processo, promovendo debates, capacitações e iniciativas que acelerem essa transformação.

O futuro do transporte rodoviário internacional de cargas está sendo moldado pela digitalização. Nos próximos anos, tecnologias como blockchain, para validação de contratos, e inteligência artificial, para previsão de demanda, deverão se consolidar, tornando o setor ainda mais ágil e conectado. A transformação digital não é apenas uma tendência, mas uma necessidade para garantir a sustentabilidade e a competitividade do setor no mercado internacional.

Como representante da NTC&Logística, reafirmo nosso compromisso de liderar essa revolução tecnológica, trabalhando ao lado de empresas, governos e parceiros internacionais. Estamos construindo um futuro onde a logística será mais eficiente, sustentável e integrada, fortalecendo o transporte rodoviário como um pilar estratégico do comércio exterior na América do Sul.

Guilherme Theo Sampaio assinala os avanços da ANTT e defende

REGULAÇÃO MODERNA, SUSTENTÁVEL E PRÓXIMA DO TRANSPORTADOR

Com trajetória técnica e sólida no setor público, Guilherme Theo Sampaio, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), já vinha exercendo o cargo de diretor da agência desde 2021. Reconhecido por sua atuação pautada no diálogo com o setor, modernização da regulação e foco em sustentabilidade, Sampaio tem conduzido a ANTT com olhar estratégico para as necessidades e desafios relativos à infraestrutura de transportes do país.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, o diretor-geral faz um balanço dos avanços da agência nos últimos anos; destaca projetos em áreas como concessões, descarbonização, inclusão e modernização digital, e reforça o papel da ANTT como parceira do setor de Transporte Rodoviário de Cargas. Ele também deixa uma mensagem especial à NTC&Logística, à COMJOVEM e aos empresários que atuam diariamente para movimentar a economia brasileira com eficiência e responsabilidade.

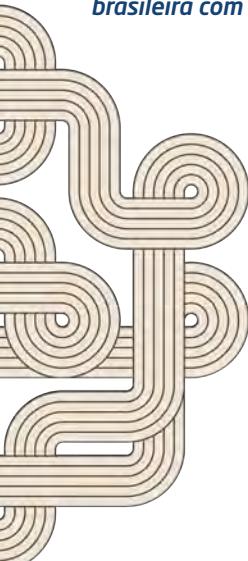
É um prazer receber Guilherme Theo Sampaio, diretor-geral da ANTT, no Anuário NTC&Logística. Para começar, gostaríamos que o senhor comentasse como foi receber a indicação do Presidente da República para assumir a Diretoria-Geral da ANTT e como se sente diante da responsabilidade de liderar uma Agência tão estratégica para o país.

Receber a indicação do Presidente da República para assumir oficialmente a Diretoria-Geral da ANTT foi motivo de grande alegria, mas também de profunda responsabilidade. Representa poder dar continuidade a um trabalho que iniciamos em julho de 2021, conduzido de forma colegiada, com os demais diretores e, principalmente, com o corpo técnico da Agência, composto, na minha visão, por alguns dos melhores servidores da administração pública brasileira.

Temos promovido uma atuação pautada pelo diálogo permanente com o setor privado, com o associativismo, em que a NTC&Logística tem papel essencial, e com as diversas esferas do poder público. Esse esforço conjunto tem gerado reconhecimento e resultados concretos, tanto do ponto de vista da governança interna e regulatória quanto na entrega de projetos estratégicos para o país.

Destaco, especialmente, os avanços nas concessões de rodovias e o fortalecimento do transporte ferroviário, além das revisões dos principais marcos regulatórios do transporte de cargas e de passageiros. Trata-se de uma transformação que leva a regulação brasileira do século passado para um novo patamar, mais tecnológico, responsável, transparente e alinhado às necessidades da sociedade e da economia.

Também ressalto o alinhamento institucional com



o Ministério dos Transportes, o Tribunal de Contas da União e outras agências reguladoras, o que tem fortalecido ainda mais nossa atuação. Fico honrado por ter sido indicado tanto no governo anterior quanto no atual, o que demonstra confiança na continuidade do nosso trabalho.

Seguiremos com esse compromisso: fazer uma gestão moderna, integrada e baseada na construção coletiva, com muitas entregas ainda por vir.

O senhor já atuava como diretor da ANTT desde 2021. Ao longo desse período, como o trabalho com o então diretor-geral Rafael Vitale contribuiu para a sua visão de gestão? E como o senhor enxerga a transição de comando dentro da Agência?

Rafael Vitale e eu fomos sabatinados e tomamos posse juntos em 2021. Inclusive, o primeiro ato dele como diretor-geral foi justamente me empossar como diretor da ANTT. Pouco tempo depois, ele me designou como seu substituto oficial na função de diretor-geral.

Um dos grandes méritos da gestão do Rafael foi o modelo de tomada de decisão compartilhada. Ele sempre envolveu o colegiado nas principais pautas e projetos da Agência, e também me incluiu diretamente na condução da substituição da diretoria-geral. Isso nos proporcionou entregas mais robustas, maior proximidade institucional e um entendimento mais profundo da gestão administrativa da ANTT.

Esse processo colaborativo permitiu que evoluíssemos juntos, construindo uma afinidade de trabalho muito sólida. A transição foi, portanto, natural e estruturada, garantindo continuidade às ações estratégicas da Agência.



Quais são os principais objetivos que o senhor estabelece para a sua gestão à frente da ANTT e como pretende trabalhar para alcançá-los nos próximos anos?

Aqui, temos um lema que expressa bem o espírito da nossa equipe: dormimos tarde, cansados, e acordamos cedo e motivados. Isso só é possível porque todos que integram o nosso ecossistema compartilham um profundo senso de compromisso com o interesse público.

Entre os principais objetivos e me-

tas da gestão, muitos já começaram a ser estruturados ainda durante o período de transição, no ano passado, quando fui indicado e autorizado pelo colegiado a iniciar algumas frentes. Essa antecipação, inclusive, foi possível graças a ajustes regimentais que permitiram mudanças importantes na estrutura da Agência.

Uma das ações de destaque foi o fortalecimento da Superintendência de Concessões, com a criação de uma área dedicada exclusivamente aos projetos ferroviários. Também

implantamos a Superintendência de Sustentabilidade, que atua de forma transversal nos quatro modos de transporte regulados pela ANTT. Além disso, estruturamos uma Coordenação de Segurança Viária voltada igualmente a todos os modos, com o objetivo de construir um programa perene de segurança.

Na próxima semana, inauguraremos nosso Centro de Estudos Avançados em Regulação do Transporte Terrestre. A proposta é formar massa crítica, capacitar servidores da Agência, representantes do setor regulado, membros do Ministério dos Transportes, do Tribunal de Contas da União e outros atores envolvidos, para que todos atuem com excelência e estejam na vanguarda do conhecimento técnico e regulatório, em alinhamento com as melhores práticas nacionais e internacionais.

Outro eixo fundamental é a incorporação contínua de tecnologia, tanto para a gestão interna da ANTT quanto para a melhoria da experiência dos usuários. Já implementamos soluções como o Free Flow e o HSE Win, que modernizam a operação das rodovias federais. É importante lembrar que o setor de transporte é, ao mesmo tempo, nosso regulado e nosso principal usuário, o que reforça a responsabilidade da Agência em garantir uma experiência de alto nível.

Trabalhamos para oferecer, nas rodovias federais concedidas, o mesmo padrão de excelência encontrado nas melhores infraestruturas do mundo. Isso inclui conectividade, pontos de parada e descanso adequados para caminhoneiros, bases operacionais completas, sistemas de atendimento ao usuário e uma malha que proporcione segurança, conforto e eficiência.

Além dessas iniciativas, nossa meta é continuar promovendo a confiança na ANTT e no papel estratégico da Agência. Seguiremos valorizando o diálogo permanente com todas as organizações do setor e também buscamos ampliar o alcance das nossas práticas, inspirando e apoiando os entes subnacionais, como agências estaduais e municipais, para que atuem com o mesmo nível de qualidade. O objetivo é que todos os brasileiros se beneficiem de uma infraestrutura moderna, segura e funcional, em todos os modos de transporte.

A ANTT tem ampliado seu papel na modernização do setor de transportes terrestres. Quais são os principais projetos que o senhor considera estratégicos para dar continuidade e fortalecer essa modernização em 2025?

Como mencionei, o setor de Transporte Rodoviário de Cargas tem uma importância estratégica para a ANTT.

Além de ser essencial para a economia do país, ele representa, ao mesmo tempo, o nosso regulado e o nosso principal usuário. Por isso, todas as iniciativas de modernização da Agência consideram, prioritariamente, as demandas e necessidades desse setor.

Um exemplo disso é a implementação de tecnologias como o Free Flow e o AGS-1, voltadas a promover maior segurança viária e fluidez no transporte. Essas soluções eliminam a necessidade de paradas em balanças estáticas e praças de pedágio, reduzindo significativamente o tempo de viagem e os gargalos operacionais. Isso gera maior eficiência logística, menor consumo de diesel, redução do desgaste dos veículos e otimização do custo operacional.

Outro ponto estratégico é a conectividade nas rodovias concedidas. Ao garantir cobertura de internet em toda a malha, promovemos não apenas uma melhor experiência ao usuário, mas também mais segurança. A conectividade possibilita o monitoramento em tempo real da carga, o acionamento imediato de serviços de atendimento em caso de emergências e a integração com tecnologias embarcadas nos veículos.

Também estamos comprometidos com a pauta da sustentabilidade e da eficiência energética, um tema cada vez mais relevante para o setor. A proposta da ANTT é desenvolver um modelo de regulação que incentive práticas sustentáveis sem gerar custos adicionais. Isso inclui ações baseadas em estímulo, como certificações, selos de qualidade e programas de reconhecimento e premiação.

Nosso objetivo é criar um ciclo virtuoso, em que o setor avance em eficiência, inovação e competitividade, com respaldo de uma regulação moderna, transparente e voltada para resultados concretos. A ANTT está pronta para liderar esse movimento, sempre em parceria com as entidades representativas e os empresários que fazem o transporte acontecer no Brasil.

No que tange à regulação do transporte rodoviário de cargas, quais são as prioridades da ANTT especificamente para esse setor?

Uma das grandes prioridades da ANTT no que se refere à regulação do transporte rodoviário de cargas é dar continuidade às ações voltadas à sustentabilidade, sempre acompanhadas da oferta de infraestrutura de qualidade nas rodovias federais. Isso inclui a ampliação da conectividade em toda a malha concedida, a construção de mais pontos de parada e descanso e a entrega de estruturas que garantam segurança e bem-estar aos motociclistas. O objetivo é proporcionar locais adequados para o

cumprimento da jornada de trabalho, sem que o transportador precise arcar com custos adicionais em postos de combustíveis ou outras instalações improvisadas.

Outro ponto essencial é o diálogo permanente com o setor. Queremos ouvir cada vez mais os transportadores sobre suas necessidades e, a partir disso, aperfeiçoar os processos regulatórios. Estamos empenhados em reduzir a burocracia, evitar a imposição excessiva de multas e seguir com a política de regulação por incentivo, com foco em critérios que realmente contribuam para a segurança, a eficiência e a competitividade do setor.

Também damos atenção especial à renovação da frota e ao reconhecimento de boas práticas por parte das empresas, valorizando quem investe em qualidade, segurança e inovação. A ANTT está comprometida em promover um ambiente regulatório que incentive esses avanços, mantendo o setor cada vez mais moderno e eficiente.

Além disso, temos trabalhado para aprimorar os serviços diretamente utilizados pelos caminhoneiros e empresas de transporte, como o RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas) e o Vale-Pedágio Obrigatório. A ideia é tornar esses instrumentos mais acessíveis, didáticos e integrados ao dia a dia do transportador. Estamos investindo em aplicativos e soluções digitais que facilitem a operação e melhorem a experiência do usuário.

Nosso foco é criar condições reais para que o transporte rodoviário de cargas brasileiro seja mais eficiente, menos burocrático e com mais qualidade para todos os envolvidos na cadeia logística.

Nos últimos anos, houve uma importante expansão de concessões rodoviárias no país. Como o senhor pretende conduzir as futuras concessões e reequilíbrios de contratos para assegurar melhor infraestrutura e competitividade?

Quando assumimos a gestão da ANTT em 2021, havia 24 contratos de concessão sob nossa responsabilidade, abrangendo cerca de 13 mil quilômetros de rodovias. Em pouco mais de dois anos, realizamos 11 leilões em parceria com o governo federal, elevando esse número para 33 contratos e quase 17 mil quilômetros concedidos. Esses novos contratos representam mais de 120 bilhões de reais contratados com o setor privado para investimentos em infraestrutura de excelência.

E esse ritmo de crescimento vai continuar. Somente neste ano, estão previstos 15 novos leilões, e em 2025 teremos outros tantos, o que nos levará a alcançar, até o

fim do próximo ano, aproximadamente 25 mil quilômetros de rodovias concedidas. Isso representa quase o dobro da malha que administrávamos anteriormente.

Além da ampliação, um ponto essencial tem sido a reestruturação dos chamados contratos estressados, ou seja, aqueles que não estavam performando adequadamente. Costumo dizer que quem estava estressado não era o ativo em si, mas sim o investidor, que não via retorno sobre o valor aplicado, e principalmente o usuário, que não recebia um serviço compatível com a tarifa paga. O Ministério dos Transportes, por meio da liderança do ministro Renan Filho, institucionalizou esse processo de recuperação, o que tem nos permitido requalificar contratos antigos em um novo modelo regulatório mais moderno.

Esse contrato fazem parte da chamada quinta etapa das concessões. São modelos resilientes, sustentáveis, equilibrados e que asseguram a entrega dos investimentos e serviços esperados pelos usuários. Já avançamos significativamente com seis contratos reestruturados, dos quais dois já foram levados a leilão com propostas repactuadas. Esse modelo permite que, mesmo com a repactuação, o processo vá ao mercado, possibilitando que um novo investidor ofereça uma proposta ainda mais vantajosa.

A ANTT também dispõe de instrumentos regulatórios eficazes para promover ajustes contratuais sempre que necessário. Trabalhamos com ferramentas que garantem o reequilíbrio financeiro, inclusive com medidas preventivas, contas vinculadas e mecanismos cautelares. Tudo isso reforça a robustez dos nossos contratos, que hoje são reconhecidos internacionalmente como referências e, em muitos casos, já são exportados como boas práticas de concessão de infraestrutura.

Nosso compromisso é garantir contratos saudáveis, investimentos sólidos e uma infraestrutura rodoviária que atenda com excelência às necessidades da sociedade e à competitividade do setor de transporte.

A tecnologia tem revolucionado o transporte rodoviário. Quais são as iniciativas da ANTT para fomentar o uso de tecnologias como monitoramento eletrônico, Free Flow e automação de processos regulatórios?

A tecnologia é um elemento central para a modernização da infraestrutura e da experiência dos usuários nas rodovias brasileiras. Tudo aquilo que os usuários observam em países como Estados Unidos e nações da Europa, como sistemas avançados de pedágio eletrônico e moni-

toramento inteligente, também está sendo implementado aqui no Brasil, com apoio direto da ANTT.

Essa pauta já era discutida por mim ainda na época em que atuei na CNT, ao lado do presidente Vander Costa, que é um entusiasta declarado dessas inovações. Ele sempre incentivou a adoção de soluções tecnológicas como forma de qualificar os serviços prestados nas rodovias e promover mais eficiência ao transporte. Agora, na ANTT, temos a oportunidade de colocar essas ideias em prática de forma concreta.

Um dos principais exemplos é o Free Flow, que começou com um projeto piloto dentro de um ambiente regulatório experimental, conhecido como sandbox. Essa primeira aplicação foi realizada na Rodovia Rio-São Paulo, administrada pela concessionária CCR, hoje chamada Motiva. A experiência foi altamente exitosa, tanto em termos de dados operacionais quanto na avaliação dos usuários, o que estimulou a expansão do modelo para outros estados, como Rio Grande do Sul e Minas Gerais.

Encerrado o período de testes, estamos iniciando a implementação definitiva do sistema Free Flow nos contratos de concessão, inclusive em trechos que atualmente não possuem praças de pedágio. Esse processo conta com regulamentações claras, tanto por parte da ANTT quanto da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), e com o uso de tecnologia acessível e eficiente.

O que temos observado é uma ótima receptividade por parte dos usuários, uma taxa de evasão bastante baixa e ganhos evidentes em segurança e fluidez no tráfego. Além disso, essa tecnologia elimina um dos maiores garrafões logísticos do transporte rodoviário: as tradicionais praças de pedágio, que geram filas e perda de tempo.

Estamos avançando com a automação de processos regulatórios e o uso de sistemas inteligentes de monitoramento eletrônico. O objetivo é entregar ao transpor-

tador e ao cidadão uma experiência moderna, segura e eficiente, alinhada aos melhores padrões internacionais de infraestrutura e mobilidade.

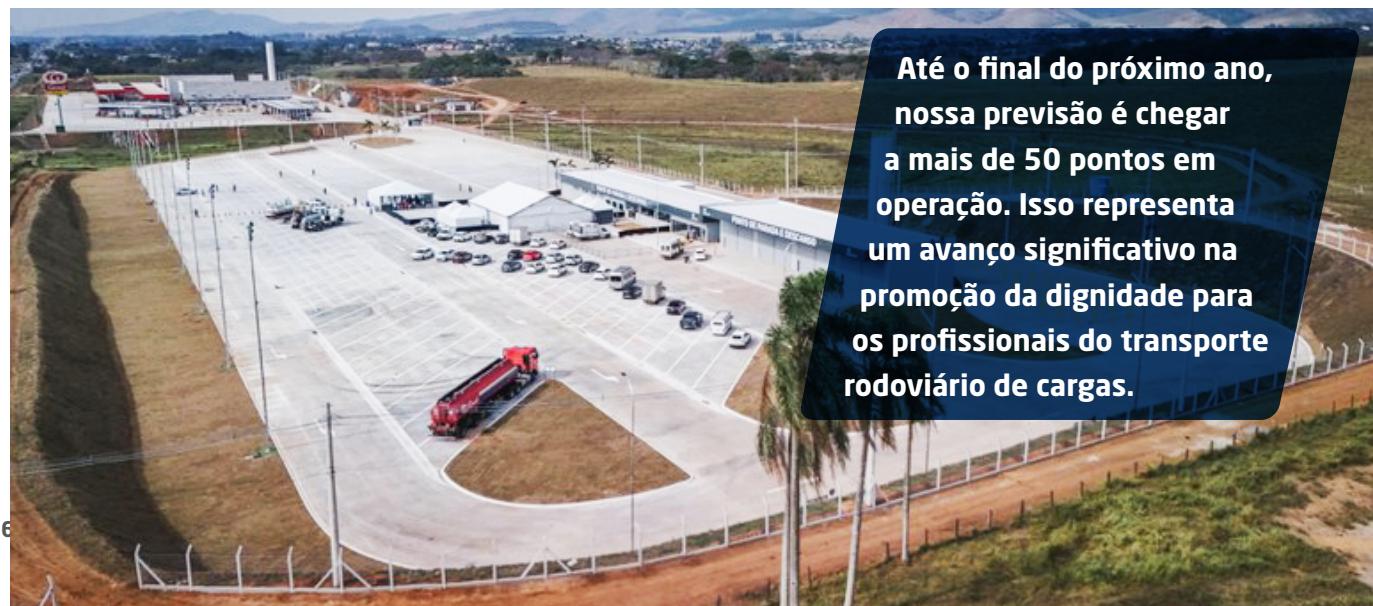
A expansão dos Pontos de Parada e Descanso (PPDs) foi um dos destaques recentes. Quais os próximos passos para ampliar ainda mais essa estrutura essencial para a segurança dos motoristas?

Nos últimos dois anos, inauguramos cinco novos pontos de parada e descanso para caminhoneiros, somando-se a outros três ou quatro que já estavam em funcionamento. Até o final do próximo ano, nossa previsão é chegar a mais de 50 pontos em operação. Isso representa um avanço significativo na promoção da dignidade para os profissionais do transporte rodoviário de cargas.

Esses espaços atendem tanto motoristas empregados em empresas quanto transportadores autônomos, que representam uma parcela expressiva do setor. O mais importante é que esses pontos de parada não geram custos adicionais para o usuário. São estruturas completas, com banheiros, dormitórios, lavanderia, farmácia, berçário e outros serviços essenciais para o bem-estar e a saúde dos motoristas.

Temos acompanhado de perto a utilização desses locais e o que observamos é uma rotatividade intensa. Eles estão sempre cheios, demonstrando que havia uma demanda reprimida real por esse tipo de infraestrutura. Em muitos casos, concessionárias responsáveis pelas rodovias têm solicitado autorização para instalar ainda mais pontos do que os previstos contratualmente, justamente pelo sucesso da iniciativa e pela alta procura por parte dos usuários.

Esse resultado reforça nosso compromisso com a qualidade de vida dos caminhoneiros e a segurança nas



Até o final do próximo ano, nossa previsão é chegar a mais de 50 pontos em operação. Isso representa um avanço significativo na promoção da dignidade para os profissionais do transporte rodoviário de cargas.

rodovias. A ampliação do Free Flow se insere nesse mesmo contexto de modernização, conforto e eficiência. Em 2025, seguiremos avançando com a implementação do sistema em novas rodovias, sempre com o objetivo de oferecer uma experiência de transporte mais segura, fluida e humanizada para todos que movimentam o Brasil pelas estradas.

Em 2024, a ANTT alinhou seus Objetivos Estratégicos aos ODS da ONU. Que ações sustentáveis o senhor pretende impulsionar para fortalecer o compromisso da Agência com o desenvolvimento sustentável?

A sustentabilidade é uma prioridade estratégica para a ANTT, e nosso compromisso com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) tem se refletido em ações concretas. Criamos uma Superintendência de Sustentabilidade justamente com esse objetivo, entendendo que o conceito vai muito além da pauta ambiental. Ele envolve também inclusão, diversidade, justiça social e responsabilidade institucional.

No campo da equidade de gênero, temos promovido o estímulo à presença de mulheres em cargos de liderança, tanto dentro da Agência quanto no setor regulado. Já contamos com mulheres ocupando superintendências e posições estratégicas na ANTT, e também incentivamos que empresas de transporte e infraestrutura adotem políticas semelhantes. Firmamos, inclusive, um acordo de cooperação com o Ministério dos Transportes e suas vinculadas, bem como com o setor concessionado, para fortalecer esse compromisso.

No aspecto ambiental, temos atuado com foco em contratos resilientes às mudanças climáticas. Não estamos mais falando de um problema do futuro, e sim de um desafio presente. A tragédia no Rio Grande do Sul escancarou a urgência de prever cenários extremos e incorporar ações preventivas e adaptativas na gestão da infraestrutura. Criamos um comitê climático que monitora eventos em tempo real, permitindo uma atuação mais previdente.

No campo social, firmamos uma parceria com o Conselho Nacional de Justiça e o Supremo Tribunal Federal para estimular a empregabilidade de egressos do sistema prisional. Trata-se de uma iniciativa importante para inclusão social e reconstrução de oportunidades para essa parcela da população.

Além disso, temos promovido fortemente a descarbonização do setor, incentivando o uso de tecnologias como

o Gás Natural Veicular, o sistema Free Flow e ferramentas digitais que tornam a operação mais eficiente e ambientalmente responsável.

Todas essas iniciativas fazem parte de uma visão ampla e integrada da sustentabilidade, com práticas que envolvem a governança ambiental, social e corporativa. O compromisso da ANTT é claro: liderar pelo exemplo e impulsionar um transporte mais justo, moderno e sustentável para todo o Brasil.

Para finalizar, gostaríamos que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores e empresários do setor que acompanham o Anuário NTC&Logística.

Quero agradecer pela oportunidade de dialogar com todos que acompanham o Anuário NTC&Logística. Tenho um carinho, reconhecimento e gratidão muito grandes pela NTC, desde os tempos em que iniciei no setor como estagiário em uma empresa de transporte de cargas, em Contagem. Foi ali, na empresa Vick, do presidente Vander, que tive meu primeiro contato com a entidade, participando de eventos, cursos, capacitações e acompanhando de perto as notícias e movimentações que a NTC promove. Desde então, pude ver o quanto a Associação se fortaleceu e se consolidou como referência nacional e internacional nas pautas do Transporte Rodoviário de Cargas.

Desejo pleno sucesso à gestão do presidente Eduardo Rebuzzi, que alia uma vasta experiência à visão inovadora, exercendo uma liderança madura, dinâmica e conectada com as demandas do setor. Tenho certeza de que sua condução continuará gerando avanços importantes para os transportadores e empresários de todo o Brasil.

O setor tem evoluído de forma significativa, tanto do ponto de vista econômico quanto em inovação, tecnologia e protagonismo. Para nós, da ANTT, ele representa não apenas os regulados que fiscalizamos, mas os usuários que queremos atender com infraestrutura moderna, segura e eficiente. Nossa compromisso é trabalhar por um transporte cada vez mais desburocratizado, com menos barreiras e mais integração, inclusive no contexto do Mercosul, onde a Agência também atua de forma ativa.

Seguiremos impulsionando a adoção de tecnologias e promovendo políticas sustentáveis que incentivem a eficiência energética e a competitividade do setor. Reitero, aqui, a total disponibilidade da ANTT para apoiar os transportadores em tudo que for necessário. Seguiremos juntos, com diálogo, inovação e compromisso com o futuro do transporte no Brasil.

Nicole Goulart apresenta os avanços do SEST SENAT e reforça o papel da

QUALIFICAÇÃO, INOVAÇÃO É INCLUSÃO

para o futuro do transporte

À frente da Diretoria Executiva Nacional do SEST SENAT desde 2013, Nicole Goulart conduz uma das mais estratégicas instituições do Sistema Transporte, presente em todo o território nacional. Com um modelo de gestão focado em inovação, capilaridade, excelência nos serviços e inclusão social, o SEST SENAT vem transformando a realidade dos trabalhadores do setor por meio de ações voltadas à saúde, educação profissional e valorização da categoria.

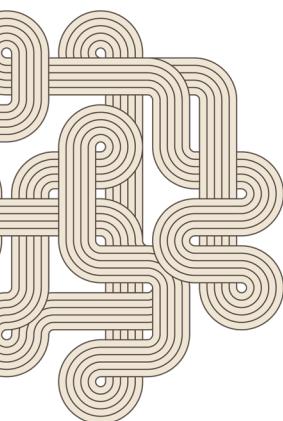
Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, a diretora-executiva faz um balanço dos resultados de 2024, detalha os projetos voltados à formação de motoristas e mecânicos, destaca iniciativas inovadoras, como o Saúde Conectada e o Family Business, e reforça o compromisso da instituição com a equidade de gênero, a modernização do setor e a aproximação cada vez maior com as empresas transportadoras. Com mais de 17 milhões de atendimentos no último ano, o SEST SENAT segue sendo referência nacional em desenvolvimento humano e profissional no Transporte.

Dra. Nicole Goulart, começamos por cumprimentá-la pela brilhante atuação na Diretoria Executiva (DIEX) do SEST SENAT, responsabilidade que envolve 17 Conselhos Regionais e cerca de 8.000 colaboradores. Quantas unidades foram inauguradas em 2024 e que balanço poderia fazer dessa ampla capilaridade?

Nos últimos anos, o SEST SENAT passou por uma expansão significativa, com a inauguração de novas Unidades Operacionais em todo o país. Hoje, com 170 unidades em funcionamento, ampliamos nossa capacidade de oferecer serviços essenciais aos trabalhadores do transporte e aos seus dependentes, reforçando nosso compromisso com a qualificação profissional, a saúde e o bem-estar da categoria, o que também se reflete no aumento da eficiência e competitividade das empresas do setor.

Em nosso balanço, contabilizamos mais de 17 milhões de atendimentos em 2024. Avançamos ainda mais nesse propósito com a inauguração de oito novas Unidades. As cidades contempladas foram Catalão (GO); Chapadão do Sul (MS); Dourados (MS); Pato Branco (PR); São João de Meriti (RJ); Três Rios (RJ); Rio Negrinho (SC) e Araguaína (TO). Essa expansão reforça nossa capilaridade e nos permite estarmos cada vez mais próximos de quem move o Brasil.

Já em 2025, nossa primeira inauguração ocorreu em Primavera do Leste (MT), no dia 6 de fevereiro. Este foi um novo marco para a instituição: a chegada a 170 Unidades Operacionais distribuídas por todas as regiões do Brasil. Até o final do ano, ainda estão previstas nove outras inaugurações. Algumas delas substituirão estruturas antigas por instalações mais modernas, enquanto outras





representarão novas frentes de atendimento, sempre com o objetivo de ampliar o alcance e elevar a qualidade dos serviços prestados ao setor de transporte.

Poderia falar um pouco sobre o desafio da falta de mão de obra qualificada no setor de transporte, problema que afeta a economia nacional, e como o SEST SENAT tem lidado com essa questão?

O déficit de mão de obra qualificada no setor de transporte é um dos grandes desafios para a economia nacional. Segundo a CNT (Confederação Nacional do Transporte), 44,6% das empresas estão com vagas abertas para motoristas, e 65,1% dos gestores enfrentam dificuldades

para encontrar profissionais habilitados. As principais barreiras para o preenchimento dessas vagas incluem pouca experiência prática, falta de treinamentos específicos e desafios relacionados à atratividade da profissão.

Diante desse cenário, o SEST SENAT tem atuado, de forma estratégica, para valorizar os profissionais do transporte e ampliar a qualificação da mão de obra disponível. Em 2023, lançamos o Motorista Série A (<https://digital.sestsenat.org.br/motorista-serie-a>), um projeto inovador que identifica, reconhece e valoriza motoristas de excelência, destacando suas boas práticas, suas habilidades técnicas e seu compromisso com a segurança nas estradas. A iniciativa inclui capacitações exclusivas,

avaliações criteriosas e uma premiação que reconhece os profissionais que se destacam pelo desempenho e pela dedicação nas estradas.

Outro programa fundamental é o Mais Motoristas (<https://www.sestsenat.org.br/cursos/mude-a-categoria-da-sua-cnh-e-se-torne-motorista-profissional>), criado para aumentar a oferta de motoristas profissionais por meio do custeio da mudança de categoria da CNH (Carteira Nacional de Habilitação) e da oferta de cursos de formação teórica e prática. Desde o seu lançamento, a iniciativa já garantiu a habilitação de mais de 9 mil pessoas, qualificou 3,4 mil profissionais e conta atualmente com 30 mil alunos em formação. Os cursos incluem aulas em veículos com tecnologia embarcada, garantindo um aprendizado alinhado às crescentes demandas do setor.

Além dessas ações, desde 2016, o SEST SENAT já formou e qualificou mais de 19 mil motoristas por meio da Escola de Motoristas Profissionais (<https://www.sestsenat.org.br/cursos/torne-se-um-motorista-profissional>), contribuindo para um transporte mais seguro e eficiente no Brasil.

No entanto, a escassez de mão de obra qualificada não se limita aos motoristas. As pesquisas da CNT apontam que a falta de profissionais especializados em manutenção de veículos é o segundo maior desafio das empresas de transporte de cargas e o maior entrave para as operadoras do transporte de passageiros.

Para enfrentar essa demanda, o SEST SENAT está desenvolvendo a Escola de Mecânicos Profissionais, uma nova solução voltada à formação técnica em manutenção veicular, seguindo um modelo semelhante ao da Escola de Motoristas Profissionais. Essa nova estrutura está sendo projetada para atender aos padrões do MEC (Ministério da Educação), garantindo uma carga horária compatível com as exigências do Pronatec (Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego). Assim, isso permitirá a obtenção de subsídios públicos para viabilizar a capacitação gratuita de mais profissionais.

Com essas iniciativas, o SEST SENAT segue comprometido em qualificar a mão de obra do setor, promovendo o crescimento da atividade transportadora e garantindo que o Brasil tenha profissionais preparados para enfrentar os desafios da mobilidade e da logística.

Conforme já divulgado, a ampliação do portfólio de cursos, incluindo novos cursos técnicos e qualificações voltadas à eletrificação veicular, também está entre os projetos para 2025. Que informações poderia detalhar para nós a respeito

desses novos cursos técnicos?

O setor de transporte está passando por uma transformação significativa com o avanço da eletrificação veicular, e o SEST SENAT tem acompanhado essa evolução de perto. Para atender às novas demandas do mercado, a instituição ampliou seu portfólio de cursos, incluindo capacitações voltadas a veículos elétricos e híbridos, além da implementação de novos cursos técnicos em áreas estratégicas para o setor.

Na modalidade a distância (EaD), já estão disponíveis cursos específicos sobre eletrificação veicular, como:

- **Fundamentos de Condução de Veículos Elétricos e Híbridos (14h);**
- **Segurança no Processo de Recarga de Veículos Elétricos (12h);**
- **Cuidados Básicos para a Higienização de Veículos Elétricos (12h);**
- **Básico para a Condução de Veículos Elétricos e Híbridos (16h).**

Na modalidade presencial, destacam-se:

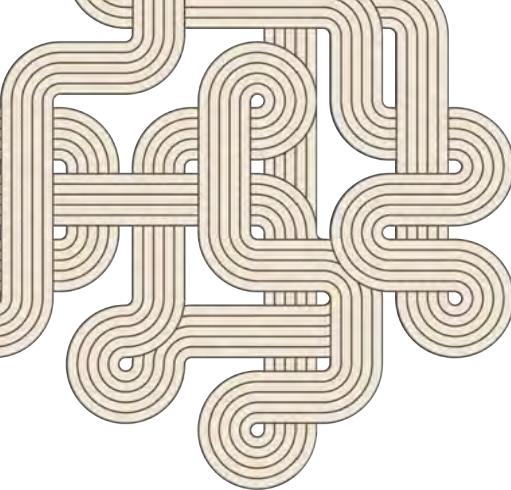
- **Curso Básico para a Condução de Veículos Elétricos e Híbridos (16h), lançado no Rio de Janeiro, em 2023;**
- **Condução Segura e Econômica de Veículos Elétricos com Prática (11h), desenvolvido como curso-piloto em 2024, com previsão de expansão em 2025. O curso tem foco em motoristas de transporte coletivo de passageiros.**

Além disso, na área de aprendizagem profissional, foram lançados novos cursos e novas atualizações em Eletricista de Automóveis e Mecânico de Ar-Condicionado Automotivo, preparando profissionais para atuar na manutenção de veículos modernos e eletrificados.

O Curso Técnico em Manutenção Automotiva do SEST SENAT está em fase de implantação em sete polos do país, formando profissionais altamente capacitados para o setor de transporte. Com foco na manutenção de veículos pesados, o curso aborda eletrificação veicular, diagnóstico eletrônico e manutenções preventiva e corretiva, preparando técnicos para identificar falhas rapidamente, implementar soluções eficientes e otimizar a disponibilidade da frota, reduzindo custos operacionais para as empresas.

Os alunos terão acesso a oficinas pedagógicas equipadas com ferramentas e equipamentos inovadores, proporcionando uma experiência prática imersiva e alinhada às necessidades do mercado.

Além da área automotiva, o SEST SENAT também oferece cursos técnicos em Administração, Logística e Segurança do Trabalho, capacitando profissionais para atuar



em setores essenciais do transporte. Os programas visam formar profissionais proativos, analíticos e preparados para lidar com novas tecnologias, segurança operacional e gestão eficiente de processos.

As primeiras turmas tiveram início em fevereiro, e um novo edital está previsto para o final de julho. As informações sobre inscrições e novas turmas serão disponibilizadas na página institucional do SEST SENAT, ampliando as oportunidades de qualificação para quem deseja acompanhar as exigências de um setor cada vez mais tecnológico e competitivo.

O Saúde Conectada, que utiliza realidade virtual para atendimentos mais imersivos e a coleta de dados, em tempo real, sobre a saúde do trabalhador, é uma ação de significativo avanço. Gostaríamos da sua explanação sobre o Saúde Conectada.

O Saúde Conectada é uma iniciativa inovadora do SEST SENAT que transforma os atendimentos em saúde para os trabalhadores do transporte e seus familiares. Utilizando a realidade virtual, o projeto proporciona uma experiência interativa e imersiva, tornando os atendimentos mais dinâmicos, eficientes e personalizados.

O projeto teve início em 2024, com foco na especialidade de Nutrição, e, em 2025, será expandido para outras áreas da saúde oferecidas pelo SEST SENAT. Atualmente, o projeto já está em funcionamento em 18 Unidades Operacionais, com a previsão de ampliação para mais localidades.

A partir dessa iniciativa, introduzimos um novo formato de pré-consulta, realizada por meio de óculos de realidade virtual. O equipamento realiza um mapeamento inicial do perfil do paciente, trazendo dados fundamentais para o acompanhamento nutricional. Essa experiência não substitui a consulta com o profissional de saúde, mas otimiza o tempo do paciente ao antecipar a coleta de dados e informações relevantes. Assim, no momento da consulta presencial, o profissional já terá um panorama detalhado do paciente, permitindo um atendimento mais preciso, ágil e personalizado.

Além de modernizar o processo, o projeto tem forte caráter educativo, utilizando ambientes virtuais realistas para simular situações do dia a dia e incentivar escolhas mais saudáveis. Essa abordagem é especialmente relevante para motoristas profissionais, que frequentemente enfrentam desafios para manter uma alimentação equilibrada e cuidar da saúde devido às longas jornadas de trabalho.

Com grande potencial de expansão para outras especialidades e Unidades, o Saúde Conectada reforça o compromisso do SEST SENAT com a inovação, a promoção da qualidade de vida e o bem-estar dos trabalhadores do transporte, facilitando o acesso à saúde e impulsionando mudanças positivas e duradouras nos hábitos da categoria.

Recentemente, foi realizada mais uma edição do Family Business, workshop com foco em sucessão familiar. Poderia nos falar a respeito do trabalho que o Sistema Transporte promove nesse campo?

O Family Business, workshop voltado à sucessão familiar no setor de transporte, foi uma oportunidade única para aprofundar essa discussão

essencial e oferecer ferramentas práticas para a tomada de decisões estratégicas nos negócios familiares. O evento, conduzido pelo IMD (International Institute for Management Development) – uma das maiores escolas de negócios do mundo – contou com a expertise da palestrante Marleen Dieleman, especialista no tema.

A sucessão familiar é um desafio global. Estima-se que 70% das empresas no mundo são familiares, mas apenas 10% chegam à terceira geração ainda sob o comando da família. No setor de transporte, essa realidade não é diferente. A transição entre gerações é um processo complexo, que exige planejamento e estratégias bem definidas para garantir a continuidade, a competitividade e a longevidade das empresas.

Por isso, o Sistema Transporte, por meio do SEST SENAT, desenvolve iniciativas voltadas à capacitação e orientação de empresários, garantindo que o processo de sucessão ocorra de forma estruturada e bem-sucedida. Nas duas primeiras edições do Family Business (2019 e 2021), o foco esteve na apresentação e no aprofundamento de conceitos. Já na edição de 2025, avançamos ainda mais, oferecendo mentorias e atendimentos personalizados para que os participantes desenvolvam as habilidades essenciais para uma transição harmoniosa e eficiente. A tradição familiar é um ativo valioso e deve ser preservada, mas sua continuidade depende de um equilíbrio entre legado, inovação e governança, assegurando a sustentabilidade e a competitividade dos negócios no longo prazo.

A equidade de gênero no mercado de trabalho vem sendo tema recorrente no setor, com forte apelo por oportunidades de trabalho em iguais condições nesse universo predominantemente masculino. Qual é seu entendimento quanto às possibilidades de um cenário promissor, tanto em termos de inclusão quanto de protagonismo feminino no transporte, em um futuro próximo?

No setor de transporte, a equidade de gênero tem avançado, mas ainda há desafios. Apesar do crescimento da presença feminina, a maioria das mulheres ocupa cargos administrativos, com pouca representação em funções operacionais, como motoristas.

O SEST SENAT prioriza a diversidade e atua para mudar esse cenário. Internamente, 57% do quadro de pessoal e 55% dos cargos de liderança são ocupados por mulheres, conforme o Censo de 2023. Além disso, assinamos o Termo de Compromisso do Programa Pró-Equidade

de Gênero e Raça, do Ministério das Mulheres, e promovemos iniciativas como:

- **Programa Mulheres no Volante: oferece a CNH, a mudança de categoria e treinamentos para a condução profissional;**
- **Parceria Vez & Voz: promove a equidade de gênero no ambiente corporativo;**
- **Parcerias com empresas, como Tecon Salvador, Volvo (Iron Women), Mercedes-Benz (A Voz Delas) e Votorantim Cimentos, capacitando mulheres para funções especializadas;**
- **Capacitação especializada: treinamentos para a segurança na operação de transporte de cargas, em parceria com a Fabet.**

Essas ações mostram um cenário promissor para a inclusão e o protagonismo feminino no transporte. O SEST SENAT segue comprometido em ampliar oportunidades e reduzir barreiras, promovendo uma transformação real e duradoura no setor.

São 31 anos de atuação do SEST SENAT, cuja marca poderia ser resumida como renovação e aprimoramento. Que progressos destacaria dentre todos os que foram alcançados?

Ao longo de seus 31 anos, o SEST SENAT tem se consolidado como um pilar essencial para o desenvolvimento do setor de transporte, a qualidade de vida dos trabalhadores e o progresso da sociedade brasileira. Nos últimos dez anos, em especial, conduzimos um processo consistente de modernização administrativa, priorizando a transparência, a inovação e o compliance. Essas práticas fortaleceram a credibilidade da instituição e garantiram a eficiência na aplicação de recursos.

Nesse período, a expansão da rede de Unidades Operacionais nos permitiu levar nossos serviços a um número ainda maior de trabalhadores do transporte em todo o país. Incorporamos ferramentas tecnológicas e práticas inovadoras em nossos processos, tanto na gestão interna quanto na oferta de serviços. Isso inclui a adoção de plataformas digitais para cursos da EaD, sistemas de gestão integrada e soluções que facilitam o acesso dos usuários aos serviços.

Também investimos na integração com o Sistema Transporte, alinhando estratégias e ações para promover o desenvolvimento sustentável do setor. Essa sinergia permitiu uma atuação mais coordenada e impactante.

Em suma, os últimos dez anos foram marcados por uma evolução constante, com avanços que não apenas

modernizaram a instituição, mas também impactaram positivamente o setor de transporte e a sociedade como um todo. A busca pela excelência e a adaptação às novas demandas do mercado demonstram o compromisso da instituição com um futuro mais eficiente, inclusivo e sustentável.

Que mensagem gostaria de transmitir aos empresários associados da NTC&Logística, que também integram o Sistema Transporte no modal rodoviário de cargas?

Os empresários do transporte rodoviário de cargas enfrentam desafios significativos, especialmente no que diz respeito à alta carga tributária e aos encargos sobre a folha de pagamento. A CNT (Confederação Nacional do Transporte) tem atuado, de forma intensa, nesse cenário, liderando e participando ativamente das discussões sobre a reforma tributária. Mais do que um custo, a contribuição parafiscal deve ser vista como um retorno direto para o setor, e é nisso que temos trabalhado ao longo dos últimos anos.

Já o SEST SENAT tem ampliado, de forma expressiva, sua atuação. Em apenas uma década, passamos de 10 milhões para 17 milhões de atendimentos anuais, beneficiando não apenas os trabalhadores do transporte, mas também suas famílias. Além disso, desenvolvemos um trabalho consistente com a alta gestão do setor. Organizamos, entre outras iniciativas, missões internacionais, que promovem capacitação de excelência aos maiores contribuintes.

A principal mensagem é que os empresários precisam conhecer e usufruir dos benefícios a que têm direito. O valor pago ao SEST SENAT pode ser revertido integralmente em serviços para seus empregados. É possível, por exemplo, evitar a sobreposição de investimentos em centros de treinamento e serviços de saúde.

Além do portfólio de atendimentos já existentes, estamos à disposição para customizar soluções de acordo com as necessidades de cada empresa. Nossa papel é reduzir o gap entre as demandas do empresário e a qualificação dos profissionais contratados, garantindo um setor mais eficiente e competitivo.

Ao longo de seus 31 anos, o SEST SENAT tem se consolidado como um pilar essencial para o desenvolvimento do setor de transporte, a qualidade de vida dos trabalhadores e o progresso da sociedade brasileira.



Oswaldo Caixeta Junior assume a presidência da ABTLP com foco em

REPRESENTATIVIDADE, INOVAÇÃO E SEGURANÇA NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

Eleito para o triênio 2025-2027, Oswaldo Vieira Caixeta Junior inicia sua gestão na presidência da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) com o compromisso de ampliar a representatividade da entidade, fortalecer o diálogo com órgãos reguladores e impulsionar a modernização do setor. Com uma trajetória marcada pelo envolvimento estratégico nas pautas mais relevantes do transporte de produtos perigosos, o novo presidente aposta em ações estruturantes voltadas à qualificação profissional, sustentabilidade e incorporação de tecnologias que elevem a segurança e a eficiência das operações.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Oswaldo Caixeta fala sobre os principais desafios do segmento, os avanços já conquistados e as metas que pretende consolidar à frente da entidade, reforçando ainda a importância da sinergia entre a ABTLP e a NTC&Logística na construção de um setor cada vez mais preparado e competitivo.

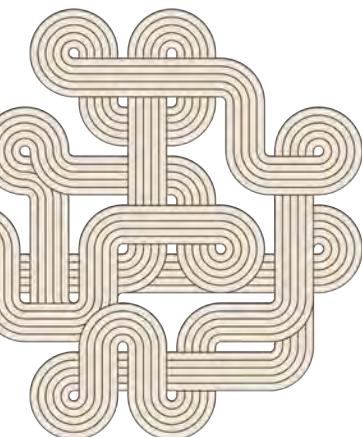
Quais são suas prioridades para a gestão da presidência da ABTLP no triênio 2025-2027?

A prioridade é dar continuidade aos trabalhos realizados até o momento, fortalecendo a entidade como a principal representante dos transportadores de produtos perigosos. Nos últimos anos, a ABTLP consolidou-se como referência no tema junto às demais entidades de classe, e o desafio agora é expandir sua representatividade e impacto, promovendo ações estratégicas voltadas à competitividade no setor.

Entre as principais metas, estão aumentar a base de associados para fortalecer o setor; aprimorar o diálogo com órgãos reguladores como ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), IBAMA (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia), garantindo a defesa dos interesses do setor, e investir na capacitação profissional por meio de cursos e certificações, visando melhorar a qualificação dos colaboradores das empresas associadas.

O foco é posicionar a ABTLP como um agente transformador, capaz de influenciar positivamente o segmento de transporte de produtos perigosos e contribuir para o crescimento da cadeia logística nacional.

O setor de transporte rodoviário de produtos perigosos enfrenta sérios desafios regulatórios e ambientais. Como descreveria esse cenário e que medidas considera possíveis - além das existentes - , no sentido de simplificar o cumprimento das exigências legais e aprimorar a competitividade das empresas associadas?





A questão não está em simplificar as exigências legais, pois uma atividade complexa como a nossa demanda regulamentações bem elaboradas. O esforço será no sentido de tornar todas as obrigatoriedades, que são muitas, mais viáveis e aplicáveis na prática. O principal desafio que enfrentamos é lidar com exigências estabelecidas por órgãos governamentais, pelo mercado e por tendências internacionais, muitas vezes sem levar em conta questões cruciais, como a infraestrutura disponível, as condições operacionais do setor e as particularidades regionais.

Nesse sentido, é fundamental promover um diálogo mais próximo entre as empresas, os órgãos reguladores

e os demais agentes do mercado, visando construir soluções conjuntas que equilibrem o rigor regulatório com a realidade operacional.

A inovação tecnológica é cada vez mais essencial para o setor de logística. A ABTLP planeja fomentar a adoção de novas tecnologias voltadas à eficiência, segurança e economia na cadeia de suprimentos de produtos perigosos?

A ABTLP sempre priorizou o incentivo à adoção de novas tendências e tecnologias junto aos seus associados, reforçando seu compromisso com a modernização e o aprimoramento do setor. Qualquer medida ou ferra-

menta que contribua para a redução de ocorrências emergenciais, minimize a exposição de produtos perigosos à população e eleve os padrões de segurança operacional é tratada com máxima prioridade.

Além disso, a ABTLP promove a troca de conhecimentos e experiências entre seus associados, em encontros semanais, incentivando o uso de soluções tecnológicas como sistemas de monitoramento em tempo real, veículos e equipamentos mais seguros, e plataformas digitais que otimizem a gestão da cadeia de suprimentos.

São muitos os riscos associados ao transporte de cargas perigosas, e a segurança é uma das maiores preocupações desse segmento. Há propostas que visem aumentar a eficácia dos mecanismos de controle e, consequentemente, os níveis de segurança nas operações logísticas de produtos perigosos?

Essa questão está fortemente relacionada à atuação dos órgãos fiscalizadores, uma vez que o regulamento atual aborda diversos aspectos voltados à segurança no transporte de produtos perigosos. O principal desafio reside na eficácia desses agentes em verificar e garantir o cumprimento das normas estabelecidas, assegurando

que as operações sejam realizadas de acordo com os padrões exigidos.

Para aumentar a eficácia dos mecanismos de controle, é imprescindível que haja maior investimento público em capacitação de agentes e tecnologias de monitoramento. Outra possibilidade é implementar incentivos para o cumprimento das normas, oferecendo benefícios como a redução de taxas para empresas que comprovem aderência e controle rigoroso às regulamentações de segurança no transporte de produtos perigosos. Por exemplo, investimentos em tecnologias de monitoramento ou em treinamentos especializados para suas equipes poderiam ser recompensadas com descontos nas taxas de licenciamento, promovendo a adoção de boas práticas no setor.

A criação da Diretoria de Sustentabilidade da ABTLP vem comprovar o grau de conscientização empresarial da entidade. Quais são os vetores dessa iniciativa, certamente vinculada à responsabilidade social, e como poderão impactar positivamente as operações das transportadoras?

Reflete diretamente a crescente conscientização empresarial sobre a necessidade de alinhar operações logísticas

A criação da Diretoria de Sustentabilidade da ABTLP reflete diretamente a crescente conscientização empresarial sobre a necessidade de alinhar operações logísticas com princípios de responsabilidade social, ambiental e econômica.



ticas com princípios de responsabilidade social, ambiental e econômica. Existem alguns vetores, mas vou destacar a principal iniciativa, que é a eficiência operacional e a conformidade com regulamentações, ajudando transportadoras a se adequarem às normas ambientais. Isso proporciona maior competitividade no mercado, redução de custos operacionais, fortalecimento da reputação e estímulo à inovação. Assim, a diretoria atua como catalisadora de transformação, mostrando que resultados econômicos podem ser alinhados com impactos sociais e ambientais positivos.

O setor brasileiro de transporte de cargas enfrenta uma crise devido à significativa redução no contingente de motoristas qualificados, um fator agravante para o transporte de produtos perigosos. De que forma a ABTLP pretende atuar com o objetivo de atrair, formar e manter profissionais capacitados nesse segmento?

De forma estratégica, a ABTLP produz iniciativas que incluem programas de capacitação com cursos especializados e certificados, focados em segurança, legislação e manuseio de cargas, por meio de parcerias estratégicas com escolas de formação e instituições de ensino técnico.

Prova disso foi o lançamento do nosso curso de CVC (Combinações de Veículos de Carga), curso desenvolvido pela ABTLP em parceria com o SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), que tem como objetivo capacitar os motoristas profissionais a reconhecerem todos os aspectos de segurança dessas composições. O curso é totalmente gratuito e online, com carga horária de 20 horas.

Qual é seu entendimento sobre a possibilidade de colaboração da ABTLP com outras entidades, como a NTC&Logística, tendo por propósito comum o desenvolvimento do setor de Transporte Rodoviário de Cargas?

Dentro da ABTLP, a grade de associados inclui sindicatos e federações que se filiaram atraídos pelo trabalho específico que a entidade realiza e pelo potencial de benefícios que esses vínculos podem proporcionar ao setor. Essa parceria possibilita maior alcance nas ações, fortalecimento da representatividade perante órgãos reguladores e a sociedade, além de fomentar iniciativas conjuntas em áreas como inovação, capacitação profissional e políticas públicas. O alinhamento de esforços entre as entidades cria um ambiente colaborativo que beneficia diretamente transportadoras e profissionais, contribuindo para a competitividade e o crescimento do segmento. Lembrando que a ABTLP e a NTC&Logística sempre foram parceiras e atuam em conjunto para fortalecer o setor, buscando alcançar resultados ainda mais positivos para todos.

Que mensagem o senhor deixaria para os associados da ABTLP e para a NTC&Logística sobre a importância de trabalharem em sinergia para enfrentar os desafios do TRC?

A importância reside na capacidade de unir forças, que resulta em benefícios para todo o setor. A sinergia não apenas fortalece a representatividade, como também amplia o impacto das ações realizadas em prol do segmento, transformando obstáculos em oportunidades, promovendo o TRC como um pilar essencial para a economia nacional e o desenvolvimento do país.

O trabalho realizado pela ABTLP e NTC&Logística segue exatamente nesse sentido. Seus associados, clientes dessas ações, podem ter a certeza de que estão representados por entidades comprometidas com a defesa de seus interesses, com o compromisso de que os desafios sejam enfrentados com responsabilidade.



Presidente da ANFAVEA ressalta a

RETOMADA DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA

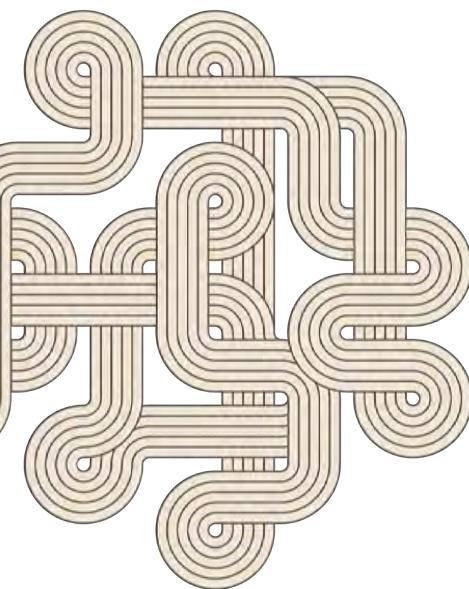
e destaca a sinergia com o TRC rumo à mobilidade sustentável

Presidente da ANFAVEA desde 2022, Márcio de Lima Leite lidera a principal entidade da indústria automotiva nacional em um momento de grandes transformações tecnológicas, desafios regulatórios e retomada do crescimento industrial. Sob sua gestão, a associação vem conduzindo uma agenda estratégica voltada à neoindustrialização, descarbonização da frota, inovação tecnológica e fortalecimento das cadeias produtivas, com conquistas expressivas como a aprovação do Programa Mover e o recorde de investimentos no setor.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Leite analisa o crescimento da produção de veículos pesados, os caminhos da eletrificação no Transporte Rodoviário de Cargas e a importância do diálogo entre ANFAVEA e NTC&Logística na construção de uma mobilidade mais eficiente, segura e sustentável.

Presidente, o senhor assumiu a ANFAVEA em 2022 e, de lá para cá, várias mudanças no cenário automotivo foram constatadas. Quais foram os principais focos de atuação da ANFAVEA durante o seu mandato e quais as principais conquistas em 2024?

Assumi a ANFAVEA num período de grande turbulência após a pandemia, ainda com efeitos danosos à cadeia automotiva, como a falta de semicondutores. Em paralelo, com uma grande demanda global por descarbonização e uma necessidade urgente nacional de recuperar nossa indústria e, ao mesmo tempo, ingressar em novas tecnologias, com a neoindustrialização. Obviamente, nossa atividade tinha de ter foco nesses desafios. Creio que, nesse período, a ANFAVEA soube mostrar seu protagonismo como entidade central do ecossistema automotivo. Dialogamos como nunca internamente, com nossos pares da cadeia e com o poder público. Avançamos como setor após a aprovação do Mover, do Marco das Garantias, da recomposição do Imposto de Importação para eletrificados e outras medidas importantes. Isso tudo criou um ambiente propício para que tivéssemos um ciclo recorde de investimentos, da ordem de R\$ 130 bilhões dos fabricantes, mais R\$ 50 bilhões dos fornecedores. Tivemos, em 2024, as maiores LatBus e Fenatran da história, e no ano que vem temos a volta do Salão do Automóvel, após um hiato de sete anos. A ANFAVEA renovou sua imagem, seu logo, duas novas sedes em São Paulo e Brasília. Certamente, alguém melhor que eu assumirá a entidade em maio do ano que vem, mas receberá a casa pronta para novos voos do pujante setor automotivo nacional.





Estamos vivendo um momento muito positivo quando o assunto é a produção de veículos no país. Em agosto, tivemos um crescimento de 14,4%, em comparação ao mesmo período do ano passado. Com relação aos caminhões, o crescimento foi de 36,1%, também em comparação a 2023. Ambos os resultados são os melhores desde 2019 e 2022, respectivamente. O que esses números significam para o setor de Transporte e quais os fatores de influência para esse expressivo avanço?

Vamos fechar o ano com alta superior a 10% para a produção de autoveículos e acima de 40% para cami-

nhões. Isso significa que o período de transição de tecnologias entre o Proconve P7 e P8 ficou para trás. O setor de transporte está retomando o ritmo de crescimento, impulsionado pela alta surpreendente do PIB. No ano que vem, o segmento de caminhões pesados deve crescer ainda mais por conta das boas notícias das safras. Já os caminhões leves continuam em alta desde a pandemia, já que a tendência de compras online se manteve, gerando demanda por uma intrincada logística urbana e no entorno das cidades. O sucesso de público e negócios na Fenatran, em novembro, mostram que há uma forte demanda por produtos de alta tecnologia, ambientalmente responsáveis e com serviços conectados.

Recentemente, a ANFAVEA traçou os rumos da indústria automotiva, com foco em exportações, eletrificação, metas de sustentabilidade, além de abordar os desafios do setor no Brasil.

Gostaríamos que o senhor comentasse as perspectivas e oportunidades do setor para os próximos anos.

Tenho a convicção de que o futuro do nosso ecossistema automotivo está 100% atrelado ao tema das novas tecnologias, seja de descarbonização, de segurança veicular, de conectividade, de automação e de prestação de serviços de mobilidade. A descarbonização certamente é a mais importante delas. A batalha diária da ANFAVEA é pela produção no Brasil, seja de veículos das mais variadas rotas tecnológicas, seja de equipamentos de alta tecnologia. Por isso defendemos veementemente a neoindustrialização, que é o ingresso do país na produção de baterias para veículos elétricos, semicondutores e outros itens de alta tecnologia e grande valor agregado. Não se pode falar em neoindustrialização sem pensar em todas as rotas tecnológicas que levem à eliminação da pegada de carbono e sem se adequar às tecnologias digitais que estão revolucionando o mundo, incluindo aí a inteligência artificial. Não podemos ser meros exportadores de minerais e outras matérias-primas.

A ANFAVEA também apresentou ao governo, neste ano de 2024, um plano de descarbonização que tem como objetivo alcançar, em 2030, a venda de 1,5 milhão de unidades anuais entre semi-híbridos, híbridos e elétricos. Esse total representaria mais de 50% da comercialização total e caminharia para 90% em 2040. Qual é seu entendimento quanto a metas de descarbonização e desafios a serem enfrentados, principalmente no que se refere ao Transporte Rodoviário de Cargas, com os veículos pesados?

Hoje, a eletrificação dos caminhões ainda está focada em modelos de uso urbano, de menor porte. Mas há grande potencial para eletrificar caminhões para transporte rodoviário intermunicipal, atendendo médias distâncias. Além disso, nossos associados investem em alternativas igualmente benéficas ao meio ambiente e já oferecem, ao consumidor, veículos com diversos tipos de propulsão, como biogás, GNV e diesel verde (HVO). Isso sem falar em pesquisas avançadas para uso do hidrogênio e células de combustível, que resolveria o problema de autonomia e de perda de espaço/peso nos ca-

minhões. Outro tema urgente é a renovação de frota de caminhões, uma questão de segurança, meio ambiente e saúde pública. Esperamos que um programa robusto seja apresentado em 2025 pelo governo federal.

Trazendo o foco, agora, para a atuação institucional, qual é seu entendimento sobre a importância de entidades como ANFAVEA e NTC&Logística estreitarem relações, tendo em vista o desenvolvimento de ambos os setores?

Nossa ligação vai muito além da realização da Fenatran a cada dois anos. Nossa relação é simbiótica e ocorre diariamente. Os associados da NTC&Logística colocam os produtos de nossas associadas para rodar e abastecer o país com toda competência, responsabilidade e profissionalismo. Com tantos desafios de mobilidade, descarbonização, segurança e estruturais, nossas entidades precisam se unir ainda mais em prol do desenvolvimento sustentável do país e das futuras gerações.

Quais são as expectativas da ANFAVEA para o ano de 2025, tanto no que se refere à economia brasileira, como ao setor de fabricantes de veículos automotores?

Em 2024, tivemos um segundo semestre fantástico, o melhor dos últimos dez anos, depois de um início de ano com alguns problemas, como greves em órgãos públicos, enchentes no Rio Grande do Sul, entre outros. Com isso, o Brasil foi o que mais cresceu entre os principais mercados do mundo. Esperamos começar o ano nesse ritmo acelerado e fazer de 2025 o último degrau antes da volta ao patamar dos 3 milhões de unidades vendidas. Para isso contamos com a alta do PIB e o aumento do emprego. Os pontos de atenção no momento são a elevação dos juros, do dólar e da inflação, mas ainda mantemos um otimismo para o nosso setor, dada a elevada demanda reprimida de nossos clientes, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas.

Finalizando essa entrevista, pedimos que o senhor transmita uma mensagem aos empresários do Transporte Rodoviário de Cargas.

Vivemos uma fase de recuperação no setor de pesados após um período de recessão, seguido da pandemia e suas sequelas, e logo depois de uma desafiadora transição para o Proconve P8. Mas, em nenhum momento, os nossos caminhoneiros, frotistas e operadores logísticos deixaram de transportar o PIB Brasil afora, escoando nossa produção agrícola e industrial. Esse setor é um orgulho para o país.

A Reforma Tributária e a atuação da NTC&Logística pelo

SETOR DE TRANSPORTE

A trajetória do setor de transporte de cargas no Brasil é marcada por desafios, mas, principalmente, por grandes avanços. A recente aprovação da Reforma Tributária pela Câmara dos Deputados, ocorrida em julho, impulsionada por um trabalho exemplar das entidades empresariais do Transporte, sobretudo a NTC&Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística e a CNT - Confederação Nacional do Transporte, representa um marco significativo na luta diária do empresário de transporte brasileiro e evidencia a necessidade de um debate permanente sobre os impactos das transformações na infraestrutura de transportes do país.

Um dos pontos mais celebrados na Reforma foi a introdução do creditoamento automático de combustíveis, que elimina a necessidade de homologação dos créditos gerados na compra desses insumos. Essa mudança simplifica o processo para as transportadoras, reduzindo custos operacionais e, consequentemente, tornando-as mais competitivas. A preservação de regimes especiais é outro avanço crucial, permitindo que o setor continue a operar de maneira eficiente e mais sustentável.

As entidades representativas do Transporte, entre elas a NTC&Logística, desempenharam um papel fundamental no estudo dos impactos no setor e na proposição de emendas à regulamentação da Reforma Tributária. A NTC vem trabalhando de forma incansável para articular e sensibilizar lideranças políticas

sobre a importância de ajustes determinantes no Projeto de Lei Complementar (PLP) nº 68/2024. Foram apresentadas nove emendas na matéria, que abordam temas como o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos; a responsabilidade solidária do transportador; a imunidade do transporte para exportação e a desconsideração do vale-pedágio na base de cálculo do imposto, entre outros.

As articulações da NTC&Logística têm sido constantes e diretas com os senadores, visando garantir que as demandas do setor de transporte rodoviário de cargas sejam atendidas. Isso destaca a importância do acompanhamento contínuo e da mobilização do setor em torno de questões tributárias.

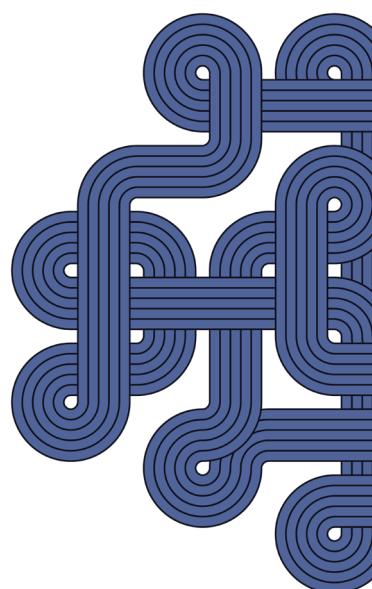
Contudo, apesar das conquistas, ainda há muito a ser feito. A aprovação do PLP nº 68/2024 é apenas o primeiro passo, e o setor transportador só tem a agradecer o trabalho da NTC&Logística pelo diálogo contínuo com o Poder Legislativo para garantir que os avanços conquistados sejam mantidos e aprimorados durante a tramitação no Senado.

O próximo desafio será assegurar que os benefícios conquistados permaneçam e que novas medidas sejam implementadas para fortalecer ainda mais a infraestrutura e a competitividade do transporte de cargas no Brasil. O trabalho conjunto entre as entidades do setor e os legisladores será essencial para seguirmos com esse processo e garantirmos um futuro mais próspero e sustentável para todos os transportadores.



Sérgio Pedrosa

Presidente da
FETCEMG – Federação
das Empresas de
Transportes de Cargas
e Logística do Estado
de Minas Gerais e do
Conselho Regional do
SEST SENAT de Minas
Gerais – CRMG

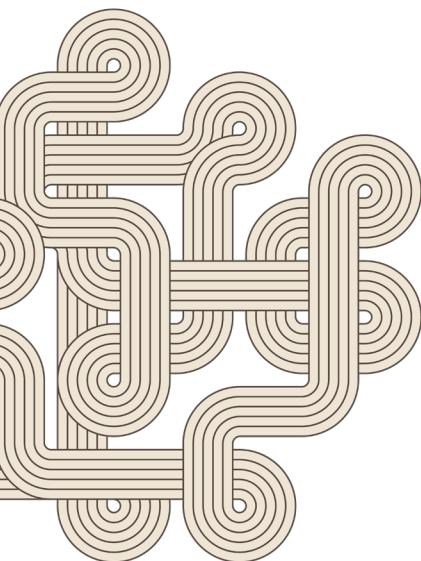


Presidente da ANFIR avalia desempenho do setor de implementos rodoviários e

PROJETA AVANÇOS COM FOCO EM INOVAÇÃO, EXPORTAÇÕES E SUSTENTABILIDADE

À frente da ANFIR desde 2021, José Carlos Sprícigo conduziu a entidade durante um período marcado por desafios conjunturais, como os impactos da pandemia e, mais recentemente, as consequências das enchentes no Sul do país. Reeleito para o quadriênio 2024-2027, ele assume um novo mandato com foco na promoção de tecnologias inovadoras, ampliação das exportações por meio do programa MoveBrasil e no fortalecimento do papel da indústria de implementos rodoviários como elo estratégico da cadeia logística nacional.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Sprícigo analisa o desempenho do setor em 2024, as perspectivas para o próximo ano, os resultados recordes da Fenatran e destaca a importância da atuação conjunta entre ANFIR e NTC&Logística para o desenvolvimento sustentável do transporte de cargas no Brasil.



Gostaríamos que o senhor nos apresentasse um panorama do setor de implementos rodoviários em 2024. Quais foram as principais conquistas e desafios do setor durante esse ano?

Esse ano foi desafiador, por conta de fatores alheios à vontade de todos, como as enchentes que se abateram sobre o Rio Grande do Sul. A catástrofe desabrigou muitos irmãos gaúchos e residentes naquele estado, e paralisou a produção em diversos segmentos da nossa cadeia industrial. Mas, com perseverança e muito trabalho, os obstáculos foram sendo superados. O segmento de Pessados se consolidou em um patamar elevado, e o de Leves iniciou um processo vigoroso de recuperação e mercado.

Prestes a finalizar sua gestão (2021-2024) à frente da ANFIR e já reeleito para o quadriênio 2024-2027, quais as bandeiras norteadoras de atuação para esse próximo período?

Vamos promover a adoção de tecnologias inovadoras; as exportações, com nosso programa MoveBrasil, em parceria com a ApexBrasil, e buscar oportunidades que permitem à indústria se desenvolver e cada vez mais servir à sociedade, fornecendo equipamentos inovadores e seguros.

A NTC&Logística tem a ANFIR como uma grande parceira e, em 2024, as entidades realizaram alguns encontros estratégicos para fortalecer as relações institucionais e discutir estratégias para os desafios comuns enfrentados pelos setores de implementos rodoviários e de transporte de cargas. Na sua visão, presidente Sprícigo, qual a importância de as entidades estarem alinhadas e



atuarem em prol dos mesmos objetivos?

Sem sombra de dúvida, é fundamental para as duas entidades essa parceria. Estamos unidos na luta por mais segurança no transporte de carga, em benefício da sociedade e pelo desenvolvimento saudável de nossas atividades empresariais. Temos lutas que, juntos, podem ser desenvolvidas visando contribuir para a Logística nacional, seja por maior eficiência nos transportes, seja pelo foco na sustentabilidade.

A Fenatran, com certeza, foi um dos principais momentos de 2024 para os setores que compõem a cadeia do Transporte. De acordo com a ANFIR,

a Feira gerou cerca de R\$ 4 bilhões em negócios, R\$ 500 milhões a mais em relação ao calculado na edição anterior. Como a entidade avalia as possibilidades geradas na Fenatran e quais as tendências nela apresentadas que devem impactar o setor de implementos rodoviários em um futuro próximo?

A Fenatran é o grande polo gerador de negócios para o setor. Com certeza, veremos cada vez mais a aplicação de materiais mais leves e resistentes; tecnologias ligadas ao aproveitamento da energia cinética gerada na movimentação de carga; implementação de processos de descarbonização; aplicação de procedimentos industriais co-

nectados aos preceitos do ESG, enfim uma variedade de inovações para tornar as operações e o transporte cada vez mais avançado e sustentável.

Ainda falando de números, a ANFIR divulgou, em outubro, uma projeção de vendas de 157 mil unidades de implementos rodoviários em 2024. Se a previsão se concretizar, haverá um crescimento de 5% sobre os negócios fechados no ano passado. Na visão da ANFIR, quais são os principais motivos desse crescimento? Podemos dizer que a economia do setor está aquecida?

O volume de emplacamentos em 2024 deverá ficar em 160 mil implementos no mercado nacional e em torno de 3 mil de exportações de pesados, ante 151 mil de 2023 com exportação bem mais robusta de 5.800 unidades. Para o próximo ano, a expectativa da ANFIR é repetir o desempenho de 2024 ou apresentar um ligeiro crescimento. Isso significa 90 mil unidades de Reboques e Semirreboques e algo entre 75 mil Carrocerias sobre chassis, já com exportações em torno de 3.700 unidades. Essa previsão é baseada em dois fatores. Primeiro, o segmento de Reboques e Semirreboques se consolidando em um patamar de emplacamentos elevado. O segundo é o aquecimento da economia nos centros urbanos, que impulsionou as vendas de produtos da linha Carroceria sobre chassis, que tem crescido de forma vigorosa.

Como a ANFIR vislumbra o mercado de implementos rodoviários em 2025? Quais as

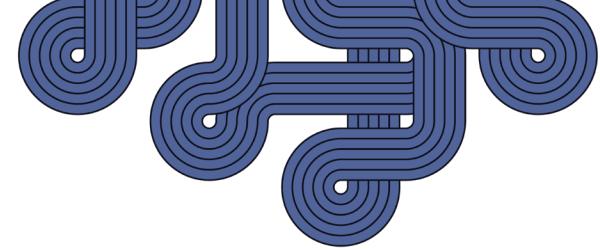
principais estratégias e iniciativas planejadas para o enfrentamento de desafios e aproveitamento de oportunidades no próximo ano?

O próximo ano poderá repetir o desempenho de 2024 ou registrar um crescimento modesto. Com isso, o volume de emplacamentos de Pesados deverá ser de aproximadamente 90 mil unidades e o de Leves, em torno de 75 mil produtos. A expectativa é boa, porque temos a economia crescendo, segundo as projeções dos economistas do governo e do mercado, que esperam a continuação da espiral positiva de crescimento do PIB. E além disso temos, em 2025, os reflexos dos negócios fechados na Fenatran. Os desafios que vislumbramos estão mais ligados à política econômica. Entendemos que a taxa de juros precisa estar em um patamar que não iniba o desenvolvimento, mas que também não estimule o endividamento irresponsável. Ter dívidas faz parte do jogo empresarial, mas elas são prejudiciais quando comprometem a saúde financeira da empresa.

Por fim, gostaríamos que o senhor deixasse uma mensagem para os empresários de Transporte Rodoviário de Cargas que nos acompanham neste Anuário NTC&Logística.

Todo ano sempre tem seus desafios e, como empresários, estamos bastante acostumados. Cada etapa vencida nos traz aprendizado que servirá sempre para os desafios seguintes. Poder compartilhar experiências entre nós, na indústria, e com você, do transporte de cargas, é um privilégio que só nos fortalece.





A formação de parcerias no setor: aprendizado,

COOPERAÇÃO E FORTALECIMENTO

Um dos cinco principais pontos da Agenda 2030 da ONU é a formação de parcerias. E é aqui, na formação de parcerias, no propósito de construir pontes, que olho para o ano de 2025.

Nosso setor, historicamente, notabiliza-se por ser um dos mais importantes e estratégicos da economia brasileira, mas ainda não possui o reconhecimento que merece.

Insisto que nós, transportadores rodoviários de carga, só seremos fortes se estabelecermos parcerias consistentes com os mais diferentes setores da economia. Se construirmos pontes, se abrirmos nossos olhos para as novas tecnologias que chegaram de maneira avassaladora, se nos aproximarmos de outros setores e aprendermos como estão contornando este cenário.

Temos que nos colocar como a solução dos problemas que os embarcadores têm para movimentar seus produtos. Somos mais que transportadores de carga, somos parte integrante da solução dos problemas logísticos das empresas.

Na FETCESP - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, entidade que tenho orgulho de presidir, temos trabalhado incessantemente para que o cenário seja diferente em 2025.

Olhar para outros segmentos e aprender, trocar melhores práticas, absorver novas tecnologias, sempre buscando construir parcerias fortes.

Assumimos a presidência do Con-

selho Regional de São Paulo (CRSP) do SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) tem pouco mais de dois anos e estamos trabalhando na busca de ampliar e consolidar a aproximação com diferentes setores, como o aéreo, o ferroviário e o marítimo. Seguir nessa direção traz consistência para o SEST SENAT e amplia sua participação no contexto amplo do transporte.

Quero destacar o Projeto Experience Day, realizado em parceria com o SEST SENAT. Estivemos em seis cidades do interior paulista, numa agenda construída para aproximar as empresas de transporte do SEST SENAT, promovendo seus excelentes serviços. Queremos que mais e mais empresas e seus colaboradores façam uso daquilo que é oferecido. Em 2025, o Experience Day continuará a acontecer, sempre ampliando a presença da FETCESP e consolidando a presença do SEST SENAT no estado de São Paulo.

Temos trabalhado com afinco no diálogo com o universo político, consolidando a nossa representação nas mais diversas instâncias, sejam elas municipais, estadual ou até mesmo federal. Caminhamos a passos firmes para que sejamos cada vez mais reconhecidos como uma atividade fundamental para a economia nacional.

Se, na Agenda 2030 da ONU, um dos pilares é a formação de parcerias, estou seguro de que estamos no caminho certo para que tenhamos o nosso



Carlos Panzan
Presidente da
FETCESP – Federação
das Empresas de
Transporte de Cargas
do Estado de São Paulo
e do Conselho Regional
do SEST SENAT de São
Paulo – CRSP

setor mais participativo, com maior representatividade e com empresas consolidadas e fortes.

Certamente, este caminho passa pelo maior e mais efetivo alinhamento de propósitos entre as entidades que possuem representatividade no setor, entre elas a FETCESP, a NTC&Logística, todos os Sindicatos, FUMTRAN, ABTLP e CNT. Vamos construir parcerias que se consolidem ainda mais em 2025.

E assim, eu acredito, construiremos um País melhor para todos nós.

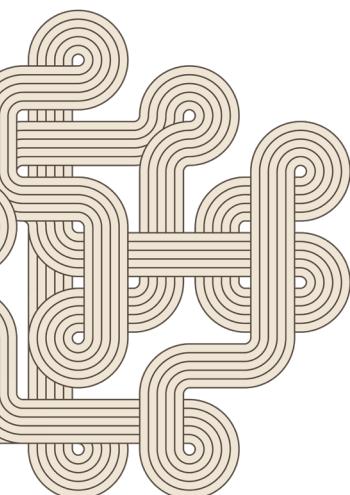
Daniel Bertolini analisa os impactos da

SECA HISTÓRICA NA AMAZÔNIA

e reforça a urgência de políticas públicas para garantir a continuidade do transporte na região

Vice-presidente extraordinário da NTC&Logística para o Transporte da Amazônia, Daniel Bertolini atua diretamente nos desafios enfrentados pelas empresas que operam em uma das regiões mais estratégicas e, ao mesmo tempo, mais vulneráveis do país. Em 2024, a Amazônia foi atingida por uma das piores secas já registradas, com efeitos devastadores sobre os rios, principal meio de transporte da região. A crise impôs paralisações, aumento expressivo dos custos operacionais e exigiu medidas emergenciais de adaptação por parte das transportadoras.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Bertolini detalha o impacto da seca sobre as operações logísticas, aponta os gargalos da infraestrutura fluvial brasileira e defende a necessidade de ações estruturantes por parte do poder público. Ele também reforça o papel institucional da NTC&Logística como porta-voz das demandas do setor, contribuindo para a construção de soluções sustentáveis e de longo prazo para o transporte na Região Amazônica.



Qual tem sido o impacto imediato da seca na operação das transportadoras na Amazônia?

Impactos imediatos: redução da carga para ter um cílado menor e poder navegar com níveis mais baixos de água; no segundo momento (quando a crise chegou ao seu ápice), parar a navegação (meses de outubro e novembro na calha do rio Madeira). Essas medidas foram adotadas, a princípio, pelas empresas que transportam granéis sólidos de origem vegetal (soja e milho) e pelas empresas de combustíveis; em seguida, por empresas que trabalham com todo tipo de mercadoria.

No rio Tapajós, a carga também foi diminuída e, em novembro, as empresas de transporte de combustíveis e granéis pararam definitivamente as operações.

No rio Amazonas - tendo em vista as empresas de cabotagem que transportam contêineres para as indústrias da Zona Franca de Manaus e para o comércio dos estados do Amazonas e Roraima -, pontos de transbordo (navio para Barcaças) foram criados na localidade de Itacoatiraca, permitindo o transporte, em razão de que as balsas necessitam de menor volume de água para realizar esse transporte, o que não ocorre com grandes navios.

A redução dos níveis dos rios tem forçado as transportadoras a buscar rotas alternativas? Em caso afirmativo, quais têm sido as maiores dificuldades?

Uma das alternativas buscadas por transportadoras de cargas gerais e combustíveis foi o transporte por via rodoviária, com a utilização da BR-319, cuja estrutura não é adequada para grandes volumes, o que veio a ocasionar uma série de problemas, levando o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) a editar uma



portaria limitando o tráfego de veículos de passageiros e de cargas por aquela rodovia.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) alerta que, desde o dia 15 de agosto, está em vigência a Portaria retificada nº 6854. O documento restringe, por tempo indeterminado, o tráfego de veículos de passageiros e de cargas com a capacidade de Peso Bruto Total Combinado (PBTC) acima de 23 toneladas na BR-319/AM, entre a travessia do rio Amazonas até o entroncamento com a BR-230/AM (Km 1 ao Km 679,3). A autarquia ressalta que veículos de serviços básicos e essenciais, como transporte de alimentos, combustível e de socorro, independentemente do peso, estão autorizados a circular.

O DNIT esclarece que a medida visa assegurar e manter um tráfego seguro na rodovia, aliado às condições de capacidade operacional do segmento não pavimentado da BR-319/AM. Importante destacar que a restrição levou em consideração a segurança viária relativa ao excesso de poeira ocasionado pelas composições de carga mais pesadas, em decorrência da seca extrema que atinge a região e que compromete a visibilidade dos veículos.

Como os transportadores estão lidando com o aumento dos custos operacionais devido à seca?

Muitas empresas tiveram sérios problemas de fluxo de caixa, os custos operacionais aumentaram e o volume

transportado diminuiu. Em alguns meses, o transporte foi paralisado e os custos fixos permaneceram, ocasionando um grande problema financeiro para a companhias que operam na região.

Existem setores ou produtos específicos que estão sendo mais afetados pela seca em termos de transporte?

Todos os tipos de produtos transportados na região foram afetados. Em termos de volumes, acredito que o transporte de soja e milho foi duramente afetado. Alguns portos da região ficaram impossibilitados de receber navios em razão da falta de calado. Além de afetar o transporte, esses portos também tiveram grandes impactos financeiros, pois ficaram até 90 dias sem poder atracar navios.

Quais são as principais adaptações que as transportadoras estão implementando para continuar operando em meio à crise?

São ações distintas para cada tipo de carga: para contêineres e combustíveis, pontos de transbordo em pontos estratégicos, passando as cargas dos navios para balsas. Para as cargas de granéis e cargas gerais, a diminuição das cargas. Lembrando que, para cada rio, existe uma dificuldade. Alguns rios param totalmente a navegação, outros diminuem consideravelmente o volume transportado, mas não chegam a parar a navegação. De qualquer forma, a situação se torna crítica em razão dos custos e da escassez de produtos.

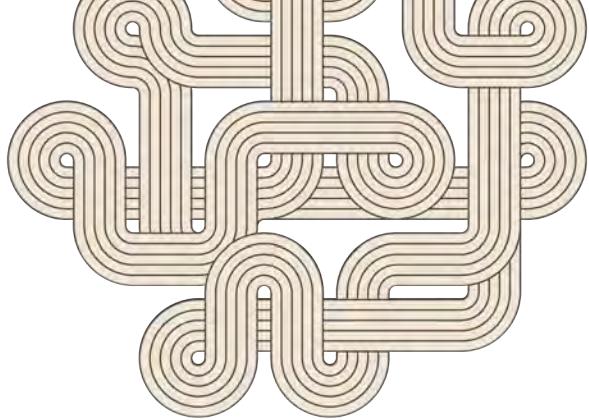
De que forma a NTC&Logística tem apoiado as transportadoras na busca por soluções frente a essa seca histórica?

A NTC tem apoiado de forma institucional, levando as dificuldades à esfera federal - Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e Ministério de Portos e Aeroportos.

Na sua visão, quais são as medidas que poderiam ser adotadas para minimizar os impactos de futuras secas no transporte de cargas na Amazônia?

Medidas de melhoria na infraestrutura dos rios. Hoje, não podemos dizer que temos hidrovias na Região Norte do Brasil. O que temos são RIOS NAVEGÁVEIS (em determinadas épocas do ano, nem rios navegáveis temos).

Precisamos que o governo federal adote imediatamente obras estruturantes: dragagens, balizamentos, si-



nalização e, em determinados pontos, até derrocamentos e cortes, proporcionando um calado mínimo durante todo o ano, permitindo que as cargas cheguem aos seus destinos mesmo com a escassez hídrica que estamos vivendo ano após ano e com uma severidade cada vez maior.

Há expectativas de que a situação melhore a curto ou médio prazo, ou a seca de 2024 exige uma reestruturação completa das operações logísticas na região?

Infelizmente, a expectativa não é das melhores. De concreto, temos apenas a privatização do rio Madeira. Com a privatização do rio, melhorias serão realizadas e custos com pedágio serão suportados pelas empresas. Nos demais rios, ainda nada de concreto e definido pelo governo federal.

Que lições podem ser aprendidas dessa experiência para fortalecer a resiliência do transporte de cargas na Amazônia contra eventos climáticos extremos?

A maior lição foi a capacidade de adaptação das empresas criando alternativas para enfrentar as mudanças climáticas. Mas não adianta essa criatividade sem interferências estruturantes. Os custos para essas operações são muito altos, precisamos de alternativas estruturantes para minimizar os impactos das mudanças climáticas, que estão cada vez mais constantes e mais severas.

Como você vê o papel da NTC&Logística voltado a políticas públicas que garantam a continuidade e segurança do transporte de cargas na Amazônia em tempos de crise?

É fundamental a interferência da NTC. Sem representatividade institucional, os desafios serão muito maiores. Sem o "guarda-chuva" de uma instituição para reunir os interesses de todos, será muito difícil alcançar as mudanças estruturantes necessárias para a continuidade do transporte na Região Norte do Brasil em momentos de dificuldades enfrentadas como em 2024.

Superando obstáculos e promovendo o **CRESCIMENTO DA AMAZÔNIA**

Ao longo dos anos, a FETRAMAZ – Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia, em conjunto com seus sindicatos afiliados, tem desempenhado um papel fundamental no desenvolvimento e na defesa do transporte rodoviário de cargas na Região Amazônica. Nossa missão vai além da representação sindical, abrangendo o suporte às transportadoras para que possam superar os desafios impostos pela geografia, pelo clima e pelas condições de infraestrutura na Amazônia.

A seca e as queimadas, cada vez mais frequentes, intensificam os desafios logísticos. A navegação, que é um dos principais meios de transporte na região, sofre graves impactos, exigindo intervenções constantes junto aos órgãos competentes, como DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Esses órgãos são cruciais para garantir a trafegabilidade das estradas, especialmente em períodos críticos de estiagem, quando as vias fluviais ficam prejudicadas. Estradas como a BR-319, BR-230 e a BR-364 são essenciais para o escoamento de cargas, e a Federação tem se mobilizado continuamente para assegurar sua manutenção.

Nosso compromisso estende-se também à sustentabilidade. Através do Programa Despoluir, gerido pela Federação, já realizamos, em 2024, mais de 10 mil aferições de emissões de gases poluentes emitidos por veículos movidos a diesel, visando o controle da poluição e a eficiência energética. A proteção ambiental na Ama-

zônia não é apenas uma necessidade, mas uma responsabilidade de todos nós, e temos buscado engajar cada vez mais transportadoras nesse propósito.

As condições de trabalho e a segurança dos profissionais do setor são prioridades da entidade. Em parceria com o SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), promovemos ações para melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores e oferecer treinamentos que os capacitem a lidar com os desafios específicos da nossa região. Entre os avanços recentes, destaco a inauguração do primeiro simulador aquaviário do Brasil, uma conquista relevante para a formação técnica e qualificada dos profissionais que atuam nas vias navegáveis.

Por outro lado, a infraestrutura rodoviária na Amazônia continua a ser um grande entrave. A precariedade das estradas, aliada à vastidão da malha fluvial, dificulta o transporte de cargas com a rapidez e eficiência que o mercado exige. A Federação tem trabalhado incansavelmente para reduzir esses gargalos, buscando soluções junto ao governo federal e estadual, participando de audiências públicas e apresentando estudos que evidenciam a necessidade urgente de investimentos na região.

A BR-319 é um exemplo claro de como a infraestrutura é fundamental para o desenvolvimento da Amazônia. Sua recuperação permitirá uma integração mais rápida e eficiente com o restante do país, fortalecendo o comércio e o agronegócio. A FETRAMAZ continuará defendendo essa causa e



Irani Bertolini

Presidente da FETRAMAZ – Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia e do Conselho Regional do SEST SENAT Norte II – CRN II

mantendo o diálogo com as autoridades para que essa obra tão importante seja concluída.

No entanto, o transporte na Amazônia enfrenta ameaças que vão além da infraestrutura. A pirataria nas vias fluviais é uma preocupação constante, e já levamos essa questão ao governo federal em diversas ocasiões. A criação de uma Polícia Hidroviária Federal é uma proposta que defendemos com veemência, pois acreditamos que apenas com segurança será possível garantir o sucesso e a continuidade das operações na região.

O futuro do transporte rodoviário na Amazônia depende da nossa capacidade de superar esses obstáculos e aproveitar as oportunidades que surgem com o crescimento econômico. A FETRAMAZ está comprometida em apoiar as empresas associadas, promovendo a integração entre os sindicatos locais e buscando soluções que garantam o desenvolvimento sustentável do setor.

Como presidente da FETRAMAZ, reafirmo nosso compromisso de continuar lutando por melhores condições para o transporte rodoviário de cargas na Amazônia, sempre com foco na inovação, sustentabilidade e defesa dos interesses da nossa categoria.

Fernanda Rezende reforça a trajetória do

DESPOLUIR

e projeta avanços rumo a um transporte mais sustentável e inovador

Diretora-executiva interina da CNT, Fernanda Rezende conduz uma das iniciativas mais reconhecidas do Sistema Transporte: o Programa Despoluir, que em julho de 2025 completa 18 anos de atuação. Referência nacional e internacional, o Programa se consolidou como um dos principais instrumentos para promover práticas ambientais responsáveis no setor, reduzir emissões e ampliar a eficiência da atividade transportadora.

Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Fernanda destaca os resultados expressivos do Despoluir, que já ultrapassou 4,9 milhões de avaliações veiculares; comenta os avanços em projetos como a Avaliação da Qualidade do Diesel; explica como o Programa tem se alinhado às metas globais de descarbonização e detalha os planos de expansão que reforçam seu papel estratégico na sustentabilidade do transporte brasileiro.

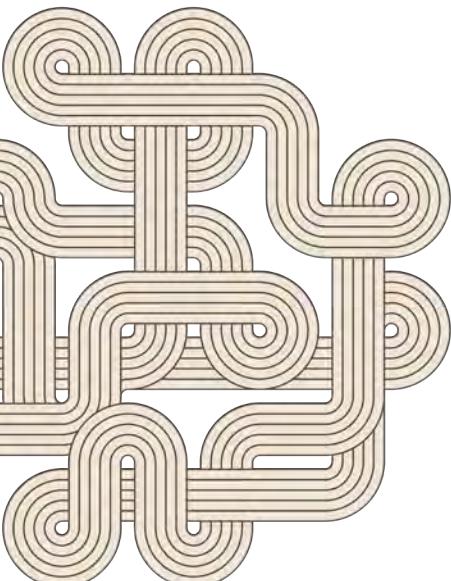
O Despoluir completará, em 2025, 18 anos de história. O Programa Ambiental do Transporte tem sido fundamental para auxiliar o desenvolvimento sustentável do setor. Quais foram os objetivos da CNT ao criá-lo, há quase duas décadas? Podemos dizer que esses objetivos têm sido atingidos?

Em um contexto global de crescente preocupação com a poluição, o aquecimento global e a escassez de recursos naturais, o Programa Despoluir surgiu como uma iniciativa pioneira liderada pela Confederação Nacional do Transporte, pelo Serviço Social do Transporte (SEST) e pelo Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), para alinhar o desenvolvimento do setor à sua excelência ambiental. O Despoluir completará, em 18 de julho de 2025, 18 anos de existência, e os resultados obtidos demonstram a maturidade do Programa.

Neste sentido, os objetivos do Despoluir visam ao incentivo à adoção de práticas ambientalmente responsáveis, à mitigação dos impactos negativos na saúde pública e na natureza, à geração de conhecimento especializado e à capacitação dos trabalhadores do setor. São diversas linhas de ação empreendidas pelo Programa, que conta com uma infraestrutura nacional robusta, tendo uma capilaridade ampla, sendo capaz de atender às empresas de transporte e caminhoneiros autônomos por meio de suas 24 federações, que atuam em 115 unidades móveis distribuídas pelo país.

O atingimento dos objetivos do Programa tem sido bem-sucedido, seja pelo reconhecimento que o Despoluir tem adquirido ao longo de sua história, seja pela sua habilidade de se moldar às novas tendências de inovação no transporte. Inicialmente, quando o Despoluir foi lançado, havia apenas a sua principal linha de ação, denominada Avaliação Veicular Ambiental, que, até junho de 2025, realizou mais de 4,9 milhões de aferições em veículos movidos a diesel, em mais de 55 mil transportadores.

Em 2007, na época do lançamento do Programa, o desafio era conquistar os empresários para participar de





forma voluntária, permitindo a inspeção veicular ambiental de sua frota. Atualmente, o Programa é visto como um parceiro do setor, sendo capaz de estimular as melhores práticas de gestão ambiental de maneira espontânea.

Além disso, o Despoluir é internacionalmente reconhecido. Este é o caso da nomeação conferida pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal), órgão diretamente vinculado à Organização das Nações Unidas (ONU), que apreciou o Programa como um caso de grande impulso para a sustentabilidade do transporte brasileiro, por realizar ações concretas que levam à descarbonização e à melhoria da qualidade de vida do transportador e da sociedade.

Mais recentemente, o Despoluir tem sido convidado para participar de grandes fóruns globais para compartilhar a nossa forma de atuação e os resultados obtidos no país. Nos últimos três anos (2022-2024), fomos convidados para apresentações na Conferência do Clima (COP) no Egito, Dubai e Baku, e no Fórum Internacional do Transporte, realizado na Alemanha.

Como considera a evolução das ações que promovem o bem-estar, mudam mentalidades e multiplicam conhecimentos por meio do Despoluir?

A evolução das ações do Programa Despoluir é notável, refletindo uma transformação significativa tanto nas

práticas das empresas do setor de transporte quanto na mentalidade de seus gestores e colaboradores. Inicialmente, o foco estava voltado principalmente à redução das emissões de poluentes dos veículos rodoviários movidos a diesel. No entanto, ao longo dos seus 18 anos de atuação, o Despoluir ampliou o seu escopo, incorporando novas frentes temáticas que reforçam seu compromisso com a sustentabilidade e a eficiência da atividade transportadora.

Um exemplo claro de inovação adotada pelo Programa foi a inserção de uma nova linha de ação, chamada de Avaliação da Qualidade do Diesel. Este serviço, lançado em 2021, logo após a sua fase de projeto-piloto, consiste na análise do combustível armazenado pelas empresas de transporte, verificando a eventual presença de inadequações. Essa iniciativa não só garante a qualidade do combustível abastecido na frota das empresas, mas, também, contribui para a redução de emissões, custos e a melhoria do desempenho dos veículos, alinhando-se aos objetivos do Programa.

Além de ações executadas em campo, o Despoluir tem desempenhado um papel fundamental na mudança de mentalidade e na multiplicação de conhecimentos. Por meio de capacitações, os colaboradores do Programa são treinados periodicamente e atualizados sobre as melhores práticas ambientais e inovações do setor. Esse conhecimento é, então, repassado às empresas atendidas, criando, assim, um ciclo de aprendizado contínuo. As campanhas de conscientização ambiental promovidas pelas federações afiliadas ao Despoluir também têm sido essenciais para fomentar uma cultura de responsabilidade ambiental no setor.

Quais são os principais resultados e números dessa atuação do Despoluir? Que impacto positivo essas ações têm causado ao meio ambiente?

Ao longo de sua história, o Despoluir já realizou mais de 4,9 milhões de Avaliações Veiculares Ambientais e atendeu a mais de 27 mil empresas e 28 mil caminhoneiros autônomos. Esses resultados foram atingidos a partir de muito trabalho, comprometimento e visão.

A nossa segunda maior linha de ação é a Avaliação da Qualidade do Diesel, que dispõe de 14 unidades móveis de atendimento, que efetuaram, até junho de 2025, mais de 2.900 coletas, sendo 23% desse valor (682 avaliações) apenas em 2024. O aumento da procura por esse serviço demonstra o engajamento das empresas em garantir um combustível de qualidade para abastecer a sua frota e reduzir problemas mecânicos que geram danos

ambientais e custos adicionais à sua operação.

É importante mencionar que tanto a Avaliação Veicular Ambiental quanto a Avaliação da Qualidade do Diesel promovem a redução de emissões e a melhoria da qualidade do ar. Dessa forma, o Programa confirma o seu compromisso na mitigação da poluição atmosférica, como a emissão do material particulado, conforme recomendado pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

Concernente à geração de conhecimento especializado, o Programa já publicou mais de 50 informes técnicos que abordam a importância da responsabilidade ambiental no transporte, orientando as empresas do setor sobre tecnologias limpas, mudanças climáticas, transição energética e outros temas pertinentes.

Mais recentemente, cabe mencionar as publicações produzidas pela Confederação, como é o caso da Série Energia no Transporte, que traz um compilado de informações técnicas sobre fontes de energia alternativa que podem ser aplicadas no setor, contemplando seus aspectos legais, vantagens, desafios, saldo de emissões, entre outros temas. Além da Série, publicamos, em 2024, o Catálogo CNT de Práticas Sustentáveis, que aborda temáticas importantes, como gestão hídrica, de resíduos e de emissões, entre outras práticas que contribuem efetivamente com o acesso a informações atualizadas, fundamentadas em rigor técnico. Essa publicação ganhou o prêmio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que reconhece ações que contribuem para o desenvolvimento inovador e sustentável do transporte terrestre.

Qual é o papel das federações, associações e dos sindicatos na atuação com o Despoluir? Como essas parcerias são fundamentais para o sucesso do Programa?

O papel das federações, associações e dos sindicatos é fundamental para aumentar o alcance e a efetividade do Programa, devido à sua capilaridade e representação do setor de transporte. São essas entidades que executam e divulgam os serviços oferecidos pelo Despoluir, garantindo que as empresas recebam as ações promovidas pelo Programa.

As federações de transporte afiliadas ao Despoluir desempenham um papel especialmente relevante, atuando como braço operacional. São elas que realizam o contato direto com os transportadores, prestando serviços, in loco, como a Avaliação Veicular Ambiental e a Avaliação da Qualidade do Diesel. Além disso, as federações mobilizam e engajam seus associados mediante eventos como



O Despoluir defende iniciativas governamentais que visem à redução de emissões e à promoção de combustíveis renováveis, como o diesel verde e o biodiesel de base éster. Nesse sentido, é importante salientar que os combustíveis renováveis precisam ser efetivos, com bases sólidas que garantam a sua viabilidade técnico-operacional para o avanço da política nacional de biocombustíveis.

seminários, campanhas de conscientização e premiações ambientais, reforçando a importância das práticas sustentáveis no dia a dia das empresas.

Outro aspecto importante é a parceria de algumas federações com órgãos ambientais. Um exemplo claro é a colaboração entre a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) e as federações paulistas. Essa parceria permite que as federações atuantes no estado de São Paulo emitam o Relatório de Medição de Opacidade (RMO), documento que atesta a conformidade dos veículos em programas de gestão ambiental de frotas. Além disso, o laudo emitido pelo Programa pode ser utilizado para comprovar, junto aos órgãos de controle, a adequação dos veículos, possibilitando a redução de até 70% do valor da penalidade.

Como o Despoluir avalia as iniciativas do governo atualmente para impulsionar o diesel verde e o biodiesel? Como achar o meio termo entre o sustentável e o efetivo?

O Despoluir defende iniciativas governamentais que visam à redução de emissões e à promoção de combustíveis renováveis, como o diesel verde e o biodiesel de base éster.

Nesse sentido, é importante salientar que os combustíveis renováveis precisam ser efetivos, com bases sólidas que garantam a sua viabilidade técnico-operacional para o avanço da política nacional de biocombustíveis, consolidando, assim, o atingimento dos compromissos

assumidos pelo Brasil, atualizados na última Conferência do Clima, a COP29, quando o Ministério de Meio Ambiente indicou a meta de redução de 59% a 67% de gases de efeito estufa até 2035, em relação ao ano-base de 2005.

Neste contexto, é fundamental que o combustível utilizado pelo transportador não gere problemas ambientais, econômicos e sociais aos seus usuários. Sob essa ótica, o diesel verde, também conhecido como HVO (da sigla em inglês para óleo vegetal hidrotratado, hydro-treated vegetable oil), é uma alternativa tecnicamente compatível com os veículos movidos a diesel. A sua oferta no Brasil é incipiente, sendo ainda utilizado em operações de pequeno porte, como pesquisas e ensaios.

Por ser um produto "drop-in" e com fórmula molecular praticamente idêntica ao diesel, pode ser diretamente utilizado nos veículos movidos a diesel convencionais sem exigir a instalação de componentes adicionais ou modificações no veículo. Isso é um fator bastante positivo para o transportador, pois evita a necessidade de adaptação na frota nacional e previne custos adicionais ao setor.

Além disso, no quesito ambiental, o HVO diminui a emissão de poluentes na atividade transportadora quando comparado ao biodiesel de base éster, por ser uma fonte energética com maior nível de eficiência devido à sua composição química. Esse atributo é essencial, pois se traduz em economia financeira para o transportador. À medida que os veículos se tornam mais eficientes, os custos da atividade transportadora são reduzidos, o que induz uma competitividade maior às empresas brasileiras.

O biodiesel de base éster, que tem sido introduzido na matriz energética nacional, desde 2008, com o teor de 3%, alcançou o volume de 15% em agosto deste ano (2025). Esse combustível é produzido a partir de fontes renováveis, como óleos vegetais e gorduras animais. Apesar de se tratar de uma fonte não fóssil e contribuir com a descarbonização, a sua aplicabilidade em teores elevados tem apresentado desafios técnicos ao setor de transporte devido a problemas mecânicos causados por sua incompatibilidade com os veículos movidos a combustão.

Considerando o exposto, é fundamental que as políticas públicas viabilizem um maior equilíbrio entre a descarbonização e a viabilidade técnica da fonte energética. Por isso, é preciso avançar em alternativas inovadoras, a exemplo da inserção do diesel verde na matriz energética nacional, como previsto na Lei do Combustível do Futuro. Apesar de sua inclusão já ser mencionada na citada Lei, ainda falta, aos produtores e consumidores, previsibilidade. É preciso que todas as fontes energéticas tenham as mesmas condições de concorrência para alcançarmos a efetiva descarbonização pretendida.

Quais são os planos de expansão do Despoluir para os próximos anos?

O que podemos esperar?

O setor de transporte é responsável por movimentar pessoas e mercadorias, sendo imprescindível para o desenvolvimento do país. Por isso, garantir a sua sustentabilidade ambiental é primordial para alcançar a competitividade das empresas e o bem-estar da população e do meio ambiente.

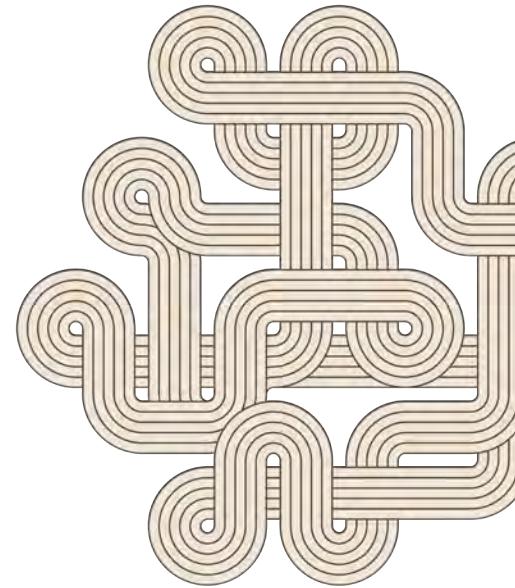
O Brasil, ao firmar o compromisso com as Contribuições Nacionalmente Determinadas no Acordo de Paris, reforça a sua disposição em trilhar o caminho da descarbonização, que é compartilhado com todos os setores da economia. O transporte é responsável por 22,9% das emissões nacionais de dióxido de carbono (CO₂)¹, sendo um dos usuários de fontes fósseis no país.

Essa realidade torna evidente a necessidade de uma transformação significativa e urgente nos próximos anos, para mitigar as emissões de gases do efeito estufa (GEE) que contribuem com o aquecimento global e as mudanças climáticas.

O Programa Despoluir faz parte dessa transformação, tendo um papel fundamental nas medidas que levam à descarbonização. Em 2024, o Programa cresceu de 108 unidades móveis para 115, o que gerou um aumento de 6,5% na sua capilaridade nacional.

Além da ampliação de pontos de atendimento, o Despoluir tem criado novos serviços ambientais que levam inovação ao setor. Este é o caso, por exemplo, da nova linha de ação, chamada Serviço de Orientação Ambiental ao Transportador, que, desde 2021, tem se consolidado como um serviço focado na gestão ambiental das empresas de transporte e, em abril de 2025, foi lançado como linha de ação oficial do Programa.

Nos próximos anos, pretendemos avançar com o desenvolvimento de novas publicações técnicas, serviços operacionais e treinamentos voltados ao conhecimento e à eficiência da atividade transportadora. Dessa forma, o Despoluir continuará sendo um catalisador de práticas inovadoras, posicionando o setor de transporte brasileiro como protagonista na liderança global pelo transporte sustentável.



¹ Segundo a Quarta Comunicação Nacional do Brasil à UNFCCC, pág. 98. Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações (2020). Link de acesso: repositorio.mctic.gov.br/handle/mctic/4782. Acesso em: 04 fev. 2025.

Fetransul vê um EXTENSO CAMINHO pela frente

Os níveis de resiliência exigidos estão entre os mais altos para os gaúchos que atuam no setor de logística e transporte de cargas. Não se reconstrói uma ponte rapidamente, reconhece Francisco Cardoso, presidente da Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (FETRANSUL). "Sabemos que a recomposição plena da infraestrutura rodoviária obedece a um ritmo diferente, mesmo na condição emergencial. Temos um extenso caminho pela frente", sentencia.

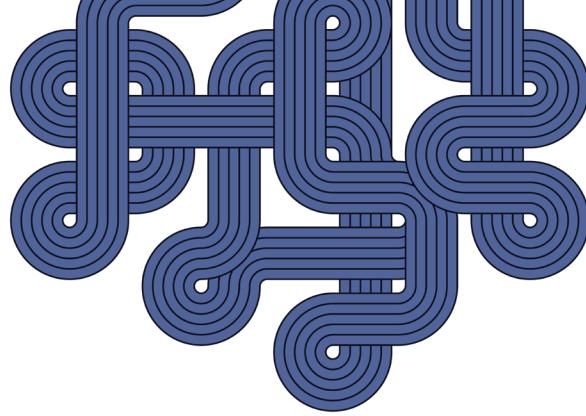
O dirigente afirma que a resiliência também se impõe frente a uma realidade de escassez de crédito para investir na recuperação. "Os fartos recursos anunciados pelo governo federal não ficaram disponíveis para a maioria dos setores, inclusive o nosso. Exigências desmedidas às circunstâncias dificultaram o acesso ao crédito. A restrição à chamada 'mancha de inundação' igualmente desconsiderou a dinamicidade de nossa atividade econômica", observa.

A saída encontrada pelo setor foi se adequar aos ritmos diferentes impostos a cada situação particular, reagindo à medida que os fatos iam se revelando. A expectativa é que a recomposição plena se dê a médio prazo. Na atualidade, empresas que sofreram perdas materiais estão reconstruindo, renovando, negociando indenizações com as seguradoras. Alumas estavam melhor preparadas do que outras. "Mas não temos conhecimento de organizações que tenham falido ou desistido de continuar", observa.

Um número considerável de transportadoras perdeu veículos e teve seus terminais alagados durante o ápice do desastre climático. Uma das primeiras iniciativas da federação foi criar um grupo, o FETRANSUL Solidariedade, reunindo as principais lideranças do setor e grandes empresários. Ali eram trocadas informações e combinadas ações de apoio às comunidades. Ao tomarem conhecimento dessa organização, as autoridades passaram a demandar abastecimento de roupas, alimentos, colchões, água etc., inclusive vindos de fora do Estado.

"Realizamos cerca de 3 mil carregamentos de cargas para cidades inundadas. Muitas foram trazidas de outros estados. Tivemos oferta de abastecimento de água mineral até do Piauí. Foi uma imensa logística, toda ela feita em nome da solidariedade", recorda Cardoso.

A entidade, por meio de uma equipe em home office, também centralizou informações sobre bloqueios de rodovias, servindo de referência para a imprensa informar sobre a ameaça de falta de abastecimento. "Uns 45 dias após o início da enchente, saímos da etapa da solidariedade no abastecimento das comunidades e passamos a nos engajar em ações públicas com as demais entidades empresariais, com o meio político e os governos federal e estadual. Passamos a integrar comitês públicos de reconstrução. Continuaremos nesta linha para dar voz ao setor perante as autoridades", afirma o dirigente.



Francisco Cardoso

Presidente da FETRANSUL – Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas no Estado do Rio Grande do Sul

O caminho para um

TRANSPORTE DE VERDADE

Nos últimos anos, a sustentabilidade ambiental emergiu como um dos principais desafios globais, impulsionada por uma série de fenômenos meteorológicos extremos, que evidenciam as consequências devastadoras das mudanças climáticas. As ondas de calor intensas, furacões mais frequentes e devastadores e o aumento do nível do mar são apenas alguns exemplos que sublinham a urgência de ações concretas.

Buscar de forma incansável a sustentabilidade ambiental é imprescindível não apenas para atender às exigências de equilíbrio do meio em que vivemos, mas para assegurar as necessidades das futuras gerações. A colaboração entre governos, empresas e cidadãos é vital para enfrentar este desafio de forma eficaz e integrada. Todos os setores da sociedade precisam estar comprometidos, garantindo a preservação do nosso planeta e a melhoria da qualidade de vida global.

Diante desse cenário, torna-se imperativo que o setor do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) empreenda efetivamente - seja por meio de ações no próprio setor, seja cobrando do poder público medidas pela melhoria da infraestrutura que resultem na redução de emissões de gases poluentes.

É importante salientar que, apesar do mito de que o TRC é o setor que mais contribui para a emissão de gases do efeito estufa, outras atividades econômicas - como a agricultura e a pecuá-

ria, a indústria e a geração de energia - são responsáveis pela emissão de mais poluentes.

Desta forma, entendemos que a implementação de três ações prioritárias são fundamentais para a redução dos danos ao meio ambiente:

- 1. controle de emissões da frota atual por meio do Programa Despoluir;*
- 2. melhoria do nível de serviço nas estradas por meio da ampliação e manutenção da malha viária;*
- 3. renovação da frota de caminhões.*

O Programa Despoluir, criado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), atua no controle do nível de emissão dos veículos de transporte de cargas e passageiros. A iniciativa tem dois focos principais:

- Inspeções Veiculares Ambientais, para verificar os níveis de emissão de poluentes dos veículos: caminhões que não atendem aos padrões são orientados a realizar as manutenções necessárias;*
- Capacitação e Conscientização, por meio de campanhas educativas para motoristas e gestores de frotas sobre a importância da manutenção adequada dos veículos e práticas de condução econômica.*

Quando falamos da influência da infraestrutura viária na geração de emissões do efeito estufa, ressaltamos que as condições precárias das rodovias estão diretamente relacionadas ao baixo



Dagnor Schneider

Presidente da FETRANCES
– Federação das
Empresas de Transporte
de Carga e Logística no
Estado de Santa Catarina
e do Conselho Regional
do SEST SENAT de Santa
Catarina – CRSC



nível de serviço das estradas. Quanto pior o nível de serviço de uma rodovia, mais baixa será sua velocidade média, ou seja, o veículo de carga levará mais tempo para percorrer um determinado percurso. Consome-se mais combustível e mais emissões são geradas.

Segundo a Pesquisa CNT de Rodovias 2023, as condições das estradas no Brasil levam a um desperdício de 1,1 bilhão de litros de diesel fóssil por ano, gerando uma emissão adicional de CO2 de 3 bilhões de toneladas e um prejuízo anual de R\$ 7,5 bilhões. Isto é absolutamente inaceitável.

Por fim, a renovação da frota de caminhões mostra-se como uma medida crucial para a redução das emissões de poluentes do efeito estufa. A atualização dos caminhões é uma medida estratégica para mitigar impactos ambientais. Caminhões mais novos são equipados com tecnologias avançadas de controle de emissões, como sistemas SCR (Redução Catalítica Seletiva), DPF (Filtro de Partículas Diesel) e EGR (Recirculação de Gases de Escape), que reduzem drasticamente a geração de poluentes.

O SCR (Redução Catalítica Seletiva) usa um agente redutor, como a ureia, que é injetado no sistema de escape, transformando NOx em nitrogênio e vapor d'água, dois componentes inofensivos para a atmosfera.

O DPF (Filtro de Partículas Diesel) capta e armazena partículas de fuligem emitidas pelo motor. Essas partículas

são periodicamente queimadas dentro do filtro, reduzindo a emissão de material particulado.

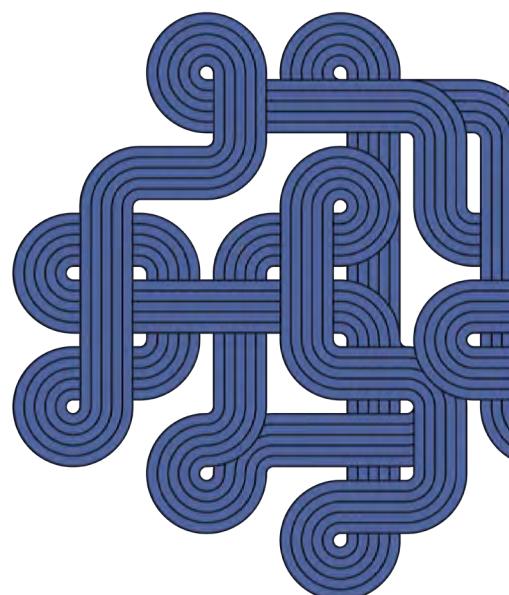
Já o EGR (Recirculação de Gases de Escape) recircula uma porção dos gases de escape de volta para a câmara de combustão, diminuindo a formação de NOx durante a combustão.

Além dessas tecnologias, os novos modelos de caminhões são desenhados para serem mais eficientes no consumo de combustível. Motores mais modernos e aerodinâmica aprimorada significam que menos combustível é necessário para percorrer a mesma distância.

Para se ter uma ideia, veículos de carga fabricados nos anos 1980 geram cerca de 900 gramas de CO2 por quilômetro rodado, enquanto os de última geração emitem 300 gramas.

Em resumo, a renovação da frota de caminhões, a implementação de programas de controle de emissão como o Despoluir e investimentos consistentes na infraestrutura são essenciais para reduzir a emissão de poluentes do efeito estufa. Esses esforços não só beneficiam o meio ambiente como trazem vantagens econômicas e sociais, criando um círculo virtuoso de sustentabilidade e progresso.

É uma responsabilidade de todos nós - desde os motoristas, gestores de frota, empresários e formuladores de políticas públicas - trabalhar em conjunto para construir um futuro mais sustentável.



Martin Rojas ratifica a parceria entre IRU e NTC&Logística, e

DESTACA SOLUÇÕES GLOBAIS

para os desafios do TRC na América Latina

Com 75 anos de atuação e presença ativa em mais de 100 países, a IRU (International Road Transport Union) é referência mundial na defesa dos interesses do transporte rodoviário e na promoção de soluções integradas para o crescimento sustentável do setor. Representada no Brasil pela NTC&Logística, a entidade tem se consolidado como protagonista em temas estratégicos como descarbonização, escassez de mão de obra, segurança viária e digitalização dos processos logísticos.

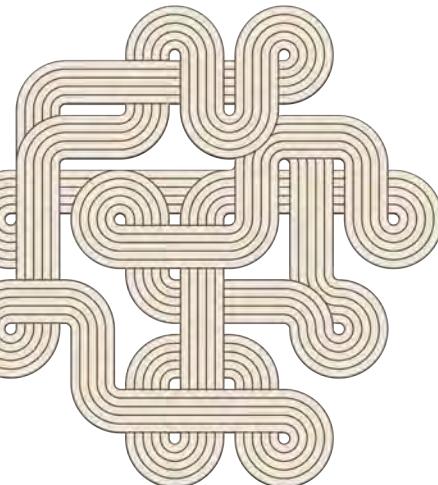
Nesta entrevista para o Anuário NTC&Logística, Martin Rojas, assessor sênior da IRU para as Américas, comenta os principais eixos de atuação da organização em 2024, os avanços nas relações com o Brasil, o papel do Sistema TIR e da Rota Bioceânica, além das tendências globais que devem impactar o TRC latino-americano. Ele também celebra a colaboração com a NTC e reafirma o compromisso da IRU com o desenvolvimento de um transporte mais seguro, moderno e competitivo.

Sr. Martin Rojas, agradecemos, primeiramente, sua participação no Anuário NTC&Logística. É uma honra tê-lo conosco nesta edição. Damos início à nossa entrevista pedindo-lhe que nos relate as principais demandas nas diferentes áreas de atuação da IRU em 2024, sobretudo nas Américas.

Muito obrigado pelo convite para participar do Anuário NTC&Logística. Para a IRU, é uma honra contar com a NTC como membro ativo no Brasil. A NTC é uma referência importante para nós, nas Américas, e também em âmbito global, tanto pela relevância da economia brasileira quanto pelos esforços que vem empreendendo na modernização do setor de transporte, que é um verdadeiro motor do crescimento econômico do país.

O ano de 2024 foi especialmente significativo para a IRU, pois celebramos os 75 anos do Sistema TIR de trânsito internacional, que tem contribuído para facilitar e agilizar o transporte de cargas através das fronteiras em todas as regiões onde atuamos. É uma grande satisfação para a IRU unir esforços com a NTC para que o Brasil se torne signatário da Convenção TIR e para que possamos, em breve, implementar o sistema no país.

No setor de transporte rodoviário, estamos acompanhando de perto diversos temas prioritários, com experiências comuns enfrentadas em muitos países. Um exemplo é a escassez de motoristas qualificados, que continua sendo um grande desafio, sobretudo quando observamos que muitos profissionais estão próximos da aposentadoria. A substituição dessa mão de obra exige esforços intensos de recrutamento e capacitação, e sabemos que o desafio vai além de salário ou benefícios: está relaciona-





do, muitas vezes, ao estilo de vida exigido pela profissão.

Outro tema prioritário para a IRU é a descarbonização do transporte. Elaboramos a proposta "Green Compact", com o objetivo de promover técnicas e tecnologias já disponíveis no mercado que permitam reduzir a pegada de carbono, sem demandar investimentos expressivos.

A digitalização também é uma área essencial. Acreditamos que é possível avançar na interconectividade das empresas de transporte, melhorando tanto suas operações quanto os serviços prestados aos clientes. Além disso, sistemas governamentais podem se beneficiar da digitalização, com processos mais ágeis, menos erros e menor duplicidade de dados.

A IRU também desenvolve iniciativas nas áreas de segurança viária, combate ao crime, infraestrutura e outros temas em que podemos apoiar a NTC e seus associados.

Qual é o seu entendimento, sob o ponto de vista da IRU, quanto aos avanços do Transporte Rodoviário de Cargas na América Latina e, em particular, no Brasil? Poderia apontar os desafios mais urgentes nesse sentido?

Como mencionei anteriormente, a escassez de mão de obra qualificada é um dos desafios mais urgentes na América Latina, especialmente no Brasil. Além da falta de motoristas, há também uma grande demanda por

técnicos mecânicos para a manutenção dos veículos comerciais. Essa é uma oportunidade para atrair jovens e mulheres para o setor, mas é fundamental encontrar soluções estruturais para lidar com essa carência de profissionais.

A questão da infraestrutura e manutenção viária no Brasil e região é de grande importância. Sem uma boa infraestrutura viária, é difícil promover o comércio interno e internacional. É necessário coordenar esforços entre governos municipais, estaduais e federal para garantir infraestrutura de qualidade, que não seja excessivamente cara para os usuários, pois esses custos acabam sendo repassados aos consumidores. A colaboração entre o setor de transporte e o governo é fundamental para que sejam encontradas soluções sustentáveis de financiamento da infraestrutura rodoviária.

Por fim, é preciso combater a informalidade no setor. É extremamente difícil, senão impossível, competir com operadores informais, que não arcam com os mesmos custos regulatórios e operacionais. Esse é um problema recorrente em diversos países e precisa ser enfrentado com prioridade.

O texto da Convenção Aduaneira sobre o Transporte Internacional de Mercadorias ao Abrigo das Cadernetas TIR (Convenção TIR, de 14 de novembro de 1975, celebrada em Genebra), foi submetido à consideração do Congresso Nacional no dia 10 de setembro de 2024 - passo da maior importância para o setor de Transporte brasileiro. Fale-nos sobre o Sistema TIR, ferramenta de trânsito global gerenciada pela IRU. Caso implementado no Brasil, que benefícios o TIR acarretaria?

A Convenção TIR da ONU e o sistema administrado pela IRU são instrumentos comprovados e eficazes para facilitar o trânsito internacional de cargas, inclusive atravessando múltiplas fronteiras entre países signatários. Na América do Sul, Argentina, Chile e Uruguai já aderiram à Convenção e estão em processo de implementação. Com a adesão do Brasil, projetos como o Corredor Bioceânico poderão ser operacionalizados com muito mais eficiência.

O TIR é complementar aos sistemas aduaneiros nacionais: com um único manifesto eletrônico, o sistema se comunica com todas as aduanas ao longo da rota. Ele não substitui os sistemas existentes, mas interage com eles de forma integrada. Além disso, o TIR inclui uma garantia financeira que assegura às aduanas que a carga não será

nacionalizada indevidamente durante o trânsito – evitando a exigência de depósitos antecipados ou retenção do veículo como garantia.

As empresas interessadas precisam passar por um processo de qualificação para operar com o TIR. Uma vez aprovadas, podem, por exemplo, embarcar cargas de São Paulo ou Mato Grosso diretamente até portos no Oceano Pacífico, com trânsito facilitado até países como China ou Arábia Saudita, todos membros ativos do TIR. Isso representa uma importante vantagem logística para os associados da NTC.

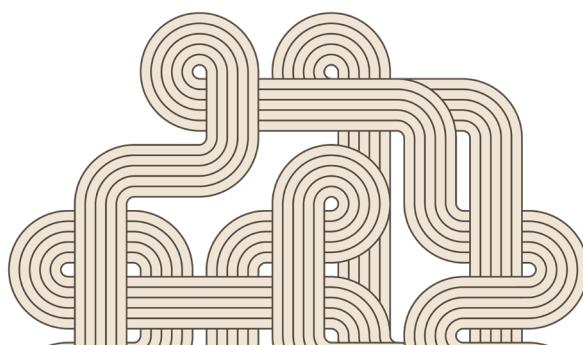
Agradecemos imensamente à NTC, sob a liderança de seus presidentes - inclusive o atual, Eduardo Rebuzzi - pelo apoio à aprovação do TIR no Brasil. Temos plena convicção de que o setor será amplamente beneficiado com essa ferramenta.

No que consiste a Convenção das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias - conhecida como CMR - , relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por rodovia? E o que o senhor pode acrescentar quanto ao e-CMR?

A Convenção CMR estabelece as normas para o transporte internacional de mercadorias por rodovia e é amplamente adotada na Europa e em outros países. A carta de porte CMR contém todas as informações relevantes sobre a carga e os envolvidos no transporte.

Historicamente, o CMR era exclusivamente em papel. No entanto, a IRU tem promovido fortemente a transição para o formato digital, o e-CMR. Um protocolo adicional à Convenção, em vigor desde 5 de junho de 2011, permite a emissão eletrônica da carta de porte. Hoje, 34 países já aderiram à iniciativa. O primeiro teste prático foi em 2017, entre Espanha e França, com excelentes resultados. É provável que outros países venham a aderir, o que aumentará o potencial de benefício comum.

O e-CMR acelera processos administrativos, reduz erros de documentação, facilita a integração com sistemas aduaneiros e permite um fluxo de informações muito mais eficiente. Estamos à disposição da NTC e seus membros para aprofundar o debate sobre os benefícios do e-CMR para o transporte nacional, regional e global.



A escassez de mão de obra qualificada no Transporte Rodoviário de Cargas é um problema que afeta a economia mundial. No Brasil, é significativa a redução no contingente de motoristas de caminhão e carreta. Conforme pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), a carência de motoristas é apontada como um dos principais desafios do setor por 65% das empresas entrevistadas. Como a IRU tem procurado combater as causas básicas dessa carência de tamanha amplitude?

A IRU iniciou uma coleta sistemática de dados com seus membros em vários países para mensurar a real dimensão do problema e entender suas causas. Há diversos fatores envolvidos: o envelhecimento da força de trabalho, o estilo de vida da profissão, longos períodos longe de casa, exigências físicas da função, além do tratamento inadequado que alguns motoristas recebem nos pontos de carga e descarga.

Também identificamos barreiras para novos interessados na profissão: altos custos de capacitação e obtenção da licença, restrições de idade para operar determinados veículos, falta de áreas seguras de descanso, entre outros.

Nosso objetivo é simplificar processos e reduzir custos para formação de motoristas, sem abrir mão de padrões elevados de qualificação. Com as novas tecnologias embarcadas nos veículos, acreditamos que será possível atrair mais jovens, mulheres e pessoas em transição de carreira. O SEST SENAT é um excelente exemplo global de boas práticas, oferecendo infraestrutura e serviços que valorizam os motoristas - um modelo que pode inspirar outras regiões do mundo.

A IRU e a NTC&Logística realizaram, em 2023, um seminário sobre a importância da Rota Bioceânica e do TIR (Transporte Internacional Rodoviário): "A utilização de instrumentos de trânsito internacional para a dinamização do corredor bioceânico". A conexão viária entre o Centro-Oeste brasileiro e o Oceano Pacífico reduzirá distâncias e custos de transporte para o mercado asiático, possibilitando que os produtos se tornem mais competitivos. Gostaríamos que o senhor expusesse a visão da IRU no que diz respeito a essa nova dinâmica de desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas nos países da América Latina, viabilizada pela Rota Bioceânica.

Excelente pergunta, que já foi parcialmente abordada.

O grande diferencial do TIR para o Corredor Bioceânico é permitir que um contêiner seja lacrado no ponto de origem e só aberto no destino final, mesmo após atravessar várias fronteiras.

O sistema é ideal para agilizar e harmonizar processos aduaneiros, reduzindo atrasos e ineficiências, e promovendo uma logística internacional mais fluida. Para isso, é essencial a colaboração estreita entre transportadoras e aduanas. Acreditamos que muitas empresas brasileiras, com atuação de nível mundial, poderão se beneficiar do TIR, tornando-se mais competitivas em seus serviços e operações.

A IRU tem uma extensa atividade na Europa. Há tendências atualmente em vigor no transporte rodoviário de cargas europeu que devem chegar às Américas em breve?

Sem dúvida. Participar hoje de feiras de transporte no México, Estados Unidos, Europa ou mesmo na FENATRAN, em São Paulo, é uma experiência muito diferente de algumas décadas atrás. Se, antes, os protagonistas eram os fabricantes de caminhões, pneus, suspensões e motores, hoje o destaque são as empresas de tecnologia.

Essas soluções permitem monitorar com precisão a condução segura, o desempenho do motor, os custos operacionais, a manutenção preventiva e a segurança física dos veículos. Muitas tecnologias vêm sendo adotadas voluntariamente pelas empresas - como limitadores de velocidade e câmeras internas -, mas outras estão sendo exigidas por regulamentações, como tacógrafos e freios ABS.

Também veremos avanços em tecnologias de comunicação entre veículos e infraestrutura - Vehicle-to-Infrastructure (V2I) - e entre veículos - Vehicle-to-Vehicle (V2V) -, aumentando ainda mais a segurança. Por isso, é tão importante o papel da NTC na cooperação com outras entidades e no desenvolvimento da FENATRAN, para manter o Brasil alinhado às principais inovações globais.

Valorização da cadeia produtiva do transporte; impacto do custo dos equipamentos; dados econômicos que afetam o Transporte Rodoviário de Cargas globalmente, como combustíveis, adição de biodiesel, infraestrutura logística, meio ambiente, entre outros, são temas estratégicos que confirmam a conexão entre IRU e NTC&Logística e a importância das oportunidades de interação das duas entidades, como ocorreu



Muitas vezes, os clientes se beneficiam desses investimentos sem estarem dispostos a pagar por eles - e, pior, acabam optando por operadoras informais que não cumprem requisitos legais nem investem em equipamentos ou treinamento.



em 2024. Como o senhor distingue o diálogo da IRU com a NTC e os benefícios de um trabalho em conjunto para o setor?

A IRU atua com diversos organismos internacionais, como a ONU - Organização das Nações Unidas, a ITF/OECD - International Transport Forum / Organisation for Economic Co-operation - e outros, com o objetivo de compartilhar tendências, regulamentações e tecnologias, além de combater o excesso de burocracia no setor. A contribuição da NTC tem sido essencial para que possamos apresentar essas informações com base na realidade brasileira.

Custos como aquisição de veículos com tecnologia de ponta, pedágios, combustíveis de padrão Euro V ou VI, entre outros, elevam o Custo Total de Operação (TCO). Muitas vezes, os clientes se beneficiam desses investimentos sem estarem dispostos a pagar por eles - e, pior, acabam optando por operadoras informais que não cumprem requisitos legais nem investem em equipamentos ou treinamento.

Por isso, a participação da NTC no nosso Conselho de Transporte de Mercadorias (CTM) é tão relevante. A enti-

dade pode compartilhar suas experiências com associações de outros países e, juntos, buscar soluções para os principais desafios do setor. A IRU estará sempre à disposição da NTC e de seus associados.

Já nos despedindo, gostaríamos que o senhor deixasse uma mensagem para o empresário de Transporte Rodoviário de Cargas que está nos acompanhando no Anuário NTC&Logística.

Pessoalmente, é um prazer trabalhar há tantos anos com a NTC e com diversos líderes do setor em temas como segurança viária e eficiência operacional. Saibam que, na IRU, vocês têm aliados e amigos prontos para apoiar o desenvolvimento do transporte rodoviário. Nossas portas estão sempre abertas para dúvidas, informações ou visitas técnicas a outros países para conhecer boas práticas e dialogar com representantes do setor público e privado.

Muito obrigado por este espaço - e sigamos juntos na construção de um transporte mais seguro, mais sustentável e também mais rentável. Um grande e caloroso abraço a todos os amigos e amigas da NTC e do Brasil.

Infraestrutura viária e a SEGURANÇA NAS ESTRADAS

Um alerta acende nas rodovias que cortam o Brasil de Norte a Sul, de Leste a Oeste. O número de acidentes em nossas estradas continua em uma escala de ascendência, tanto em ocorrências envolvendo veículos pesados quanto os leves. É necessário parar para discutir esse cenário e buscar soluções conjuntas entre os diferentes entes envolvidos na segurança de nossas estradas.

Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, em 2023, em todo o Brasil, o número de acidentes envolvendo veículos pesados com vítimas fatais alcançou a casa das 17,5 mil ocorrências, as quais causaram 2.500 mortes. Trazendo um recorte do Paraná, onde a circulação por rodovias é intensa, o cenário não é diferente e segue a mesma tendência nacional, tanto em rodovias estaduais quanto nas federais.

Quando se analisa um dos principais trechos rodoviários dentro de nosso Estado - a BR-277, entre Curitiba e o Porto de Paranaguá, tem-se um retrato atual da situação. De fevereiro a agosto deste ano, foram registrados 613 acidentes, causando a morte de 16 pessoas.

Contudo, números são somente estatísticas se ações concretas não forem realizadas em conjunto. Precisamos tratar do assunto de forma firme, lembrando que estamos falando de vidas, de famílias, de trabalhadores que carregam nossas riquezas para cima e para baixo diuturnamente. É urgente dar um basta, tratando o tema com responsabilidade e ações concretas.

E há inúmeras formas de começar a agir. Quando se fala em infraestrutura, por exemplo - na questão da BR-277, entre Curitiba e Paranaguá -, é hora de os Poderes Públicos buscarem parcerias para discutir uma nova rodovia que ligue ao maior Porto graneleiro da América Latina. A atual

rodovia está estrangulada com movimento altíssimo. E a previsão é que haja um crescimento gigante nas exportações para os próximos anos, aliado a um crescimento no turismo e na circulação de pessoas nos municípios litorâneos. Logo, esse tema precisa entrar na pauta de nossos representantes, tanto do Executivo quanto do Legislativo - Estadual e Federal. Infraestrutura moderna também salva vidas.

Rodovias em bom estado de conservação e infraestrutura também necessitam de maior fiscalização. As Polícias Rodoviárias precisam de apoio, com mais efetivos que possam oferecer mais fiscalização e ações nas estradas. A percepção de que as autoridades estão na ativa faz com que os condutores também se atenham às leis de trânsito, respeitando os limites de velocidade e as demais normas de trânsito.

A infraestrutura também precisa ser cuidada. Por isso, é papel das concessionárias que administram os trechos de rodovias dar manutenção de ponta, tanto de atendimento às ocorrências quanto na realização de obras. A sociedade financia esse trabalho por meio da tarifa de pedágio. Logo, essa entrega também precisa ser satisfatória, o que também resulta em proteção à vida.

Outros setores da sociedade, como montadoras e / ou empresas que atuam no setor de transportes, podem aderir à causa, participando de campanhas, sendo parceiras em ações de conscientização dos motoristas. É uma contribuição primordial neste contexto.

Empresários do Setor de Transporte bem como Federações e Sindicatos também têm seu papel em promover essa conscientização. Por meio do SEST SENAT, existe um amplo programa de



Coronel Sérgio Malucelli

Presidente da FETRANSPIR
– Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná e do Conselho Regional do SEST SENAT do Paraná – CRPR

aperfeiçoamento profissional disponível para todos que atuam no setor transportador. O destaque vai para o Simulador de Direção, um dispositivo ultramoderno, que ajuda no treinamento de motoristas, colocando-os em situações quase que reais vividas em estradas. O SEST SENAT oferece inúmeros outros programas de formação de novos motoristas e / ou de aperfeiçoamento profissional, que são disponibilizados gratuitamente. Porém, ainda é preciso maior adesão das empresas a essas iniciativas, assegurando que seus colaboradores estejam preparados para enfrentar condições adversas durante a direção em rodovias.

Como Federação, o papel também é de agregar essa pauta. Nós, do Sistema Fetranspar, participamos de um grupo multidisciplinar para discutir o assunto. Nele, temos a presença das Polícias Rodoviárias, Concessionárias de Rodovias, empresários e lideranças internas, que buscam soluções para essa problemática. O papel agregador das federações é primordial para puxar esse tema. A partir do momento em que todos que integram com estradas estiverem na mesma página e com o mesmo objetivo, com certeza os números de acidentes devem retrair, e vidas serão salvas em nossas estradas, Brasil afora. Porém, não podemos esperar, e ações precisam começar já e em todos os estados do nosso país.

ABCR salienta o papel das

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

no avanço da infraestrutura nacional e
reforça parceria estratégica com o TRC

À frente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Marco Aurélio Barcelos tem sido um dos principais porta-vozes do setor na defesa de marcos regulatórios modernos, sustentabilidade e investimentos estruturantes. Criada em 1996, a ABCR representa atualmente cerca de 30 mil quilômetros de rodovias concedidas no Brasil, com perspectiva de dobrar esse número nos próximos anos, consolidando-se como protagonista da modernização da malha viária nacional.

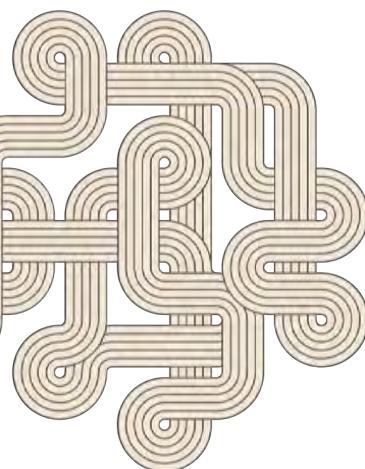
Em entrevista para o Anuário NTC&Logística, o presidente da entidade fala sobre a evolução das concessões rodoviárias, os avanços tecnológicos que vêm transformando a experiência do usuário, a importância do ambiente regulatório seguro e previsível para atração de investimentos, o papel da ABCR como articuladora de ações conjuntas voltadas à segurança viária, como o “Pacto pela Segurança”, e a importância da sinergia institucional com a NTC&Logística para o fortalecimento do Transporte Rodoviário de Cargas e da infraestrutura nacional.

Presidente, é um prazer contarmos com a ABCR, entidade que representa o setor de concessões de rodovias, no Anuário NTC&Logística. Criada em 1996 - 28 anos de existência completados neste ano -, quais os principais pontos de evolução alcançados pela ABCR?

O setor experimenta um de seus mais promissores momentos, com avanços significativos na regulação e expressivas transformações tecnológicas, como o free-flow e o HSWIM, que buscam garantir aos usuários uma experiência ainda mais diferenciada nas rodovias sob concessão. Os números comprovam a importância das concessões de rodovias para o Brasil: atualmente, são 30 mil quilômetros de rodovias concedidas no país, e a expectativa é que este número dobre nos próximos cinco anos, com a adição de cerca de 30 mil quilômetros de concessões. O setor registrou recorde de investimentos em 2023, desde o início da série histórica em 2010. Foram R\$ 18 bilhões investidos na operação e infraestrutura das rodovias. Entre 1995 e 2023, o setor investiu mais de R\$ 255 bilhões nas rodovias concedidas (valor presente).

Qual é seu entendimento sobre a atual proposta de política de concessões rodoviárias do Governo Federal?

A política proposta pelo Governo Federal busca retomar e ampliar o protagonismo do setor de concessões rodoviárias como motor do desenvolvimento econômico. O Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), por exemplo, tem importante papel no incentivo aos investimentos em infraestrutura no Brasil. O programa traz previsibilidade e atrai investidores ao alinhar projetos estratégicos e de





grande porte com metas de crescimento sustentável. Para o setor de concessões rodoviárias, o Novo PAC sinaliza oportunidades significativas de ampliação da malha rodoviária e modernização de ativos existentes, o que reforça a necessidade de um ambiente regulatório estável e parcerias público-privadas bem estruturadas. Esses investimentos são essenciais para garantir uma infraestrutura mais eficiente e segura.

O setor tem demonstrado sua capacidade de atrair investimentos privados e, mais importante, de entregar resultados concretos à sociedade. No entanto, é fundamental que haja segurança jurídica e previsibilidade nos contratos para que se possa garantir a continuidade e a qualidade dos serviços oferecidos.

No tocante à infraestrutura rodoviária, como avalia os modelos de solução consensual para contratos de parceria de longo prazo entre governo e setor privado?

A criação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso) representa uma alternativa animadora. Os modelos de solução consensual são fundamentais para a retomada de investimentos em contratos antigos que estavam em crise e que sofriam problemas cujas soluções eram complexas. Com o consenso e a participação do TCU (Tribunal de Contas da União), espera-se corrigir desequilíbrios contratuais e o mais importante: preservar a continuidade de serviços essenciais.

"O Caminho da Sustentabilidade" - em todas as suas dimensões, no setor de concessões de rodovias - foi tema da Bienal das Rodovias, realizada em agosto deste ano. Dessa pauta de debates, que conclusões destacaria?

Precisamos enaltecer e destacar a evolução pela qual passa o setor de concessões de rodovias, e boa parte disso passa pela sustentabilidade em todas as suas dimensões. A Bienal das Rodovias 2024 - maior evento já realizado pelo setor - reafirmou nosso papel estratégico ao buscar o equilíbrio entre crescimento econômico, integridade, responsabilidade social e preservação ambiental. Nesse sentido, cabe destacar também que, no final de 2024, a ABCR lançou o Atlas de Sustentabilidade das Concessões de Rodovias do Brasil, importante marco para o setor. O documento inédito reúne dados, indicadores de desempenho e exemplos de boas práticas e casos inspiracionais em cada eixo ESG (Ambiental, Social e Governança) adotados pelas concessionárias em todo o país. O documento está disponível no site da ABCR e traz também metas para o próximo triênio.

O Sandbox Regulatório - implementado pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), por meio da Resolução nº 5.999/2022 - permitiu a introdução de tecnologias voltadas ao aumento da eficiência e da sustentabilidade das rodovias federais, como a HS-WIM (Pesagem em Movimento) e a MLFF - Multi Lane Free Flow (tráfego em várias faixas de forma contínua, sem a necessidade de paradas em pedágios). Que resultado é possível ser depreendido com a prática dessas tecnologias?

As concessionárias de rodovias têm investido significativamente em tecnologia e sistemas para garantir múltiplas formas de pagamento e facilitar a vida dos usuários. A ampliação do sistema de pedágio eletrônico, conhecido como free flow, já é uma tendência nas concessões de rodovias do Brasil, que deverá ser ampliada nos próximos anos. O funcionamento do sistema na CCR RioSP, por exemplo, fruto de um processo inovador de regulação experimental (Sandbox) liderado pela ANTT, confirmou a viabilidade técnica dos equipamentos e meios de aferição de passagem dos veículos, superando expectativas relacionadas ao comportamento dos usuários e à taxa de adimplemento das tarifas de pedágio.

A instalação das primeiras balanças de pesagem em movimento do Brasil ("high speed weight in motion" ou "HS-WIM") traduz um modelo capaz de tornar bem menos

complicada a lógica da pesagem de veículos de carga e, ao mesmo tempo, ampliar a capacidade de aferição da conformidade do peso de quem trafega nas estradas, garantindo a qualidade do pavimento e a segurança das pessoas. Os resultados desse experimento foram muito positivos, e é certo que tanto a pesagem em movimento quanto o free flow sinalizam a tendência crescente de incorporação de novas tecnologias nas rodovias concedidas. Tais iniciativas ganharão corpo no nível infranacional.

A ABCR é uma das 11 signatárias (entidades públicas e privadas ligadas ao setor de transporte) do Pacto pela Segurança Viária, campanha que teve início no segundo semestre de 2023 e se estendeu ao longo de 2024. Essa iniciativa abrange temas como proteção do pedestre; saúde do caminhoneiro; sono e direção; riscos de parada em acostamento; celular e direção; proteção do ciclista, entre outros - todos também prioritários para o Transporte Rodoviário de Cargas. O que dizer quanto à extensão e efetividade das ações empreendidas pelo Pacto?

O Pacto pela Segurança Viária tem demonstrado a importância da coordenação de esforços para promover a segurança viária e reduzir sinistros na malha rodoviária brasileira. A iniciativa é coordenada pela ABCR e assinada



por onze entidades públicas e privadas ligadas ao setor de transporte, com adesão de outros órgãos e entidades públicas em todo o país ao longo de 2024. Durante todo o ano, foram tratados diversos temas dentro do Pacto, que tem diversas frentes de trabalho e é formalizado por meio de um Acordo de Cooperação Técnica.

Como parte das iniciativas, a ABCR e as concessionárias associadas realizaram, pela primeira vez, um Dia D pela Vida nas Rodovias. No dia 19 de dezembro, as concessionárias de rodovias e as entidades signatárias do Pacto realizaram uma série de ações nos trechos, com foco na conscientização sobre sinistros com trabalhadores nas rodovias. A data marca uma mobilização nacional em prol da segurança viária e do cuidado com todos os usuários das estradas.

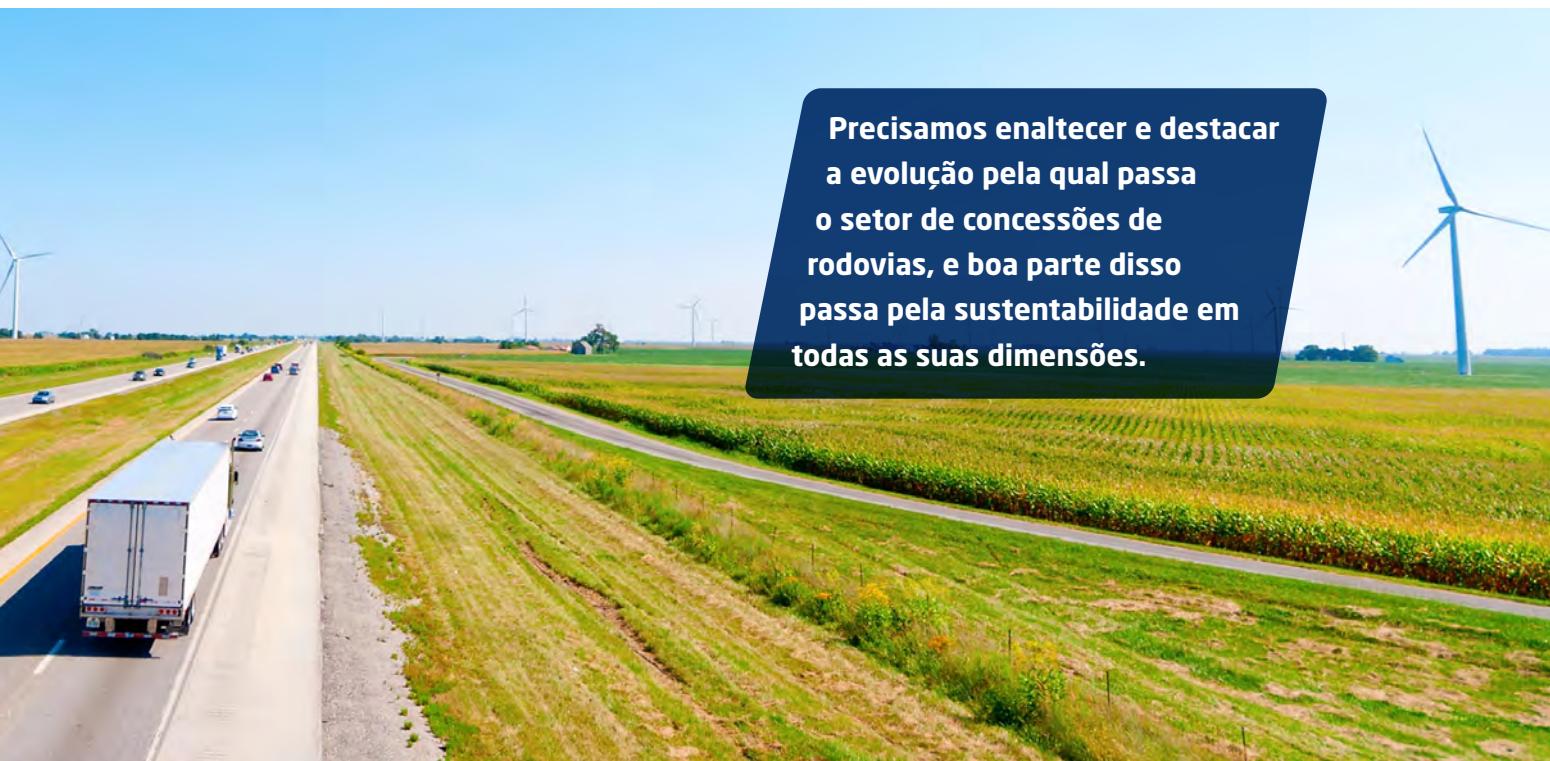
Que avaliação faz das realizações em 2024 e quais os projetos da ABCR para os próximos anos?

2024 foi um ano determinante para o setor. Foram realizados 10 leilões, com mais de 4 mil quilômetros concedidos e mais de R\$ 60 bilhões em investimentos previstos. Ou seja, o mercado está aquecido e tem um horizonte promissor, e, para que o programa continue se consolidando, precisamos de segurança jurídica, aumentar a atratividade dos projetos e estabelecer um ambiente seguro para que o investidor alope recursos.

No mesmo contexto, sobreleva a tarefa de pensar a resiliência das concessões rodoviárias em face de acontecimentos naturais adversos (cuja incidência vem se pronunciando). É desejável, portanto, revisitar a matriz de riscos dos negócios concessórios, buscando integrar o tratamento das intercorrências caracterizáveis como extraordinárias aos elementos ambientais do clausulado padrão dos contratos. Uma vez que tais intercorrências extraordinárias não são previsíveis e não podem ser computadas nas propostas de potenciais licitantes, o ideal é já deixar claro que a superveniência delas ensejará reequilíbrio econômico-financeiro contratual (o que abreviaria custos de transação e afastará a seleção adversa).

Que aspectos considera mais relevantes na inter-relação ABCR e NTC&Logística?

A sinergia entre a infraestrutura rodoviária e o transporte de cargas é essencial para a economia do país. Trabalhamos juntos para promover melhores condições de segurança, eficiência logística e investimentos que beneficiem toda a cadeia produtiva. Essa colaboração fortalece nossas ações e contribui para um ambiente rodoviário mais competitivo e sustentável. Queremos preservar o diálogo permanente com a NTC&Logística para entender as demandas dos usuários e poder nos ajustar sempre para entregar à sociedade brasileira as melhores rodovias do Brasil.



Precisamos enaltecer e destacar a evolução pela qual passa o setor de concessões de rodovias, e boa parte disso passa pela sustentabilidade em todas as suas dimensões.

Relações Institucionais:

ATIVIDADES E RESULTADOS

do trabalho em 2024

O ano de 2024, para a área de Relações Institucionais da NTC&Logística, foi de muito trabalho e desafios. Esse núcleo, composto pelo vice-presidente de Assuntos Políticos, José Hélio Fernandes, e por mim, Edmara Claudino, assessora de Relações Institucionais, desempenhou um papel relevante na defesa dos interesses do setor junto ao Congresso Nacional e ao Poder Executivo.

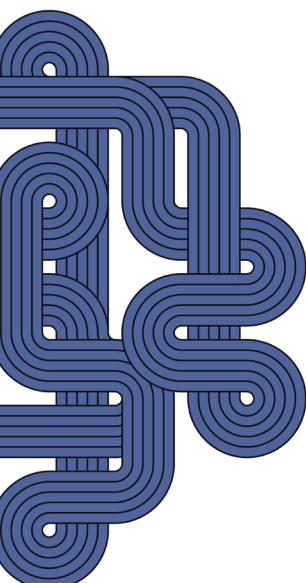
Nesse primeiro ano da gestão do nosso presidente Eduardo Rebuzzi, houve importantes avanços e uma atuação destacada na área política. Acompanhando de perto essas ações, pudemos comprovar um trabalho produtivo e estratégico voltado ao fortalecimento das relações institucionais, à defesa dos interesses dos associados e à construção de parcerias relevantes. Também realizamos diversos encontros com parlamentares, participações em audiências públicas e articulações com líderes governamentais, com o objetivo de influenciar a formulação de políticas públicas e assegurar a inclusão das demandas da categoria nas agendas legislativas e executivas.

Nos bastidores, apresentamos dados sobre o setor, informações para tomada de decisões, em contatos pessoais, por telefone ou junto a assessorias. Muito diálogo, inclusive pelos corredores do Congresso Nacional e com outras entidades que defendem os interesses do transporte de cargas no país. O comprometimento do presidente e sua habilidade em liderar negociações foram determinantes para os avanços obtidos, consolidando uma gestão marcada por um relacionamento político profícuo e alinhado com os objetivos estratégicos da Associação.

Um grande exemplo dessa atuação conjunta diz respeito à Lei 14.873/2024, originária da MPV 1.202/2023, que tratou da revogação de benefícios fiscais, desoneração parcial da folha de pagamento e limitação da compensação de créditos judiciais. A NTC&Logística atuou fortemente junto ao Congresso Nacional e Ministérios para



Edmara Claudino
Assessora de Relações
Institucionais da
NTC&Logística





incluir emendas que minimizaram os impactos negativos dessa medida, assegurando condições mais equilibradas para o setor. Essa atuação teve o objetivo de garantir que os associados tivessem menores custos previdenciários e tributários, além de evitar perdas financeiras relacionadas à compensação de créditos.

Além disso, tivemos outras conquistas significativas, como as referentes à Lei Ordinária 14.873/2024 e ao Projeto de Lei Complementar nº 68/2024, que instituiu o Imposto sobre Bens e Serviços - IBS, a Contribuição Social sobre Bens e Serviços - CBS e o Imposto Seletivo - IS e dá outras providências; neste caso, com apoio de parlamentares, a entidade conseguiu apresentar nove (9) emendas junto ao projeto de lei, que foram transformadas na Lei Complementar nº 214/2025.

A pedido do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA), também acompanhamos de perto a tramitação do PLP 92/2024 - que altera a Lei Complementar 116/03 -, para explicitar que o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISS incidente sobre os serviços de guincho intramunicipal, guindaste e içamento é devido no local da execução da obras. Foram várias audiências com os senadores, que culminaram na aprovação unânime da matéria pelo Plenário do Senado, em 18/12/2024. A matéria foi remetida à Câmara dos Deputados, onde aguarda despacho do presidente para as devidas Comissões.

Esse trabalho vigoroso e coordenado tem sido crucial

para fortalecer o diálogo com os principais atores políticos e garantir avanços importantes para o desenvolvimento do setor.

Para 2025, há perspectivas positivas para o setor de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) diante dos projetos em tramitação no Congresso Nacional. A atuação estratégica da NTC&Logística e a articulação com parlamentares mostram avanços importantes que podem beneficiar o setor.

Dentre as nossas principais atividades para este ano, estão a ampliação das relações com parlamentares, ministérios e lideranças governamentais para influenciar a formulação de políticas públicas em favor do setor; a continuação de seminários técnicos e trabalhistas, com debates sobre inovação, inteligência artificial, segurança jurídica e condições de trabalho no setor; a busca por maior eficiência logística, por meio de novas regulamentações sobre as operações que tragam mais segurança jurídica; o fortalecimento da representatividade e consolidação da NTC&Logística como interlocutora estratégica do setor junto ao Congresso Nacional e ao Poder Executivo, e a valorização dos motoristas profissionais do TRC, por intermédio de medidas que visem melhorar qualidade de vida e condições de trabalho.

Entendemos o nosso compromisso e a relevância da nossa atuação. Temos certeza de que a continuidade do trabalho intenso da entidade pode resultar em avanços significativos para o Transporte Rodoviário de Cargas e, consequentemente, para a economia brasileira.

EIXOS SUSPENSOS

e a baixa do MDF-e nas empresas de transporte de carga

O Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é um dos pilares fundamentais da economia brasileira, sustentando o fluxo de mercadorias e garantindo que produtos cheguem a seus destinos de forma eficiente. Entretanto, esse setor enfrenta diversos desafios operacionais, fiscais, de infraestrutura, entre outros. Destaque-se, aqui, a questão da cobrança indevida de pedágios, especialmente em situações em que o eixo do veículo está suspenso, tema que será o foco deste artigo.

Neste contexto, a baixa do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) se revela uma prática essencial para as empresas de transporte. Este artigo visa discutir a importância dessa operação, abordando a legislação pertinente, a Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e as regras previstas no Ajuste que trata do Documento Fiscal Eletrônico em questão, o MDF-e.

O QUE É O MDF-E?

O Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais é um documento que caracteriza a operação de transporte de cargas, reúne suas informações, com validade jurídica garantida pela assinatura digital do emitente, simplificando as obrigações acessórias dos contribuintes e permitindo, ao mesmo tempo, o acompanhamento em tempo real das operações comerciais pelo Fisco. Ele foi instituído pelo Ajuste SINIEF 21/2010 e deve ser emitido por empresas prestadoras de serviço de transporte antes do início da viagem, e tem como um dos seus principais objetivos assegurar a legalidade das operações e facilitar a fiscalização por parte dos órgãos competentes.

A COBRANÇA DE PEDÁGIOS E A LEGISLAÇÃO VIGENTE

A suspensão do eixo é uma prática muito utilizada pelos motoristas para economizar combustível e reduzir o desgaste dos pneus, sendo sua regulamentação uma conquista para os motoristas profissionais. Os eixos suspensos são aqueles que, durante o deslocamento, não estão em contato com o solo, resultando na possibilidade de redução do valor cobrado nos pedágios. No entanto, para que a empresa de transporte não seja indevidamente onerada, é fundamental realizar a baixa do documento fiscal, o MDF-e, na forma correta e no tempo correto.

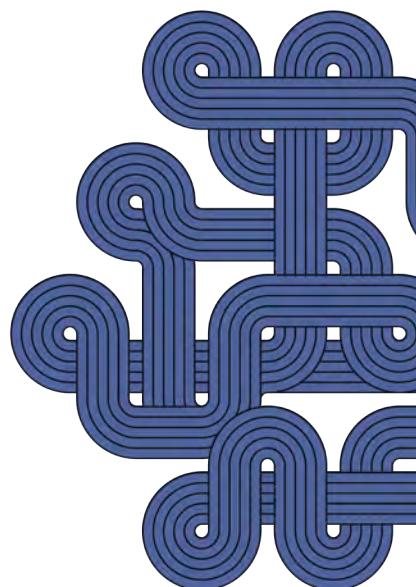
A cobrança de pedágios no Brasil é regulamentada por leis e normas que visam garantir a equidade no uso das rodovias brasileiras. Um aspecto crucial a ser considerado é que, conforme as regras atuais, bem como o posicionamento já consolidado nos tribunais superiores, os veículos que estiverem trafegando com os eixos suspensos não devem ser cobrados por pedágios referentes a esses eixos.

A cobrança de pedágio para os veículos de transporte de cargas está amparada



Gil Menezes

Assessora Jurídica da
NTC&Logística



na Lei Federal 13.103/2015; no Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, e na Resolução ANTT 4.898/2015. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Resolução estabelece que a condição de vazio do veículo poderá ser verificada de diversas formas: avaliação visual; documentação fiscal associada à viagem; Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT) e peso bruto total do veículo. A medida serve para impedir que o uso do eixo suspenso seja utilizado de forma incorreta.

Vale ressaltar que trafegar com os eixos indevidamente suspensos constitui infração de evasão de pedágio, sujeita às penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), incluindo multa e perda de pontos na carteira de motorista.

O tema está disposto no artigo 17 da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista e altera diversas leis. Cito aqui apenas a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), e a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (atividade de transporte remunerado de cargas), que têm relação direta com o tema a ser apresentado. Destaque para o teor do artigo 17:

...

Art. 17. Em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. (Redação dada pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 1º O disposto no caput deste artigo abrange as vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais, inclusive as concedidas. (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 2º Os órgãos e as entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput deste artigo. (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 3º Até a implementação das medidas a que se refere o § 2º deste artigo, considerar-se-ão vazios os veículos de transporte de cargas que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos mantidos suspensos, assegurada a fiscalização dessa condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou pelo agente designado na forma

prevista no § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 4º Para as vias rodoviárias concedidas ou delegadas, será adotada a regulamentação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 5º Ficam sujeitos à penalidade prevista no art. 209 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), os veículos de transporte de cargas que circularem com eixos indevidamente suspensos. (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

§ 6º O aumento do valor do pedágio para os usuários da rodovia a fim de compensar a isenção de que trata o caput deste artigo somente será adotado após esgotadas as demais alternativas de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. (Incluído pela Lei nº 13.711, de 2018)

O Decreto nº 8433/2015 definiu então que, até a implementação de medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança da tarifa, os veículos de carga que passassem por praças de pedágios com um ou mais eixos suspensos seriam considerados vazios, a menos que houvesse fiscalização da condição por uma autoridade.

Foi dado um prazo de 180 dias, a contar da publicação do Decreto, para que os órgãos de fiscalização de trânsito regulamentassem o uso de equipamentos para verificar se o veículo se encontra vazio ou não, já que, nos termos do artigo 2º, a configuração de veículo vazio se dava simplesmente pela suspensão do eixo do veículo, o que na prática não se mostrou nada eficiente para a fiscalização.

Art. 2º Os veículos de transporte de carga que circularem vazios ficam isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.

§ 1º Os órgãos ou entidades competentes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios disporão sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção de que trata o caput.

§ 2º Até a implementação das medidas a que se refere o § 1º, consideram-se vazios os veículos de

transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos, ressalvada a fiscalização da condição pela autoridade com circunscrição sobre a via ou ao seu agente designado na forma do § 4º do art. 280 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro.

§ 3º Para as vias rodoviárias federais concedidas, a regulamentação de que trata o § 1º será publicada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT no prazo máximo de cento e oitenta dias, contado da publicação deste Decreto, observada a viabilidade econômica e o interesse público.

§ 4º Regulamentações específicas fixarão os prazos para o cumprimento das medidas pelas concessionárias de rodovias.

Já a Resolução nº 4.898/2015, que veio para dispor sobre as medidas técnicas e operacionais para viabilizar a isenção da cobrança de pedágio sobre os eixos suspensos de veículos de transporte de carga que circulam vazios, concedeu às Concessionárias sob sua gestão o prazo de 90 dias para apresentar propostas operacionais para verificação dos veículos na condição de vazios, definindo ali algumas condições:

Art. 1º - A condição de veículo vazio de que trata o art. 17 da Lei nº 13.103 poderá ser verificada a partir:

I - de avaliação visual;

II - da documentação fiscal associada à viagem;

III - do Código Identificador da Operação de Transporte - CIOT, nos termos da Resolução nº 3.658/2011;

IV - do peso bruto total do veículo.

Embora o tema das cobranças de eixo suspenso já esteja regulamentado há algum tempo, sua efetivação prática começou a ganhar destaque após os prazos estabelecidos por Decreto e Resolução da ANTT. A necessidade de uma abordagem mais eficaz para verificar se veículos de carga estão transportando carga ou circulando vazios tornou-se evidente. Essa mudança não apenas busca otimizar a fiscalização e garantir a equidade no setor de transportes, mas também tem implicações significativas para a logística e a sustentabilidade do transporte rodoviário.

IMPLICAÇÕES DA COBRANÇA INDEVIDA

Sempre houve no TRC problemas relacionados à cobrança indevida de pedágios, notadamente a dos eixos suspensos, causando prejuízos financeiros significativos para um setor que possui margem de lucro mínima. Esse custo é bastante impactante, já que o não pagamento do pedágio está configurado como multa por evasão de pedágio, prevista no artigo 209 do CTB, no valor de R\$ 195,23, e implica em 5 pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH) do condutor, podendo, em muitos dos casos, se converter em nova multa NIC (não indicação do condutor), cujo valor é de duas vezes o original, custo que, ao final e ao cabo, acaba sendo absorvido pelas empresas, diminuindo ainda mais o seu poder de competitividade.

Portanto, a gestão correta do MDF-e torna-se uma estratégia não apenas para evitar custos desnecessários, mas também para garantir a conformidade legal.

A COBRANÇA DO EIXO SUSPENSO

Ao passar por uma cabine de pedágio, o sistema faz a consulta da placa de forma automática na Secretaria da Fazenda Estadual - SEFAZ e, se o veículo estiver com o MDF-e aberto, o eixo será cobrado.

O sistema é integrado à Secretaria da Fazenda Estadual, permitindo a identificação da existência do MDF-e ou do Documento Auxiliar de Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (DAMDFE). A cobrança será feita se os documentos estiverem em vigor, considerando a totalidade de eixos do veículo, incluindo os suspensos.

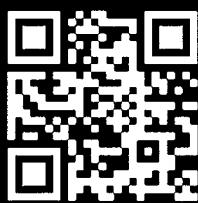
Somente veículos vazios ou sem MDF-e aberto estarão isentos da cobrança da tarifa sobre eixos suspensos, ou seja, que não tocarem o solo. Sendo assim, a baixa do MDF-e é uma prática imprescindível para as empresas de transporte de carga no Brasil. Além de evitar a cobrança indevida de pedágios, essa operação garante a conformidade com a legislação e promove a eficiência operacional. Para que as empresas possam colher todos os benefícios dessa prática, é fundamental investir em treinamento, capacitação e tecnologias adequadas.

Portanto, a adoção de uma gestão eficiente do MDF-e não é apenas uma questão de legalidade, mas também uma estratégia de negócios que pode influenciar diretamente a competitividade e a sustentabilidade das empresas no setor de transporte. Em um mercado cada vez mais exigente, a atenção aos detalhes e a conformidade com as normas é um diferencial que pode determinar o sucesso ou o fracasso de uma operação.



A REPRESENTATIVIDADE
DO SETOR DE TRANSPORTE
É FORTALECIDA
QUANDO SE TRABALHA
EM CONJUNTO.

SISTEMA FETRANS PAR,
NOSSA FORÇA MOVIMENTA
O PARANÁ.



www.fettranspar.org.br

Rua 24 de Maio, 1294 - Rebouças
80220-060 - Curitiba - PR - (41) 3333-2900

Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas em

2023-2024

O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro surpreendeu no segundo trimestre de 2024, exibindo um desempenho melhor do que os economistas e o mercado previam. Para o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) foi importante, pois a melhora decorreu principalmente no setor industrial (1,8%). Já pelo lado de quem transporta para o agronegócio, o cenário não foi bom, pois caiu em torno de 2,3% (a situação só não é tão ruim porque a base de comparação é muito alta). Na média, segundo o IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o setor de Transporte (e também armazenagem e correio) cresceu 1,3% no trimestre em relação ao trimestre anterior.

A sondagem feita pelo DECOPE - Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística junto às empresas de transporte mostra que o primeiro semestre do ano foi pior que o ano de 2023 para 41,1% e melhor, para 33,1%.

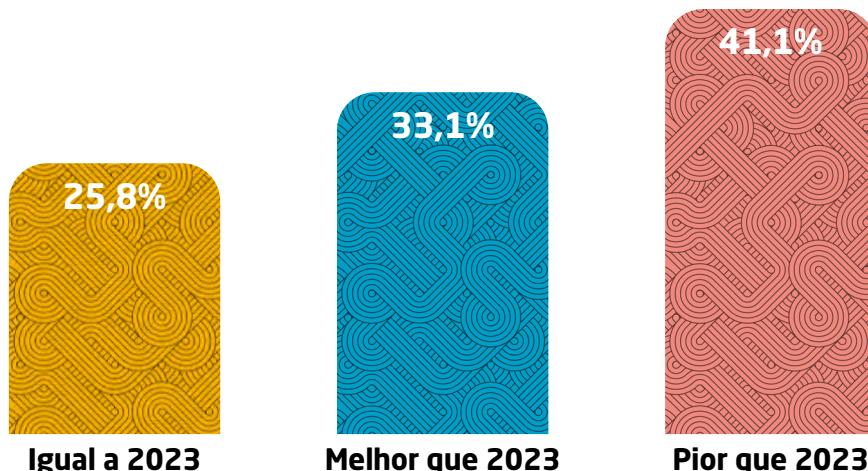
Todo mundo está revendo para cima as projeções de crescimento do PIB brasileiro para 2024. A previsão do mercado financeiro para o crescimento da economia brasileira neste ano subiu de 2,43% para 2,46%, com algumas instituições apostando em uma alta superior a 3,0%. Já para 2025, a previsão se mantém em 1,85%.

Contudo alguns números da economia continuam preocupando, como, por exemplo, a suspensão da trajetória de queda da taxa Selic, em decorrência do risco de novos aumentos da taxa por conta da alta da inflação - de acordo com analistas, o IPCA - Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo deve fechar 2024 a 4,22%, bem acima da meta de 3,0%.

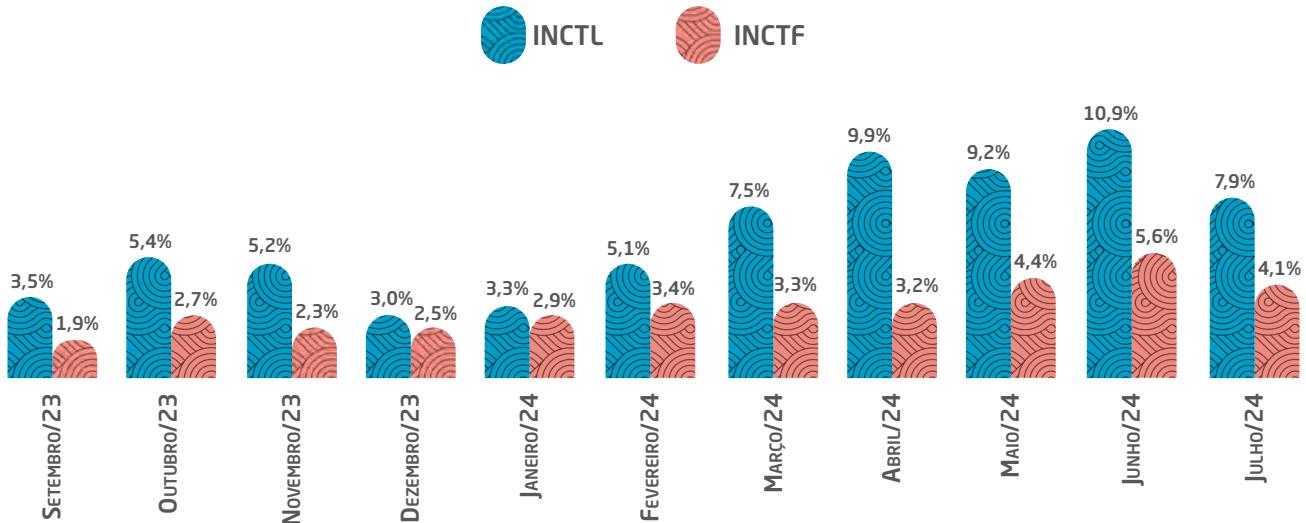
No âmbito do TRC, emerge um cenário aparentemente estável, com os custos dos principais insumos comportados até o momento e o volume de carga em leve ascendência.



Lauro Valdivia
Assessor Técnico da
NTC&Logística



EVOLUÇÃO DO INCT L e F



Mesmo assim, o INCTL – Índice Nacional de Custo do Transporte de Carga, em função da queda do preço do diesel que houve no ano passado, está praticamente o dobro da inflação oficial, atingindo, no acumulado de 12 meses, 9,14% em julho.

Se acompanhamos a evolução do INCT em 2024, veremos uma certa estabilidade dos índices, com o INCTL na casa dos 9% e o INCTF em 4%.

Espera-se que continuemos com a estabilidade dos preços dos insumos no segundo semestre do ano. Mas não podemos esquecer que paira, no mundo, o perigo de uma guerra mais abrangente no Oriente Médio. Se nada houver fora do normal, vislumbra-se que, nos próximos meses, o INCT se aproxime cada vez mais do IPCA, que está no patamar dos 4%.

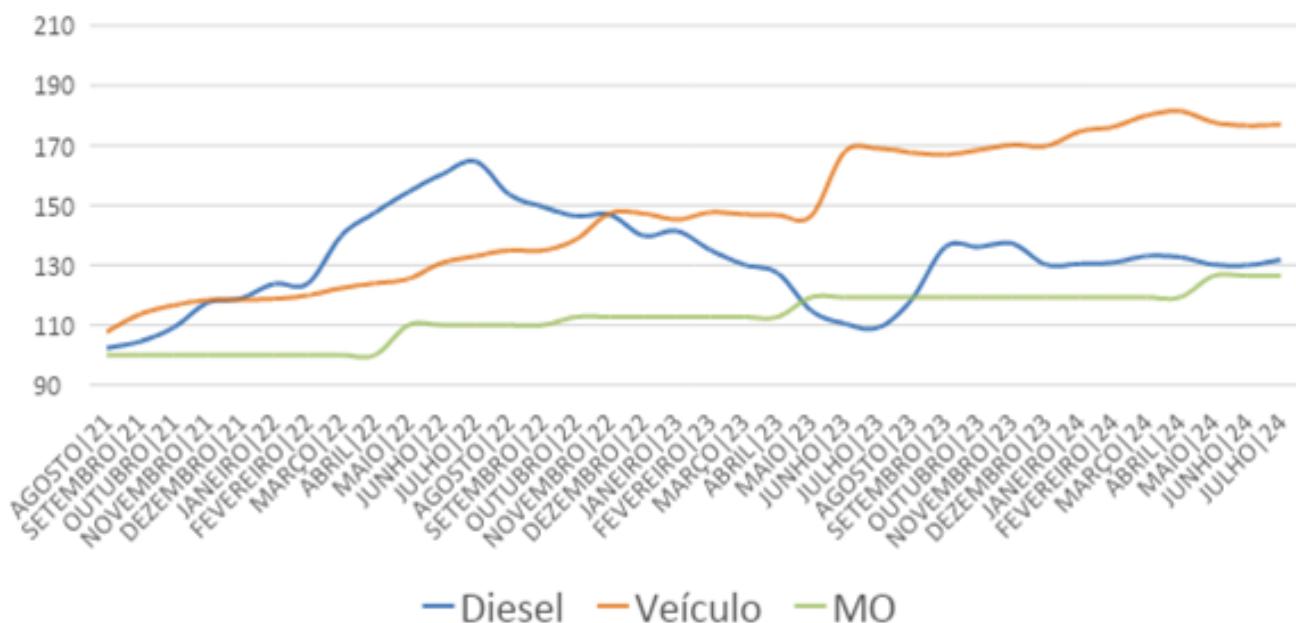
O que preocupa não é a variação dos custos dos insumos nos últimos 12 meses, mas o repasse do acumulado dos últimos três (03) anos, no qual se tem o preço do veículo com uma alta em média de 73%; o diesel, com 30%, e a mão de obra, em 26,5%.

É bom lembrar que o setor sofreu um expressivo aumento de custos em função da decisão do STF – Supremo Tribunal Federal no julgamento da ADI 5322 – considerando inconstitucionais alguns artigos da Lei dos Motoristas –, e também em decorrência da Lei 14.599/23, que inseriu mais dois seguros obrigatórios para o transportador rodoviário de carga (o de desaparecimento de carga (RC-DC) e de veículo (RC-V)).

MERCADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

A pesquisa realizada em julho pelo DECOPE, da NTC&Logística, mostra que o setor de transporte rodoviário de carga não conseguiu recuperar os valores adequados de frete rodoviário. Por meio do CONET – Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado, identificou-se que muitas empresas no setor operam com tarifas abaixo dos custos reais apurados, com margens insuficientes para cobrir os custos de suas operações, os investimentos necessários para atender à nova realidade e os riscos inerentes do serviço prestado, a fim de garantir seu futuro e responder às demandas da sociedade no curto e médio prazo.

PRINCIPAIS CUSTOS



No primeiro semestre de 2024, foi observado que 41% das empresas conseguiram aumentar seus fretes, com um reajuste médio de 4,5%. Entretanto, mesmo diante desse nível de aumento quando comparado com os reajustes dos custos, ele se mostra aquém da inflação do setor. E, para piorar, ainda temos cerca de 23% das empresas que concederam descontos, na média de 8,5%, em relação às tarifas.

É evidente que muitos embarcadores desse mercado reconhecem os desafios enfrentados pelo setor. Contudo, o aumento médio de 0,44% se mostra insuficiente para cobrir a inflação do período e para diminuir a defasagem histórica do frete.

Apesar dessas considerações, 36,5% dos participantes relataram que o resultado financeiro no primeiro semestre do ano foi melhor do que o de 2023, enquanto 24,4% consideraram igual e 39,0% afirmaram que ele foi pior.

A pesquisa também revela números preocupantes. Uma das consequências é que 29,8% dos pesquisados estão enfrentando dificuldades para pagar impostos em dia. Neste quesito, os números mostram que a situação melhorou um pouco em relação a 2023, quando o percentual atingiu 31,1%.

Considerando todos os desafios enfrentados pelo setor, pode-se afirmar que o início do ano não

foi tão ruim para o TRC, em especial para as empresas que atuam no segmento de carga fracionada. Essa conclusão decorre principalmente da estabilidade dos preços dos principais insumos. Condição que, ao que tudo indica, deverá continuar no segundo semestre do ano.

A pesquisa também aponta para um certo pessimismo com relação ao futuro dos negócios, já que 49% consideram que o valor do frete deve diminuir nos próximos meses e só 9% acreditam que o mercado vai melhorar, assim como o valor do frete.

Por fim, espera-se um mercado estável no segundo semestre em 2024. E, como acontece normalmente no segundo semestre do ano, que se tenha um pequeno aumento de demanda para o setor de transporte de carga. As expectativas para o PIB brasileiro vêm melhorando, o que é bom para o TRC, já que o setor cresce de duas a três vezes o seu valor. Os números mostram que, no início do ano, não houve surpresas nem positivas nem negativas para os transportadores, mas tudo indica que, no segundo semestre, o transportador deverá ter mais espaço para trabalhar por uma valorização do seu frete e, dessa forma, o ano deve terminar com uma condição em que as empresas do setor possam melhorar os seus resultados.

►►►►►►►►►►

EM MINAS, TODOS OS CAMINHOS LEVAM AO SETCEMG!



Com o SETCEMG, você pode mais!

Somos o **maior representante** das empresas de transportes rodoviários de cargas, logística e armazenagem de **Minas Gerais**.

Sempre junto com você.

Saiba mais
sobre o
Setcemg



Participe da
Campanha
Ir e Vir Seguro



A modulação dos efeitos da ADI 5322

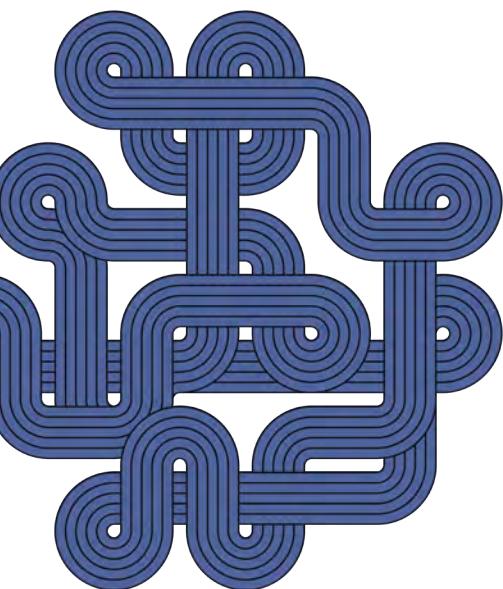


Narciso Figueirôa Junior
Assessor Jurídico da
NTC&Logística

O acórdão que examinou o mérito da ADI (Ação Direta de Inconstitucionalidade) 5322 foi publicado em 30/08/2023 e declarou constitucionais os seguintes temas da Lei 13.103/15: 1) Redução do intervalo para refeição através de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 71, § 5º); 2) Exame toxicológico de larga janela de detecção (CLT, art. 168, §§ 6º e 7º, e CTB, art. 148-A); 3) Aplicação da Lei 13.103/15 apenas ao motorista empregado (CLT, art. 235-A); 4) Prorrogação da jornada em até 4 horas extras por Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 235-C, caput); 5) Jornada de trabalho flexível (CLT, art. 235-C, § 13º); 6) Dispensa do motorista do serviço, após o cumprimento da jornada normal em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 3º); 7) Extrapolação da jornada pelo tempo necessário para chegada a um local seguro ou ao seu destino (CLT, art. 235-D, § 6º); 8) Intervalo de repouso diário nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo embarcado (CLT, art. 235-D, § 7º); 9) Condições de trabalho específicas para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longas distâncias ou no exterior (CLT, art. 235-D, § 8º); 10) Jornada de 12 X 36 através de Acordo ou Convenção Coletiva de Trabalho (CLT, art. 235-F); 11) Remuneração variável através de comissões observada a segurança (CLT, art. 235-G); 12) Limite de tempo de direção (CTB, art. 67-C); 13) Condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de descanso (Lei 13.103/15, art. 9º); 14) Transportador Autônomo de Cargas Auxiliar (Lei 13.103/15, art. 15, que alterou o art. 4º, § 3º, da Lei 11.442/2007); 15) Conversão de multas em advertência (Lei 13.103/15, art. 22).

Entretanto, foram declarados inconstitucionais os seguintes temas, que geram impactos econômicos e operacionais nefastos às empresas de transporte de cargas: 1) Fracionamento do intervalo interjornada de 11 horas (CLT, art. 235-C, § 3º, e art. 67-C, § 3º, do CTB); 2) Possibilidade de gozo do DSR (Descanso Semanal Remunerado) no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio em viagens de longa distância (CLT, art. 235-D, caput); 3) Cumulatividade de DSR (até 3) em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 2º); 4) Fracionamento do DSR em 2 períodos em viagens de longas distâncias, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas (CLT, art. 235-D, § 1º); 5) Tempo de espera (CLT, art. 235-C, §§ 1º, 8º e 12º) e indenização de 30% do salário-hora normal (CLT, art. 235-C, § 9º); 6) Repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas (CLT, art. 235-D, § 5º - TRC, e CLT, art. 235-E, III - TRP).

O acórdão foi omisso em relação à modulação dos efeitos da decisão, que é a faculdade de restringir a eficácia da decisão de inconstitucionalidade, a partir de seu trânsito em julgado ou de outro momento fixado no acórdão (art. 27 da Lei 9.868/99), tendo causado muita preocupação do setor econômico do Transporte Rodoviário de Cargas com o risco de aplicação retroativa da decisão, desde a sua publicação em 2015, em razão dos itens declarados inconstitucionais.



Assim, houve interposição de quatro embargos de declaração para que fosse sanada a omissão do acórdão em relação a esse aspecto.

Em 05/09/2023, houve interposição de Embargos de Declaração pela CNTTT - Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres e pela CNT - Confederação Nacional do Transporte, em petição conjunta, onde ambas as entidades pretenderam obter do STF - Supremo Tribunal Federal a modulação dos efeitos da decisão para que fossem concedidos efeitos "ex nunc" (sem retroatividade) à decisão proferida na ADI 5322, afastando a possibilidade de incidência do elevado passivo estimado em 255 bilhões e os preocupantes impactos operacionais e financeiros decorrentes da decisão.

Nos seus Embargos de Declaração, a CNTTT também requereu que o STF se manifestasse sobre a possibilidade de submissão dos temas tratados na ADI 5322 ao precedente ARE 1.121.633 (Tema 1046) e que autorizasse submetê-los à negociação coletiva.

Em 05/09/2023, houve Embargos de Declaração da Procuradoria Geral da República, requerendo também a modulação dos efeitos "ex nunc" da decisão e, em 06/09/2023, a CNI - Confederação Nacional da Indústria requereu o ingresso nos autos como "amicus curiae" e também interpôs Embargos de Declaração postulando a modulação dos efeitos da decisão sem efeitos retroativos e a partir de dois anos após o trânsito em julgado.

Em 02/08/2024, teve início o julgamento virtual dos Embargos de Declaração e, em 12/08/2024, foi suspenso o julgamento em razão do pedido de vista do Ministro Dias Toffoli.

Em 20/09/2024, o processo foi incluído novamente em pauta de julgamento virtual no período de 04/10/2024 a 11/10/2024, tendo sido concluído em 11/10/2024 e, em 16/10/2024, foi publicada a ata de julgamento em que prevaleceu o voto do Ministro Alexandre de Moraes, que aplicou a jurisprudência do STF no sentido de que, nos processos objetivos de controle de constitucionalidade, terceiros não integrantes da relação processual não possuem legitimidade para apresentar pedidos ou interpor recursos, não conhecendo dos Embargos de Declaração da CNT, que figura no processo como "amicus curiae", e da CNI, que sequer foi admitida como "amicus curiae", prevalecendo a tese da ilegitimidade recursal. Não houve manifestação no voto do relator sobre os Embargos de Declaração da Procuradoria Geral da República.

Em relação aos Embargos de Declaração da CNTTT, que é autora da ação, os mesmos foram acolhidos parcialmente pelo relator e, no que diz respeito ao pedido de

modulação dos efeitos da decisão, o voto reconhece que os impactos da decisão no setor econômico do Transporte Rodoviário de Cargas, a prevalecer os efeitos retroativos da decisão, acarretariam um passivo trabalhista superior a 250 bilhões de reais, considerando que a legislação impugnada vigeu por mais de 10 anos, acolhendo os fundamentos apresentados nos Embargos de Declaração da CNT e da CNI, e que justificam o pedido de modulação dos efeitos.

Dessa forma, na esteira de jurisprudência da Corte, o relator acolheu o pedido de modulação dos efeitos da declaração de constitucionalidade para atribuir-lhes eficácia "ex nunc", a contar da publicação da ata do julgamento do mérito da ADI 5322, ou seja, a partir de 12/07/2023.

No que tange ao segundo pedido constante dos Embargos de Declaração da CNTTT, ou seja, a possibilidade de submissão dos temas tratados na ADI 5322 em negociação coletiva, com fundamento no precedente ARE 1.121.633 (Tema 1046), o relator destacou que, na própria ementa da referida ADI, ficou consignado o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas com fundamento no art. 7º, XXVI, da Constituição Federal.

O acórdão dos Embargos de Declaração na ADI 5322 foi publicado em 29/10/2024 e traz a seguinte ementa:

"EMENTA: REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. LEI 13.103/2015. RECONHECIMENTO DA AUTONOMIA DAS NEGOCIAÇÕES COLETIVAS (CF, ART. 7º, XXVI). SITUAÇÃO DE EXCEPCIONAL INTERESSE PÚBLICO E SOCIAL QUE PERMITE A MODULAÇÃO DE EFEITOS EX NUNC. GARANTIA DE SEGURANÇA JURÍDICA. EMBARGOS DA AUTORA PARCIALMENTE ACOLHIDOS.

1. Nos processos objetivos de controle de constitucionalidade, terceiros estranhos à relação jurídico-processual não possuem legitimidade para apresentar pedido ou interpor recursos, conforme disposição do art. 7º da Lei 9.868/1999 e do art. 169, § 2º, do RISTF. Precedentes. Da mesma maneira, amicus curiae não possui legitimidade para interpor recursos em sede de controle abstrato de constitucionalidade. Precedentes.

2. O PLENÁRIO reconheceu a autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF) ao afirmar a constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.

3. A jurisprudência do SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL admite o conhecimento de embargos declaratórios para a modulação da eficácia das decisões proferidas em controle concentrado de constitucionalidade, desde que estejam presentes o excepcional interesse público e social, bem como razões de segurança jurídica, os quais justificam o parcial acolhimento do pedido para conferir efeitos ex nunc ao acórdão embargado.

4. NÃO CONHECIMENTO dos Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e pela Confederação Nacional do Transporte - CNT.

5. CONHECIMENTO E PARCIAL PROVIMENTO dos embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT para (a) reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF); (b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade, atribuir-lhes eficácia ex nunc, a contar da publicação da ata do julgamento de mérito desta ação direta.”

O julgamento foi do Plenário do STF e, por unanimidade, prevaleceu o voto do Ministro Relator Alexandre de Moraes no seguinte sentido: 1) Não foram conhecidos os Embargos de Declaração opostos pela Confederação Nacional da Indústria - CNI e Confederação Nacional do Transporte - CNT; 2) Foram acolhidos parcialmente os Embargos de Declaração da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres - CNTTT para: a) reiterar o reconhecimento da autoridade das negociações coletivas (art. 7, XXVI, da CF); b) modular os efeitos da declaração de inconstitucionalidade e atribuir-lhes eficácia “ex nunc” (sem retroatividade), a contar da publicação da ata de julgamento do mérito da ADI 5322.

Com a referida decisão, não há dúvidas de que o mérito da ADI 5322 surte efeitos apenas a contar da data da publicação da ata de julgamento, ou seja, a partir de 12/07/2023.

Dessa forma, a partir de 12/07/2023 é que passam a valer tanto a declaração de constitucionalidade de vários temas da Lei 13.103/15 quanto a inconstitucionalidade dos seguintes itens: 1) Fracionamento do intervalo inter-jornada de 11 horas (CLT, art. 235-C, § 3º, e art. 67-C, § 3º, do CTB); 2) Possibilidade de gozo do DSR no retorno do motorista à base ou ao seu domicílio em viagens de longa distância (CLT, art. 235-D, caput); 3) Cumulatividade de DSR (até 3) em viagens de longas distâncias (CLT, art. 235-D, § 2º); 4) Fracionamento do DSR em 2 períodos em viagens de longas distâncias, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas (CLT, art. 235-D, § 1º);

5) Tempo de espera (CLT, art. 235-C, §§ 1º, 8º e 12º) e indenização de 30% do salário-hora normal (CLT, art. 235-C, § 9º); 6) Repouso com o veículo em movimento no caso de viagens em dupla de motoristas (CLT, art. 235-D, § 5º, e CLT, art. 235-E, III).

Vale destacar que as empresas de transporte de cargas devem estar cumprindo a decisão de mérito da ADI 5322 desde 12/07/2023, sob pena de acumularem um passivo trabalhista.

Outro aspecto importante é que há fundamentos legais e jurídicos para que as decisões judiciais que aplicaram retroativamente a decisão do STF na ADI 5322 sejam reformadas, pois tais decisões somente podem considerar os efeitos a partir de 12/07/2023, data da publicação da ata de julgamento de mérito da ADI 5322, como ressou decidido no acórdão em Embargos de Declaração.

Caso haja algum processo trabalhista já julgado aplicando a decisão da ADI 5322 antes de 12/07/2023, entendemos que a modulação dos efeitos pode ser invocada em sede de recurso, desde que respeitado o prazo legal para interposição e os requisitos de admissibilidade.

A modulação dos efeitos da decisão também pode ser arguida em fase de liquidação de sentença, tendo em vista o caráter “erga omnes” da decisão do STF e considerando que se trata de fato superveniente que deve ser considerado pelo juiz (CF, art. 102, § 2º, e CPC, art. 493), podendo ser alegada inclusive a inexigibilidade da

obrigação (CPC, art. 525, § 1º, inciso III).

Caso a decisão judicial tenha dado efeitos à ADI 5322 anteriormente a 12/07/2023 e já tenha transitado em julgado, entendemos ser cabível ação rescisória, com fundamento nos artigos 525, § 15, 927, I, e 966, todos do CPC, observado o prazo decadencial de dois anos a contar do trânsito em julgado (CPC, art. 495).

Nos casos em que houver decisão judicial que des cumpra a modulação dos efeitos contida no acórdão dos Embargos de Declaração na ADI 5322, cabe reclamação constitucional no STF com fundamento nos artigos 102, I, "I" e 105, I, letra "f", da Constituição Federal, e art. 988, III e IV, do CPC.

No que se refere à possibilidade de negociação coletiva dos itens declarados inconstitucionais pelo STF, o acórdão dá provimento parcial aos Embargos de Declaração da CNTT para reiterar o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas, com fundamento no art. 7º, XXVI, da Constituição Federal, enfatizando que, na própria Ementa da decisão de mérito da ADI 5322, ficou constando no item 3 "o reconhecimento da autonomia das negociações coletivas e a constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva".

Conquanto o voto do Ministro Relator não seja claro sobre a possibilidade de tratar em negociação coletiva

os temas da Lei 13.103/15 declarados inconstitucionais pelo STF na ADI 5322, vale destacar o voto convergente do Ministro Dias Toffoli, contido no acórdão dos Embargos de Declaração que, acompanhando integralmente o Ministro Relator ressalta, entretanto, que a "submissão dos temas tratados às negociações coletivas, como acolhido no voto do eminente Ministro Relator, poderá otimizar o cumprimento do acórdão proferido em proveito do próprio trabalhador, o qual, diante de viagens longas, pode preferir acumular e usufruir seu legítimo direito ao descanso de maneira cumulativa, em proveito da própria família".

O voto convergente do Ministro Dias Toffoli, em nossa opinião pessoal, aponta para a possibilidade de negociação coletiva, desde que reste demonstrada a compatibilidade com o disposto no art. 7º, XXVI, da Constituição Federal e os benefícios para o motorista profissional.

Os limites e as alternativas juridicamente viáveis para adoção da negociação coletiva, a fim de possibilitar a melhor adequação das alterações trazidas na Lei 13.103/15 pela ADI 5322, serão um desafio a ser enfrentado pelas entidades sindicais representativas dos trabalhadores e das empresas de transporte de cargas, e merece um estudo jurídico mais aprofundado sobre o tema.

Trata-se de uma decisão de grande relevância para o Transporte Rodoviário de Cargas, que traz maior segurança jurídica ao setor na medida em que o STF modula os efeitos da decisão.



CNJ regulamenta a homologação de acordos extrajudiciais na

JUSTIÇA DO TRABALHO

O Conselho Nacional de Justiça (CNJ) aprovou, no dia 30/09/2024, a Resolução 586, que dispõe sobre métodos consensuais de solução de disputas e visa reduzir a litigiosidade na Justiça do Trabalho e regulamentar os acordos extrajudiciais homologados em juízo para dar-lhes eficácia de quitação ampla, geral e irrevogável, nos termos da legislação em vigor, observadas algumas condições.

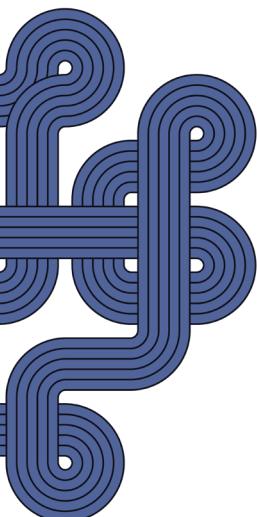
Segundo o Ministro Luís Roberto Barroso, relator do Ato Normativo 0005870-16.2024.2.00.0000, que deu origem à Resolução CNJ 586/24, a minuta da Resolução foi construída após amplo diálogo, incluindo reunião ocorrida no CNJ no dia 29/04/2024, com representantes do Tribunal Superior do Trabalho (TST), do Ministério Público do Trabalho (MPT), do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e da Ordem dos Advogados do Brasil, da academia, de centrais sindicais e de confederações patronais.

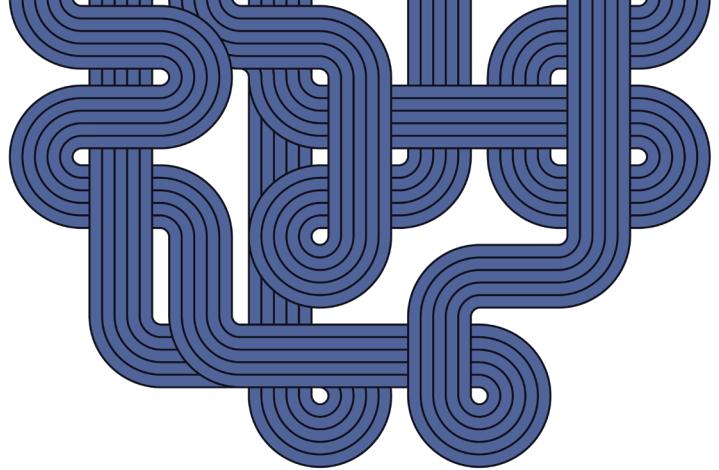
O Ministro Barroso também menciona em seu voto que, "segundo o Relatório Justiça em Números, do CNJ, a quantidade de processos pendentes na Justiça do Trabalho era de aproximadamente 5,5 milhões em 2017. Houve uma queda consistente, nos anos de 2018 (4,9 milhões) e 2019 (4,5 milhões), mas os números voltaram a subir em 2020 (5,7 milhões) e se mantiveram relativamente estáveis em 2021 (5,6 milhões), 2022 (5,4 milhões) e 2023 (5,4 milhões), isto é, aproximadamente o mesmo patamar de 2017".

De acordo com a Resolução CNJ 586/24, os acordos extrajudiciais homologados pela Justiça do Trabalho terão efeito de quitação ampla, geral e irrevogável, nos termos da legislação em vigor, sempre que observadas as seguintes condições: I - previsão expressa do efeito de quitação ampla, geral e irrevogável no acordo homologado; II - assistência das partes por advogado(s) devidamente constituído(s) ou sindicato, vedada a constituição de advogado comum; III - assistência pelos pais, curadores ou tutores legais, em se tratando de trabalhador(a) menor



Narciso Figueirôa Junior
Assessor Jurídico da
NTC&Logística





de 16 anos ou incapaz; IV - a incorrência de quaisquer dos vícios de vontade ou defeitos dos negócios jurídicos de que cuidam os artigos 138 a 184 do Código Civil, que não poderão ser presumidos ante a mera hipossuficiência do trabalhador.

A nova Resolução destaca que a quitação do acordo não abrange: I - pretensões relacionadas a sequelas acidentárias ou doenças ocupacionais que sejam ignoradas ou que não estejam referidas especificamente no ajuste entre as partes ao tempo da celebração do negócio jurídico; II - pretensões relacionadas a fatos e/ou direitos em relação aos quais os titulares não tinham condições de conhecimento ao tempo da celebração do negócio jurídico; III - pretensões de partes não representadas ou substituídas no acordo; IV - títulos e valores expressa e especificadamente ressalvados.

Alerta, ainda, que os acordos que não observarem as condições previstas têm eficácia liberatória restrita aos títulos e valores expressamente consignados no respectivo instrumento, ressalvados os casos de nulidade.

A homologação de acordos celebrados em âmbito extraprocessual depende da provocação espontânea dos interessados, ou seus substitutos processuais legitimados, aos órgãos judiciários legal ou regimentalmente competentes, incluindo os Centros Judiciários de Métodos Consensuais de Solução de Disputas da Justiça do Trabalho (Cejusc-JT), em conformidade com as resoluções editadas pelo Conselho Superior da Justiça do Trabalho.

A provocação para homologação do acordo extrajudicial pode ser feita por iniciativa dos interessados ou seus substitutos processuais legitimados, ou de comum acordo.

Caso se trate de interesses individuais homogêneos, coletivos ou difusos, faculta-se aos Cejusc-JT e aos demais órgãos judiciários solicitar a mediação do Ministério Público do Trabalho e das entidades sindicais representativas que estiverem ausentes, sendo vedada a homologação apenas parcial de acordos celebrados.

A Resolução CNJ 586/24 traz uma limitação da sua

eficácia, nos primeiros seis meses de vigência, apenas aos acordos superiores ao valor total equivalente a 40 salários mínimos na data da sua celebração.

A homologação extrajudicial de acordos trabalhistas, também conhecida como jurisdição voluntária, não é uma novidade em nossa legislação.

Os artigos 855-B a 855-E da CLT, trazidos com a Lei 13.467/17, já estabelecem a possibilidade de homologação de acordo extrajudicial, cujas regras são as seguintes: I- o processo de homologação de acordo terá início por petição conjunta, sendo obrigatória a representação das partes por advogado; II- as partes não poderão ser representadas por advogado comum; III- faculta-se ao trabalhador ser assistido pelo advogado do sindicato profissional de sua categoria; IV- o procedimento não prejudica o prazo estabelecido no § 6º, do art. 477, nem da multa prevista no § 8º do mesmo artigo da CLT; V- no prazo de 15 dias, a contar da distribuição da petição, o juiz analisará o acordo, designará a audiência se entender necessário e proferirá sentença; VI- a petição de homologação do acordo extrajudicial suspende o prazo prescricional da ação quanto aos direitos nela especificados, e o prazo voltará a fluir no dia útil seguinte ao trânsito em julgado da decisão que negar a homologação do acordo.

A Resolução CNJ 586/24 entra em vigor na data de sua publicação e, em linhas gerais, reitera a maior parte das regras contidas na CLT e traça diretrizes e condições para que o acordo extrajudicial possa ser homologado com quitação ampla, geral e irrevogável, e estabelece as matérias não abrangidas pela quitação do acordo e a eficácia liberatória restrita aos títulos e valores expressamente consignados no respectivo instrumento, caso são observadas as condições previstas, ressalvados os casos de nulidade.

Trata-se de um importante passo de valorização de métodos de autocomposição de conflitos, em que também devem ser observados os princípios jurídicos da razoabilidade e da boa-fé.

MTE traz novas regras sobre a
Lei da Igualdade Salarial entre

MULHERES E HOMENS



Narciso Figueirôa Junior
Assessor Jurídico da
NTC&Logística

Através da Instrução Normativa GM/MTE 06, de 17/09/2024, publicada no DOU de 18/09/2024, que trata da implementação da Lei 14.611/23, regulamentada pelo Decreto 11.795/23 e pela Portaria MTE 3.714/23, foram trazidas novas informações e diretrizes sobre a implantação da legislação de igualdade salarial e de critérios remuneratórios entre mulheres e homens.

Em relação às sanções, a IN 06/24 reitera que empregadores que praticarem discriminação salarial estarão sujeitos às penalidades da Lei nº 14.611/2023, além de outras penalidades previstas em legislações antidiscriminatórias.

Quanto às definições, dispõe que o Relatório de Transparência Salarial e de Critérios Remuneratórios é documento com informações sobre o número de trabalhadores por gênero, remuneração média e critérios de pagamento. O Plano de Ação para Mitigação da Desigualdade Salarial é o documento que define medidas para reduzir a desigualdade salarial.

De acordo com a IN 06/24, são mecanismos para garantir a igualdade salarial e de critérios remuneratórios: I- mecanismos de transparência salarial e de critérios de remuneração; II- fortalecimento da fiscalização contra discriminação salarial entre mulheres e homens; III- canais para denúncias e de discriminação salarial; IV- implementação de programas de diversidade e inclusão no ambiente de trabalho, com capacitação de gestores e de lideranças e de empregados sobre a equidade entre homens e mulheres no mercado de trabalho, com aferição de resultados; V- capacitação e formação de mulheres para o ingresso, a permanência e a ascensão no mercado

de trabalho em igualdade de condições com os homens.

A IN 06/24 reitera que apenas as pessoas jurídicas de direito privado com 100 ou mais empregados estão obrigadas a publicar, duas vezes por ano, o Relatório de Transparência Salarial, ficando dispensadas dessa obrigação as pessoas físicas com equiparação a pessoas jurídicas.

Sobre o acesso ao Portal Emprega Brasil, a IN 06/24 indica o link e as informações necessárias para que o representante legal ou o colaborador devidamente habilitado possa responder ao questionário de igualdade salarial.

Em relação às informações complementares a serem inseridas no eSocial, a IN 06/24 dispõe que será disponibilizado apenas às empresas com 100 ou mais empregados, segundo dados da RAIS (Relação Anual de Informações Sociais), formulário contendo questionário na aba "Igualdade Salarial e de Critérios Remuneratórios", na área do empregador no Portal Empresa Brasil, e o sistema informará a quantidade de estabelecimentos aptos para preenchimento das declarações.

O envio das informações pelas empresas com mais de 100 empregados por meio do Portal Emprega Brasil continua sendo nos meses de fevereiro e agosto de cada ano, e os dados preenchidos na aba "Igualdade Salarial", na área dos empregados, terão os seguintes quesitos: I- existência ou não de plano de cargos e salários ou plano de carreira; II- política de incentivo à contratação de mulheres negras com deficiência, em situação de violência, chefes de domicílio e LBTQIA+; III- políticas para promoção de mulheres a cargos de direção e gerência; IV- iniciativas ou programas de apoio ao compartilhamento de

obrigações familiares; V- critérios salariais para progressão na carreira.

Quanto ao Relatório de Transparência Salarial, a IN 06/24 prevê que será consolidado pelo MTE e conterá os seguintes dados agrupados extraídos: I) do eSocial: a) CNPJ por estabelecimento; b) número total de empregados por estabelecimento apenas para empresas com mais de 100; c) número total de empregados no mesmo estabelecimento, separados por sexo, raça e etnia, com os valores medianos do salário contratual e valor médio da remuneração bruta considerada a média de 12 meses; d) cargos ou ocupações de acordo com a CBO (Classificação Brasileira de Ocupações) e a proporção dos salários e remuneração das mulheres em comparação com os homens; II- do Portal Emprega Brasil: a) critérios remuneratórios para diferenciar remunerações; b) existência de política de contratação de mulheres negras com deficiência, em situação de violência, chefes de domicílio e LBTQIA+; c) políticas de promoção de mulheres a cargos de gerência e direção; d) programas de apoio para compartilhamento de obrigações familiares para homens e mulheres.

Para que sejam cumpridas as regras contidas na Lei 13.709/18 (LGPD), a IN 06/24 deixa claro que nenhuma informação individual, como nome, ocupação, características pessoais ou que envolva ocupações com menos de três empregados, será compartilhada nos relatórios das empresas.

No que diz respeito à divulgação do relatório, fica mantida a regra já existente de que deverá ocorrer duas vezes ao ano, nos meses de março e setembro, sem possibilidade de edição, e as informações complementares e notas explicativas poderão ser feitas na página específica do Portal Emprega Brasil.

Fica mantida também a obrigatoriedade de divulgação do Relatório de Transparência Salarial nos sites e redes sociais das empresas, e em local de fácil acesso para os trabalhadores e para o público em geral, sendo permitido aos empregadores incluir notas explicativas em documento apartado do relatório para justificar eventuais diferenças salariais com base no art. 461, § 2º da CLT.

O relatório será publicado pelo MTE por meio do portal do Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho, e as informações devem ser divulgadas de forma agregada para o país e para as diferentes unidades da federação onde estão localizados os estabelecimentos, de forma a possibilitar uma visão coesa sobre como as desigualdades de gênero são verificadas nos Estados, e a divulgação deve garantir que nenhuma informação individual seja apresentada.

Quanto à fiscalização, a IN 06/24 estabelece que o MTE notificará os estabelecimentos para que comprovem o cumprimento do dever de divulgação dos relatórios, e a conclusão sobre a existência de diferença salarial injustificada entre mulheres e homens, através de procedimento fiscal, ressalvadas as exceções contidas no art. 461 da CLT, levará em conta os seguintes elementos: I- comparação objetiva entre as mesmas funções e cargos na empresa, tendo como parâmetro a CBO; II- existência de Plano de Cargos e Salários; III- critérios remuneratórios para acesso e progressão ou ascensão dos empregados; IV- existência de incentivo à contratação de mulheres; V- identificação de critérios para promoção a cargos de chefia, gerência e direção; VI- existência de programas que apoiem o compartilhamento de obrigações familiares; VII- outras informações prestadas no curso da ação fiscal.

Se for constatada a diferença salarial injustificada entre mulheres e homens, a empresa será notificada pelo MTE a apresentar o Plano de Ação para Mitigação de Desigualdade Salarial em até 90 dias, a contar da notificação, em formato de livre escolha do empregador, garantida a participação de representantes dos empregados e dos sindicatos, devendo uma cópia do referido plano ser depositada na respectiva entidade sindical profissional.

O Plano de Ação deverá conter as seguintes informações: I- medidas a serem adotadas; II- metas, prazos e mecanismos de resultados; III- cronograma de execução; IV- avaliação das medidas com periodicidade mínima semestral; V- criação de programas de capacitação de gestores e empregados sobre a equidade entre homens e mulheres, promoção da diversidade e inclusão no ambiente de trabalho e capacitação de mulheres para ingresso, permanência e ascensão no mercado de trabalho em igualdade de condições com os homens.

Em relação à participação dos sindicatos profissionais na elaboração e implementação do Plano de Ação, a IN 06/24 dispõe que será garantida na forma prevista em norma coletiva de trabalho ou, na ausência desta, por meio de uma comissão de empregados constituída preferencialmente na forma dos artigos 510-A e 510-D da CLT.

Sobre o Canal de Denúncia, a IN 06/24 indica como meio a Carteira de Trabalho Digital e informa que a denúncia poderá ser feita através da aba "Outras Opções - Canal de Denúncias Trabalhistas" contida no Portal Emprega Brasil.

A IN 06/24 entrou em vigor na data de sua publicação, ou seja, em 18/09/2024, e traz um Anexo contendo a Metodologia de Transparência Salarial e de Critérios Remuneratórios.

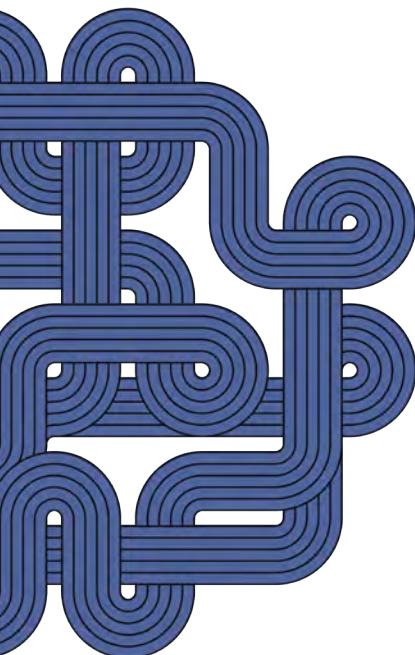
Domicílio Eletrônico Trabalhista

DET



Narciso Figueirôa Junior

Assessor Jurídico da
NTC&Logística

**O QUE É O DET?**

O Domicílio Eletrônico Trabalhista é um novo sistema gerido pela SIT - Subsecretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, desenvolvido para atender o artigo 628-A da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), que instituiu a comunicação eletrônica entre a Auditoria Fiscal do Trabalho e empregadores. De acordo com a Portaria MTP 671/2021, alterada pela Portaria MTE 3.869/2023, o DET é instrumento oficial de comunicação e de prestação de serviços digitais entre a Inspeção do Trabalho e o empregador, e será disponibilizado pelo Ministério do Trabalho e Emprego através de acesso digital.

QUAIS OS SEUS OBJETIVOS?

Tem como objetivos principais unificar comunicações; consultas sobre fiscalizações; emissão de certidões; acesso ao eLIT - Livro de Inspeção do Trabalho, que será futuramente implantado pelo Ministério do Trabalho e Emprego; proporcionar maior publicidade e eficiência à relação entre a administração pública e os administrados, por meio da digitalização de serviços, a fim de elevar a segurança e a transparência das informações transmitidas e reduzir a duração do processo e os custos operacionais.

O DET também será utilizado para

o recebimento de documentação eletrônica exigida do empregador no curso das ações fiscais, conforme estabelecido no Decreto 11.905/24.

De acordo com a Portaria MTP 671/2021, com as alterações trazidas pela Portaria MTE 3.869/2023, o DET destina-se, entre outras finalidades, a: I - cientificar o empregador de quaisquer atos administrativos, procedimentos fiscais, intimações, notificações, decisões proferidas no contencioso administrativo e avisos em geral; II - permitir o envio, pelo empregador, de documentação eletrônica e em formato digital exigida em razão da instauração de procedimento administrativo ou de medida de fiscalização, bem como, em integração com os sistemas de processo eletrônico, permitir a apresentação de defesa e recursos no âmbito desses processos; III - assinalar prazos para o atendimento de exigências realizadas em procedimentos administrativos ou em medidas de fiscalização; IV - viabilizar, sem ônus, a emissão de certidões, inclusive relacionadas a infrações administrativas trabalhistas, a débitos de FGTS e ao cumprimento de obrigações relacionadas à legislação trabalhista; V - disponibilizar ferramentas gratuitas e interativas para elaboração de autodiagnóstico trabalhista e para avaliação de riscos em matéria de segurança e saúde no trabalho; VI - disponibi-

lizar consulta à legislação trabalhista; VII - simplificar os procedimentos de pagamento de multas administrativas e obrigações trabalhistas; VIII - registrar os atos de fiscalização e o lançamento de seus resultados; IX - possibilitar a consulta, pelos empregadores, de informações relativas às fiscalizações registradas no âmbito do Sistema Federal de Inspeção do Trabalho, bem como dos trâmites de processos administrativos trabalhistas em que figurem como parte interessada; X - ministrar orientações, informações e conselhos técnicos para o cumprimento da legislação trabalhista, atendidos os critérios administrativos de oportunidade e conveniência.

QUAL O FUNDAMENTO LEGAL?

O artigo 628-A da CLT foi incluído pela Lei 14.261/21 para instituir o Domicílio Eletrônico Trabalhista (DET) a ser regulamentado pelo Ministério do Trabalho e Previdência, destinado a: I - cientificar o empregador de quaisquer atos administrativos, ações fiscais, intimações e aviso em geral; II - receber, por parte do empregador, documentação eletrônica exigida no curso das ações fiscais ou na apresentação de defesa e de recurso no âmbito de processos administrativos.

De acordo com o referido artigo, as comunicações eletrônicas realizadas pelo DET dispensam a sua publicação no Diário Oficial da União e o envio por via postal, e são consideradas pessoais para todos os efeitos legais. Além disso, a ciência por meio do sistema de comunicação eletrônica, com utilização de certificação digital ou de código de acesso, possuirá os requisitos de validade.

De acordo com o Decreto 10.854/21, com as alterações trazidas pelo Decreto 11.905/24, a ciência das comunicações eletrônicas será verificada automaticamente por meio do DET, e a ausência de consulta das comunicações eletrônicas por parte do empregador, no prazo regulamentar, configurará ciência tácita, sendo certo que a ciência das comunicações eletrônicas dos empregadores que não aderirem ao DET será presumida.

São princípios do DET: I - presunção de boa-fé; II - racionalização e simplificação do cumprimento das obrigações trabalhistas e das obrigações não tributárias impostas pela legislação previdenciária; III - eliminação de formalidades e exigências desnecessárias ou superpostas; IV - padronização de procedimentos e transparência; V - conformidade com a legislação trabalhista e previdenciária, inclusive quanto às normas de segurança e saúde do trabalhador.

A Portaria MTP 671/2021 foi alterada pela Portaria MTE 3.869/2023 para incluir o Capítulo XI, sobre os sis-

temas e cadastros, e, na Seção I, regulamentar o DET e o Livro de Inspeção do Trabalho Eletrônico - eLIT.

QUEM ESTÁ OBRIGADO A UTILIZAR O DET?

Todos aqueles que estiverem sujeitos à Inspeção do Trabalho, tenham ou não empregados.

COMO FUNCIONARÁ?

De acordo com a Portaria MPT 671/2021, com as alterações trazidas pela Portaria MTE 3.869/2023, o acesso ao DET será realizado mediante autenticação por meio da conta gov.br, com o nível de segurança prata ou ouro para os serviços previstos no artigo 628-A da CLT, e o empregador poderá outorgar poderes a outra pessoa, por meio do Sistema de Procuração Eletrônica, para acesso ao DET.

Os atos praticados por meio do DET serão registrados no sistema, com identificação do empregador, da data e do horário em que foram praticados, e o empregador será considerado ciente da comunicação entregue na Caixa Postal do DET: I - no dia em que for realizada a consulta eletrônica de seu teor ou II - automaticamente, no primeiro dia útil após o período de 15 dias corridos, contados da data de publicação da comunicação na Caixa Postal do DET, quando não houver sido realizada a consulta de seu teor.

As empresas devem ter total atenção com a atualização do seu cadastro no DET, pois a ciência automática tratada no parágrafo acima será caracterizada ainda que o usuário não mantenha o cadastro atualizado ou não consulte o DET para fins de ciência das comunicações realizadas em sua Caixa Postal, sendo que as comunicações eletrônicas realizadas por meio da Caixa Postal do DET são consideradas pessoais para todos os efeitos legais e dispensam a sua publicação no Diário Oficial da União e o envio por via postal.

Os documentos digitais enviados pelo empregador serão considerados recebidos pelo DET no dia e na hora do recebimento pelo sistema, de acordo com o horário oficial de Brasília, mediante fornecimento de recibo eletrônico de protocolo que os identifique.

QUAIS SÃO AS RESPONSABILIDADES DO EMPREGADOR EM RELAÇÃO AO DET?

Conforme previsto na Portaria 671/2021, com as alterações trazidas pela Portaria MTE 3.869/2023, é de responsabilidade do empregador: I - manter o acesso ao seu provedor de internet e a configuração do computador utilizado nas transmissões eletrônicas; II - consultar o DET para fins de ciência das comunicações realizadas em

sua Caixa Postal; III - verificar a regular transmissão e se assegurar do efetivo recebimento das petições e documentos pelo sistema do DET; IV - informar e manter atualizado pelo menos um endereço postal eletrônico (e-mail), a fim de possibilitar o envio automático de mensagens com alertas, informando a existência de comunicações a serem recebidas por meio da Caixa Postal do DET.

Além disso, são de inteira responsabilidade do empregador a observância dos prazos, o teor e a integridade dos arquivos enviados ao DET, bem como o cuidado para que os documentos digitais enviados ou recebidos com a utilização do DET sejam produzidos ou reproduzidos nos formatos eletrônicos exigidos pela Inspeção do Trabalho.

O empregador também é responsável, nos termos da legislação civil, penal e administrativa, pelo conteúdo, integridade e autenticidade do documento digital enviado por meio do DET e por sua fiel correspondência ao documento original, devendo também zelar pela qualidade e legibilidade na produção de documento digital ou digitalizado a ser enviado pelo DET.

QUAL É O CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO?

De acordo com o Decreto 10.854/2021 (artigos 11 a 15), com a redação dada pelo Decreto 11.905/2024 e a Portaria MTP 671/2021 (artigos 140 a 142-C), com as alterações trazidas pela Portaria MTE 3.869/2023 e o Edital 4, de 26/04/2024, da Secretaria de Inspeção do Trabalho do MTE, o cronograma de implantação do DET será da seguinte forma:

DATA	ALCANCE	AÇÕES
Data de publicação deste Edital	Todos os empregadores e entidades sujeitos à inspeção do trabalho, tenham ou não empregado	Atualização de cadastro no DET: det.sit.trabalho.gov.br
01/03/2024	Empregadores e entidades pertencentes aos Grupos 1 e 2 do eSocial	Utilização obrigatória do DET, nos termos regulamentados pelo Ministério do Trabalho
01/05/2024	Empregadores e entidades pertencentes aos Grupos 3 e 4 do eSocial, exceto o Microempreendedor Individual - MEI	
01/08/2024	Microempreendedor Individual - MEI e Empregadores domésticos	

O QUE VAI ACONTECER SE AS EMPRESAS NÃO FIZEREM O SEU CADASTRO NO DET NOS PRAZOS ESTABELECIDOS NO CRONOGRAMA?

A empresa que não providenciar o cadastramento ou fizer fora do prazo, ou não atender às exigências do DET pode sofrer uma multa que pode chegar até R\$ 2.080,91. Além disso, a ausência de consulta das comunicações eletrônicas por parte do empregador, no prazo regulamentar (15 dias corridos), configura ciência tácita, sendo essencial que todos os empregadores acessem o DET e atualizem seus cadastros, pois podem existir prazos inferiores a 15 dias, conforme o caso.

SETCESP: o destino de soluções para transportadoras

São mais de 18 serviços para atender sua empresa com informações econômicas, orientação jurídica e garantir as melhores condições do mercado para compra de insumos e uma negociação facilitada com os principais fornecedores do mercado.

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

www.setcesp.org.br



Domicílio Judicial Eletrônico

DJE



Narciso Figueirôa Junior
Assessor Jurídico da
NTC&Logística

O QUE É O DJE?

De acordo com artigo 2º, inciso III da Resolução 455/22 do Conselho Nacional de Justiça, "endereço eletrônico é toda forma de identificação individualizada para recebimento e envio de comunicação/mensagem digital, tal como o correio eletrônico (e-mail), aplicativos de mensagens, perfis em redes sociais, e o Domicílio Judicial Eletrônico". O Domicílio Judicial Eletrônico é uma ferramenta eletrônica e gratuita, disponibilizada através de uma plataforma tecnológica desenvolvida pelo CNJ, que visa facilitar e agilizar as consultas e recebimento de citações, intimações e demais comunicações processuais.

A adesão ao DJE é obrigatória para todos os tribunais brasileiros, exceto o Supremo Tribunal Federal.

QUAL O FUNDAMENTO LEGAL?

O artigo 246 do Código de Processo Civil foi alterado pela Lei 14.195/2021 para estabelecer que a citação será feita preferencialmente por meio eletrônico, no prazo de até dois (2) dias úteis, contado da decisão que a determinar, por meio dos endereços eletrônicos indicados pelo citando no banco de dados do Poder Judiciário, conforme regulamento do Conselho Nacional de Justiça.

Com a referida alteração, a citação pelo meio eletrônico passou a ser a regra, e pela via postal e por oficial de justiça passaram a ser as exceções.

O artigo 196 da Lei 13.105/2015 atribui ao CNJ a competência para regulamentar a prática e a comunicação oficial de atos processuais por meio eletrônico e velar pela compatibilidade dos sistemas.

A Resolução 455/2022 do CNJ determina que as empresas médias e grandes já podem se cadastrar no Domicílio Judicial Eletrônico, ferramenta tecnológica do Programa Justiça 4.0, que centraliza as comunicações de processos enviadas pelos tribunais brasileiros em uma

única plataforma digital, conforme estabelece a Portaria 46 do Conselho Nacional de Justiça.

De acordo com o artigo 6º, parágrafo 2º, da Resolução 455/2022 do CNJ, é de responsabilidade do usuário: I - o acesso ao seu provedor da internet e a configuração do computador utilizado nas transmissões eletrônicas; II - o acompanhamento do regular recebimento das petições e documentos transmitidos eletronicamente.

O cadastro no Domicílio Judicial Eletrônico é obrigatório para a União, para os Estados, para o Distrito Federal, para os Municípios, para as entidades da administração indireta, para as empresas públicas e privadas, para efeitos de recebimento de citações e intimações, conforme previsto no artigo 246, caput e parágrafo 1º, do CPC, e artigo 16 da Resolução 455/2022 do CNJ.

A partir de 31/05/24, o cadastro de empresas privadas será feito de forma compulsória com base nos dados da Receita Federal, sendo fundamental que as empresas façam o seu cadastramento o quanto antes no Domicílio Judicial Eletrônico, pois a partir de 31/05/24, se não o fizerem, ficarão sujeitas a penalidade processual e riscos de perdas de prazos.

QUEM ESTÁ OBRIGADO A UTILIZAR O DJE?

De acordo com o CNJ, o cadastro no Domicílio Judicial Eletrônico é obrigatório para a União, os estados, o Distrito Federal, os municípios, as entidades da administração indireta e as empresas públicas, e as empresas privadas de grande e médio porte, e opcional para I - as microempresas e empresas de pequeno porte que possuem endereço eletrônico cadastrado no sistema integrado da Rede Nacional para a Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios (Redesim), nos termos previstos no parágrafo 5º do artigo 246 do CPC/2015; II - as pessoas físicas.

COMO FUNCIONARÁ?

De acordo com o artigo 18 da Resolução 455/2022 do CNJ, a citação por meio eletrônico será realizada exclusivamente pelo Domicílio Judicial Eletrônico, de acordo com o artigo 246 do CPC, com exceção da citação por Edital, a ser realizada pelo Diário de Justiça Eletrônico Nacional (DJEN), e a identificação do Domicílio Judicial Eletrônico será feita pelo número do CPF ou do CNPJ mantido junto à Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Quando a consulta ocorrer em dia não útil, a comunicação processual será considerada realizada no primeiro dia útil subsequente.

Nos casos de citação por meio eletrônico, a pessoa jurídica cadastrada no Domicílio Judicial Eletrônico terá três (3) dias úteis, contados da data do envio da comunicação processual ao DJE, para realizar a consulta, e o sistema gerará automaticamente a informação da ausência de citação para os fins previstos no parágrafo 1º-A do artigo 246 do CPC.

Para os demais casos, inclusive intimações, o prazo é de 10 dias corridos contados da data do envio da comunicação processual ao DJE. Ao fim desses períodos, a comunicação será considerada automaticamente realizada na data do término desse prazo.

A ausência de confirmação, em até três (3) dias úteis, contados do recebimento da citação eletrônica, implicará a realização da citação: I - pelo correio; II - pelo oficial de justiça; III - pelo escrivão ou chefe de secretaria, se o citando comparecer em cartório; IV - por edital (CPC, artigo 246, parágrafo 1º-A).

O CPC, no artigo 246, parágrafo 1º-B, exige que, na primeira oportunidade de falar nos autos, o réu citado nas formas previstas nos incisos I, II, III e IV do parágrafo 1º-A deverá apresentar justa causa para a ausência de confirmação do recebimento da citação enviada eletronicamente.

Além da possibilidade da perda de prazos processuais, o descumprimento das regras pode trazer prejuízos financeiros, pois, de acordo com o artigo 246, parágrafo 1º-C do CPC, quem deixar de confirmar o recebimento de citação encaminhada ao Domicílio no prazo legal e não justificar a ausência estará sujeito a multa de até 5% do valor da causa por ato atentatório à dignidade da Justiça.

Também será necessário que as empresas mantenham atualizado o seu cadastro no sistema do Domicílio Judicial Eletrônico, bem como no da Receita Federal, e es-

colham a opção de receber notificações e citações, sendo certo que a plataforma permite ativar avisos por e-mail para auxiliar os usuários no controle de prazos.

As microempresas e as pequenas empresas somente ficam obrigadas a manter o cadastro nos sistemas de processo em autos eletrônicos, para efeito de recebimento de citações e intimações, quando não possuírem endereço eletrônico cadastrado no sistema integrado da Rede Nacional para a Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios (Redesim).

O artigo 247 do CPC dispõe que a citação não será feita por meio eletrônico ou pelo correio apenas nas seguintes hipóteses: I - nas ações de estado, observado o artigo 695, parágrafo 3º; II - quando o citando for incapaz; III - quando o citando for pessoa de direito público; IV - quando o citando residir em local não atendido pela entrega domiciliar de correspondência; V - quando o autor, justificadamente, a requerer de outra forma.

Os prazos decorrentes das intimações enviadas ao Domicílio Judicial Eletrônico são contados na forma do artigo 5º da Lei 11.419/2006.

As comunicações processuais deverão indicar, no mínimo: I - o tribunal, o sistema de processo eletrônico, o órgão julgador e o número único do processo, nos termos da Resolução CNJ 65/2008; II - a identificação do responsável pela produção da informação; III - o prazo para eventual cumprimento de ato processual decorrente da publicação; IV - o fornecimento de endereço virtual (URL) que permita acesso ao conteúdo integral dos documentos que compõem a comunicação processual (artigo 21 da Resolução 455/2022 do CNJ).

As comunicações processuais permanecerão disponíveis para consulta no DJE por período correspondente a 24 meses e poderão ser excluídas após este prazo (artigo 22 da Resolução 455/2022 do CNJ).

O CNJ disponibilizou um Manual do Usuário do DEJ com todas as informações técnicas e jurídicas para o cadastro e utilização do sistema, que pode ser acessado através do link: <https://www.cnj.jus.br/wp-content/uploads/2023/12/manual-do-usuario-domicilio-judicial-eletronico-ed2.pdf>

QUAL É O CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO?

O Conselho Nacional de Justiça, através da Portaria Presidência nº 46, de 16/02/2024, estabeleceu o cronograma nacional para cadastro no Domicílio Judicial Eletrônico, na forma seguinte:

PÚBLICO-ALVO	INÍCIO DE CADASTRO NO SISTEMA	PRAZO PARA CADASTRO NO SISTEMA
Empresas	01/03/2024	30/05/2024
Instituições Públicas	01/07/2024	30/09/2024
Pessoas Físicas	01/10/2024	

AJUSTES NO SISTEMA DO DJE

Através da Portaria Presidência nº 243, de 31/07/2024, do Conselho Nacional de Justiça (CNJ), que entrou em vigor desde a data de sua publicação, foi revogada a Portaria Presidência nº 224, de 26/06/2024, que dispõe sobre a suspensão do parágrafo 4º do artigo 2º da Portaria Presidência nº 46/2024.

Dessa forma, o Domicílio Judicial Eletrônico (DJE) voltou a funcionar normalmente.

A suspensão temporária do DJE decorreu de solicitação do Conselho Federal da OAB (Ordem dos Advogados do Brasil) à presidência do CNJ em razão da possibilidade de a parte ter acesso a intimações em processos onde já existe advogado constituído nos autos, o que poderia acarretar prejuízos processuais.

De acordo com a Portaria Presidência nº 243, de 31/07/2024, houve a implementação no sistema do DJE de funcionalidade que realiza o barramento de abertura de início de contagem de prazo pela parte, quando existirem advogados cadastrados nos autos do processo, garantindo maior segurança jurídica e observância dos direitos dos advogados e das partes envolvidas.

Em 13/08/2024, foi aprovada uma nova Resolução do CNJ, que trouxe alterações na Resolução CNJ 455/2022 sobre o DJE, e determina que o sistema passe a ser utilizado apenas para o envio de citações e comunicações processuais às partes e a terceiros interessados, sendo que nas demais hipóteses os prazos serão contados a partir da publicação do Diário de Justiça Eletrônico Nacional (DJEN).

Com o novo regulamento, o período para leitura de citações por pessoas jurídicas de direito público também sofreu alteração. Assim que o sistema receber a comunicação, os órgãos terão 10 dias corridos para dar ciência ou o Domicílio reconhecerá a leitura automaticamente.

No caso das pessoas jurídicas de direito privado, se não houver registro da ciência da citação dentro do prazo de três (3) dias úteis, a comunicação perderá o efeito, e a parte será citada por outro meio.

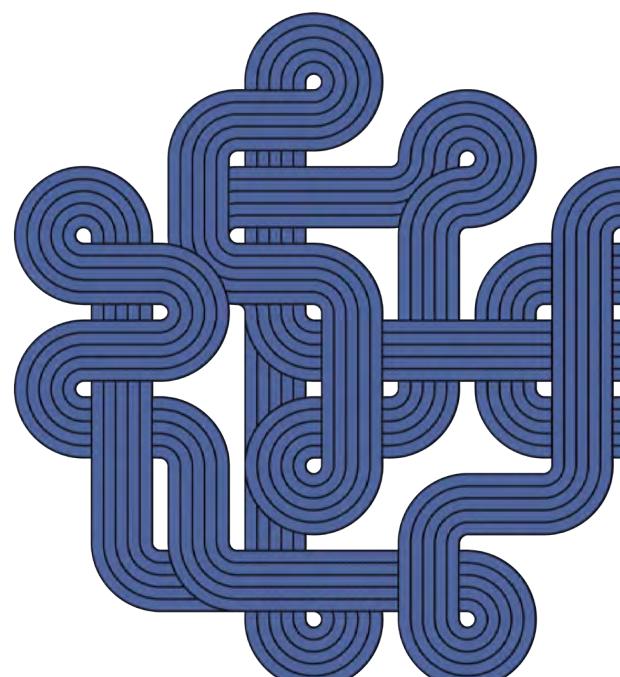
O prazo para a contestação começará a correr no quinto dia útil seguinte à confirmação e, para as intimações, o prazo para a resposta tem início a partir do momento em que o interessado obtém acesso à comunicação processual.

As mudanças visam padronizar procedimentos para assegurar clareza quanto a prazos e funcionalidades, além de adequar melhor a ferramenta para uso por diferentes públicos.

O QUE VAI ACONTECER SE AS EMPRESAS NÃO FIZEREM O SEU CADASTRO NO DJE ATÉ O DIA 30/05/2024?

O próprio Conselho Nacional de Justiça fará o cadastramento compulsoriamente através dos dados das empresas de médio e de grande porte contidas na Receita Federal do Brasil, que passarão a receber as intimações processuais através do DJE.

Dessa forma, é recomendável que as pessoas jurídicas que forem cadastradas compulsoriamente atualizem os seus dados cadastrais na plataforma do DJE, para que sejam evitados prejuízos processuais.



2024:

um ano de desafios, conquistas e transformações na NTC&Logística

Ao olhar para 2024, vejo um ano marcado por desafios e grandes avanços, que reforçaram a relevância do trabalho realizado pela NTC&Logística. Como assessora executiva da presidência, tive a oportunidade de atuar ao lado do presidente Eduardo Rebuzzi e sua diretoria executiva, cuja liderança determinada foi fundamental para alcançarmos resultados expressivos em um cenário político e econômico complexo.

Um dos aspectos centrais da assessoria executiva é garantir que o gabinete da presidência tenha o fluxo diário de seus assuntos devidamente encaminhado. Diariamente, recebemos demandas vindas de diferentes áreas da própria entidade, de setores externos, de entidades e federações parceiras. Todas essas questões passam pelas assessorias, que são responsáveis por organizar, priorizar e despachar os temas para garantir o bom andamento do gabinete e a efetividade das ações da presidência.

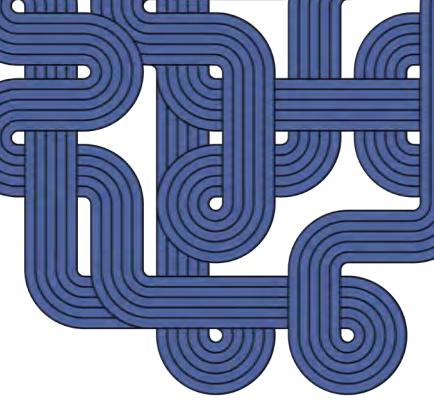
Além dessa função essencial de gestão e organização das demandas institucionais, tivemos o importante desafio de planejar e coordenar 16 eventos estratégicos da NTC&Logística. Entre eles, destaca-se a FENATRAN - Salão Internacional do Transporte Rodoviário de Cargas, uma realização da NTC - em parceria com a ANFAVEA e ANFIR, e organizada pela RX Brasil -, que representa a força da entidade no setor. A FENATRAN reúne nossos associados e os principais fornecedores da cadeia produtiva do transporte, reforçando o papel da NTC como arti-

culadora e integradora do setor.

Outro momento marcante do ano foi a realização do Prêmio NTC Fornecedores do Transporte. A premiação representou a retomada de um trabalho de pesquisa de mercado, feita pelo Instituto Datafolha junto aos associados da NTC, que elegeram os melhores fornecedores do setor. Este reconhecimento é fundamental, pois valoriza os parceiros que contribuem para a operação do transporte rodoviário de cargas.

Em 2024, também celebramos os 20 anos do projeto dos Seminários Itinerantes, uma iniciativa que reafirma o compromisso da NTC de estar presente em todas as regiões do Brasil. Realizamos uma edição comemorativa especial em Rondonópolis, cidade que sediou a primeira edição do projeto duas décadas atrás. Os Seminários Itinerantes são fundamentais para levar a entidade para fora dos grandes centros e fortalecer a conexão direta com os transportadores de diversas regiões, corroborando a importância do transporte de cargas em todo o território nacional.

Conduzimos, ao longo de 2024, uma agenda intensa no gabinete da presidência, promovendo reuniões e encontros estratégicos com parceiros institucionais. Esse trabalho, articulado pela assessoria, foi essencial para ouvir os representantes do setor, identificar necessidades e construir propostas de melhoria, consolidando ainda mais a NTC como uma entidade aberta ao diálogo e comprometida com o desenvolvimento do Transporte Ro-



Elisete Balarini

Assessora Executiva
da Presidência da
NTC&Logística

doviário de Cargas.

Conciliar a gestão institucional, o despacho cotidiano do gabinete e a organização de grandes eventos exigiu disciplina, visão estratégica e, sobretudo, trabalho em equipe. Foi graças ao empenho de todos que conseguimos transformar os desafios em oportunidades de crescimento e fortalecimento.

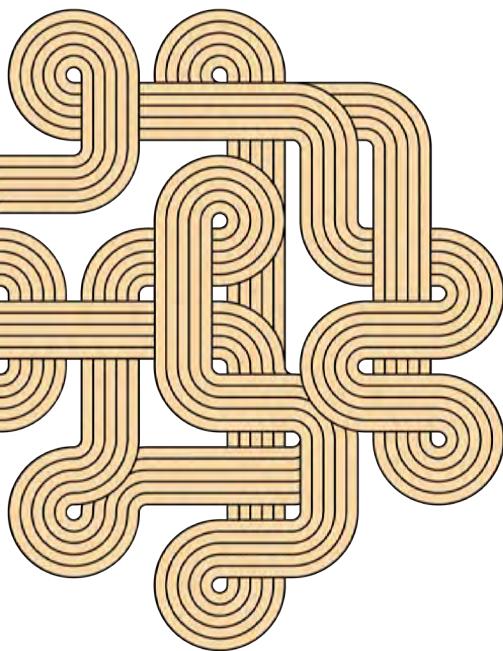
Enquanto nos preparamos para 2025, levo comigo a convicção de que a escuta ativa, a gestão eficiente e o fortalecimento das relações institucionais continuarão sendo os pilares do nosso trabalho. Tenho orgulho da trajetória construída até aqui e sigo comprometida em contribuir para que a NTC&Logística avance cada vez mais no cumprimento de sua missão.

Reflexões sobre a comunicação da
NTC&Logística em 2024 e

VISLUMBRE PARA 2025



Rodrigo Bernardino
Assessor de Comunicação e
Imprensa da NTC&Logística



Como responsável pela Comunicação da NTC&Logística, encerro este ano com um sentimento de realização e aprendizagem. Em 2024, enfrentamos um setor desafiador, com mudanças constantes e a necessidade de informar e engajar públicos diversos de forma ágil, clara e estratégica. Nosso trabalho foi pautado pela qualidade nas informações, pela escuta ativa das necessidades de associados, entidades parceiras e do mercado como um todo. A comunicação que construímos não é apenas um canal para transmitir dados, mas uma ponte que conecta e fortalece o ecossistema do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC).

Ao longo do ano, nos dedicamos a um esforço conjunto para ampliar o alcance das ações da Associação e de suas associadas, sejam empresas ou entidades regionais. Cada conquista do setor, cada desafio enfrentado e cada oportunidade explorada foram traduzidos em conteúdos que buscavam não apenas informar, mas também inspirar e engajar. Foi um trabalho que envolveu tanto a divulgação de informações essenciais quanto a construção de narrativas que destacaram o papel estratégico do Transporte Rodoviário de Cargas no desenvolvimento do Brasil.

Um desafio especial deste ano foi cobrir os grandes feitos e a visão estratégica do presidente Eduardo RebuSSI e de sua diretoria em seu primeiro ano de gestão. Sob sua liderança, a NTC&Logística trouxe uma perspectiva mais ampla e aprofundada, reforçando o papel do TRC na cadeia produtiva do Brasil e promovendo uma atuação integrada com projetos que impactam diretamente o setor. Essa abordagem elevou o trabalho da entidade, inspirando ações mais conectadas com as necessidades do mercado e fortalecendo sua relevância como representante do setor.

Destaco também nosso trabalho próximo à imprensa, que foi fundamental para amplificar nossa mensagem. Pautamos quase mil vezes veículos de comunicação, trazendo informações relevantes e contextualizadas sobre o setor para um público cada vez maior. Esse relacionamento



estreito com jornalistas e meios de comunicação nos permitiu dar visibilidade às ações da NTC&Logística e às necessidades do setor, cumprindo nossa missão de informar e impactar de forma ampla.

O Comitê de Comunicação teve um papel importante nessa jornada, contribuindo para alinhar práticas e capacitar nossas bases para se comunicar de forma eficiente e estratégica. O setor de transportes, com a sua complexidade e amplitude, exige um esforço contínuo de inovação e adaptação. Em 2024, fortalecemos nossa presença nas mídias sociais, explorando recursos modernos como Reels e Stories, e realizamos coberturas completas de eventos, resumos diários e balanços rápidos, conectando o público às nossas ações de maneira dinâmica e atrativa.

A cobertura de eventos foi, sem dúvida, um dos grandes destaques do ano. Mais do que relatar os acontecimentos, buscamos captar a essência de cada momento, valorizando debates, interações e resultados. Essa proximidade com os públicos do setor reforçou o papel da NTC&Logística como uma entidade

líder e conectada às realidades do Transporte Rodoviário de Cargas.

Com o olhar direcionado para 2025, nossa meta é expandir ainda mais esse trabalho. Queremos ampliar nossos processos de comunicação, estar ainda mais próximos das pessoas e continuar fazendo a diferença no setor. Nosso foco será intensificar o uso de tecnologias, diversificar formatos e conteúdos, e fortalecer ainda mais nossa relação com a imprensa e os veículos de comunicação. Sabemos que informar é poder, e comunicar bem é transformar.

Agradeço a todos que colaboraram conosco este ano: associados, parceiros, jornalistas, veículos de comunicação e toda a equipe que dedicou seu tempo e esforço para fazer nossa mensagem chegar mais longe. Nossa missão de levar as demandas e conquistas do setor para o maior número de pessoas permanece inabalável. Em 2025, seguiremos inovando, ouvindo e comunicando, para que, juntos, possamos continuar impulsionando o Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil.

O desafio e o compromisso da COMJOVEM:

NÚMEROS, CONQUISTAS E O FUTURO

Este ano foi um marco para a COMJOVEM. Representando os 27 núcleos espalhados por 15 estados do Brasil, com mais de 500 membros dedicados, alcançamos resultados extraordinários, que são o reflexo de trabalho árduo, compromisso e uma visão compartilhada de futuro. Os números falam por si: 1.262 horas de reuniões, 142 visitas técnicas, 50 artigos produzidos, 129 ações sociais e 205 doações de sangue. Cada uma dessas conquistas é um testemunho do espírito colaborativo e inovador que define a COMJOVEM.

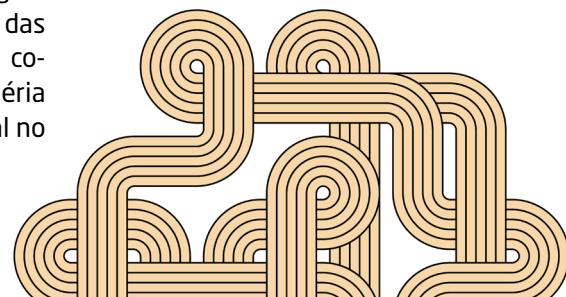
Este também foi um ano de eventos memoráveis. Entre os destaques, citamos o I Encontro Nacional de Coordenadores da COMJOVEM, um evento inédito promovido pelo presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi, com o objetivo de integrar os coordenadores regionais, consolidar estratégias e impulsionar o desenvolvimento das lideranças jovens no Transporte Rodoviário de Cargas. O I Encontro aconteceu no período anterior ao da abertura do CONET realizado em Itapema (SC) e contou com a presença dos presidentes de federações e sindicatos em cujas bases estão instalados os Núcleos Regionais da Comissão, com o imprescindível apoio dessas entidades.

Em parceria com a NTC&Logística, estivemos em todos os Seminários Itinerantes - que proporcionaram aprendizado e integração em diferentes regiões do país - e no projeto Olhar Empresarial, em Brasília, com o qual buscamos aproximar nossos membros das decisões que impactam o setor de transporte. Participamos também de inúmeras reuniões e eventos com o objetivo de aprender, compartilhar conhecimentos e aprimorar nossas iniciativas, sempre com o propósito de fortalecer a Comissão e contribuir para o desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas.

O Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico, ao longo desse ciclo, ofereceu conteúdos voltados à ampliação do olhar do empresário do setor de transporte para a empresa, a gestão e os lucros. Essa abordagem foi essencial para o fortalecimento das lideranças e para a modernização das práticas empresariais no setor. Foi uma honra contar com o trabalho do coordenador do Instituto, Geovani Serafim, e dos vice-coordenadores Valéria Melnik e Luiz Felipe Machado, que desempenharam um papel fundamental no



André de Simone
Vice-Presidente
Extraordinário de
Assuntos dos Jovens
Empresários da
NTC&Logística e
Coordenador Nacional da
COMJOVEM



desenvolvimento das ações do Instituto e no alcance dos seus objetivos.

Chegar a esses resultados não foi fácil. Enfrentamos desafios diversos, desde a logística de integração entre os Núcleos até a implementação de ações que realmente impactassem nossas comunidades. Mas foi o trabalho em conjunto, com o apoio essencial dos vice-coordenadores nacionais Priscila Zanette e Hudson Rabelo, que tornou tudo possível. A construção de uma COMJOVEM mais forte e mais alinhada depende da sinergia entre todos os seus membros, e isso é algo que valorizamos profundamente.

Olhando para o futuro, traçamos metas desafiadoras para o ciclo 2024/2025. Pretendemos realizar até 24 horas anuais de reuniões, incluindo seis presenciais, e intensificar as trocas entre Núcleos e coordenadores. Planejamos, ainda, a realização de visitas técnicas mais direcionadas e ações que promovam o aumento de 20% no número de novos associados à NTC&Logística e aos sindicatos locais. Nossa visão é clara: desenvolver novas lideranças, ampliar a presença de jovens empresários em posições de destaque e fortalecer a representatividade política.

Uma novidade importante será a inclusão das metas

ESG como um pilar estratégico. Nossa objetivo é trabalhar em projetos que reforcem a responsabilidade ambiental, o impacto social positivo e a governança ética do setor de Transporte Rodoviário de Cargas. Estamos convictos de que esses valores são essenciais para o crescimento sustentável e o legado que queremos deixar.

Quero expressar minha gratidão à diretoria da NTC&Logística e ao presidente Eduardo Rebuzzi, pelo apoio incondicional. Um agradecimento especial também aos nossos patrocinadores, que incentivaram os eventos e nos possibilitaram entregar resultados tão expressivos. Também agradeço aos parceiros, colaboradores e a cada membro que, ao longo dos 17 anos da COMJOVEM, ajudaram a construir um caminho de muitas conquistas e grande evolução para o setor de transporte.

O próximo ciclo já começou. Em 2025, continuaremos trabalhando com ainda mais dedicação, empenho e paixão, expandindo nossas ações e nos desafiando a ir além. Que possamos superar os desafios que virão, fortalecer nossos laços e continuar construindo uma COMJOVEM inovadora, sustentável e representativa, sempre a serviço do setor de Transporte Rodoviário de Cargas.

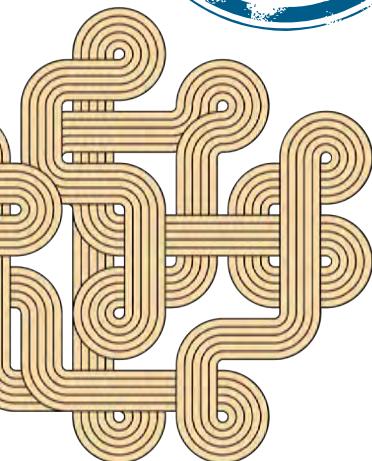


A ascensão da ameaça cibernética no TRC:

PROTEGENDO O FLUXO LOGÍSTICO



Thais Bandeira
COMJOVEM
Porto Alegre (RS)



A crescente digitalização do TRC, Transporte Rodoviário de Cargas, embora fundamental para sua eficiência e crescimento, trouxe consigo um grande desafio: a ameaça constante dos ataques cibernéticos. Os ataques podem comprometer operações, gerar danos financeiros, multas por descumprimento da lei e comprometer gravemente a reputação das empresas.

Um ataque cibernético ocorre na rede global de computadores, onde criminosos, conhecidos como hackers, tentam acessar dados, danificar ou destruir uma rede de sistemas. Essas violações podem fazer com que dados sigilosos sejam roubados ou expostos, e causar o roubo de identidade e extorsão do titular dos dados.

O Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico (IDM) apresentou, na "16ª Conferência de Tarifas: Segurança, Eficiência e Competitividade", o resultado de uma pesquisa realizada com os transportadores, em que o risco cibernético já aparece em sétima posição no ranking dos principais riscos do setor.

Por isso, a segurança cibernética, que é a prática de proteger computadores, redes, aplicações de softwares, sistemas essenciais e dados de possíveis ameaças digitais, pode não parecer uma nova tendência tecnológica emergente, visto que já existe há algum tempo, mas está evoluindo, assim

como outras tecnologias. Isso ocorre, em parte, porque as ameaças são constantemente novas. Os hackers malévolos não desistirão tão cedo e continuarão a encontrar formas de ultrapassar até as medidas de segurança mais rigorosas.

De acordo com o Gartner, até 2024, 60% das organizações usarão o risco de segurança cibernética como um determinante primário na condução de transações e compromissos comerciais com terceiros.

E quais são os tipos mais comuns de ataques cibernéticos no setor de transporte?

- **Phishing:** realizado por e-mail, direciona usuários a páginas falsas de instituições e bancos.
- **Ransomware:** malware que criptografa os dados da empresa e exige um resgate para liberar o acesso, podendo paralisar as operações.
- **Ataques de negação de serviço (DDoS):** é a sobrecarga de sistemas com tráfego excessivo, tornando-os indisponíveis, podendo interromper sistemas de rastreamento e gerenciamento de cargas, afetando a eficiência operacional.
- **Malware:** software malicioso que pode infectar sistemas para roubar dados, espionar ou causar danos, comprometendo a integridade dos



dados dos sistemas de transporte.

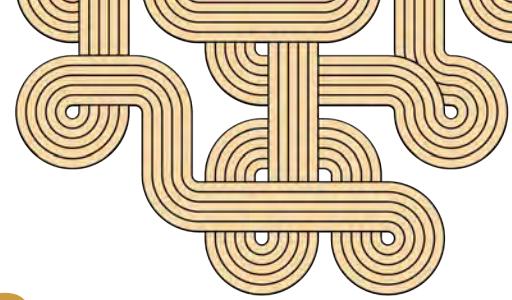
- **Ataques de engenharia social:** é a manipulação psicológica de funcionários para obter informações confidenciais ou acesso a sistemas, podendo resultar em acesso não autorizado a sistemas de gerenciamento de transporte e dados sensíveis.
 - **Ataques a dispositivos IoT:** é o comprometimento de dispositivos conectados à internet, como sensores e rastreadores de carga, podendo levar à manipulação de dados de localização e status de carga, afetando a logística e segurança da carga.
 - **Ataques a sistemas de navegação e rastreamento:** é o comprometimento de sistemas GPS e de rastreamento de veículos, podendo resultar em desvio de rotas, perda de cargas e de segurança.
 - **Roubo de identidade e fraude:** é o uso de informações roubadas para realizar transações fraudulentas ou acessar sistemas, podendo levar a perdas financeiras e danos à reputação da empresa.
 - **Ataques a sistemas de gestão de transporte (TMS):** é o comprometimento de software que gerencia operações de transporte, podendo causar interrupções operacionais e vazamento de dados sensíveis.
 - **Ataques à infraestrutura crítica:** é o comprometimento de sistemas de infraestrutura, como redes elétricas e de comunicação, podendo resultar em interrupções generalizadas e afetar a capacidade de transportes de cargas.
- Diante do crescimento desses ataques, as empresas do setor devem adotar uma abordagem abrangente de segurança cibernética para mitigação imediata dos

riscos, como treinamento de funcionários para reconhecer e evitar ameaças; implementação de soluções de segurança, como firewalls, antivírus e sistemas de detecção de instruções; backup regular de dados e planos de recuperação de desastres; monitoramento contínuo de sistemas e redes para detectar atividades suspeitas e atualização de software e sistemas para corrigir vulnerabilidades.

É essencial também considerar a contratação de profissionais especializados em segurança cibernética, incluindo hackers éticos (pentesters). Esses especialistas realizam testes de penetração para identificar e explorar vulnerabilidades nos sistemas, ajudando a fortalecer a defesa contra possíveis ataques.

Outra ação protecional que as empresas podem avaliar é a contratação de um seguro contra ataques cibernéticos, também conhecido como seguro cibernético ou seguro de responsabilidade cibernética. Trata-se de uma ferramenta essencial para proteger empresas contra os impactos financeiros e operacionais de incidentes cibernéticos. Esse tipo de seguro oferece cobertura para uma ampla gama de riscos associados a ataques cibernéticos e violações de dados.

A segurança cibernética não é apenas uma questão de TI, mas sim um elemento estratégico essencial para o sucesso das empresas de TRC. Ignorar os riscos crescentes pode originar consequências devastadoras. É imperativo que as empresas invistam em soluções robustas de segurança cibernética, capacitem seus funcionários e se preparem para os desafios do futuro, garantindo a continuidade dos negócios e a confiança de seus clientes em um mundo cada vez mais digital.



Blockchain e Contratos Inteligentes :
solução nova para um

PROBLEMA ANTIGO

De um enredo de uma série da HBO como Westworld a uma distopia totalitária como a criada por George Orwell no livro 1984, muito se teoriza sobre a inserção de mais tecnologia no nosso cotidiano. Entretanto, pouco se especula sobre as oportunidades de ganhos que surgem com a introdução de soluções tecnológicas simples em nossa realidade. Uma dessas soluções é o Blockchain associado aos Contratos Inteligentes.

Apesar do nome pomposo, Blockchain é um conceito simples. Consiste em uma gravação digital de informação que é executada ou compartilhada com aqueles que se interessam. Suas características essenciais são: imutabilidade das informações gravadas; descentralização do processo de gravação e distribuição da informação; auditabilidade e capacidade de automatização. Em uma analogia leiga, o Blockchain é uma informação oficial.

É esta capacidade de tornar algo oficial no digital que concedeu ao Blockchain contornos revolucionários. Anteriormente, verificar a veracidade de informações no campo digital era quase impossível. No Blockchain, as auditorias são realizáveis, pois os dados são gravados em cadeia. Cada bloco de informação contém um hash, que é

uma série de números e letras calculada a partir do bloco anterior. Desta forma, cada bloco depende de todos os blocos anteriores. Qualquer alteração no conteúdo de um bloco propaga uma reação sequencial. Assim, cada novo dado, para ser introduzido, necessita de consenso entre todos os agentes da operação, oferecendo confiabilidade e segurança na informação oferecida. Novamente em uma comparação menos abstrata, hashes são números de séries de um produto. Um hash individual seria um conjunto de 3 números dentro deste número de série, enquanto o Blockchain seria o diário oficial no qual se consegue verificar a legenda para cada um destes códigos colocados no número final. O interessante desta tecnologia é que, diferentemente do seu irmão analógico, as informações estão disponíveis imediatamente a todas as partes interessadas.

Durante as reuniões de Núcleo, os membros da COMJOVEM Belo Horizonte e Região discutiram a importância de acompanhar o ciclo de vida da carga, principalmente aquelas com alto nível de adulteração. Em 2007, por exemplo, o Ministério Público constatou que mais de 300 mil litros de leite contendo formol, água oxigenada



Vandressa Barroso
COMJOVEM Belo
Horizonte e Região (MG)



e soda cáustica foram colocados à venda. De um total de 275 denunciados pela fraude do leite, 25 foram condenados e, em sua maioria, transportadores. Em um cenário como este, um transportador terceirizado estaria exposto a riscos legais e comerciais, por involuntariamente estar envolvido em uma cadeia de suprimentos criminosa.

Com a tecnologia do Blockchain, situações similares seriam evitadas. Os recibos e certificados em papel podem ser facilmente modificados por falsificadores, ao contrário dos registros criptográficos. Outro ponto é a disponibilidade imediata para fins de auditoria a todos os integrantes da relação comercial, sejam eles intermediários ou terceiros interessados como órgãos regulatórios. No ambiente do transporte de cargas, essa rastreabilidade, como idealizada pelos membros em reunião de Núcleo, eleva significativamente o valor percebido pelo cliente produtor de bens de elevado valor, tais como produtores farmacêuticos, com investimento relativamente baixo. Abre-se aqui, a necessidade de uma breve explicação de outro

conceito intrínseco ao Blockchain: os Contratos Inteligentes.

Os Contratos Inteligentes são automatizações executadas quando condições predeterminadas são satisfeitas. Estes, por definição, não são necessariamente baseados em Blockchain. A ideia original era digitalizar e automatizar contratos legais, porém, com a associação ao Blockchain, se tornou possível automatizar o processo de validação de condições de forma segura e objetiva. O maior benefício desta abordagem é eliminar a dependência de intermediários para a verificação de trocas financeiras, assim como de fluxos de auditoria.

No ambiente logístico, prazos de entrega menores oferecem vantagem competitiva. Diferentes territórios têm políticas regulatórias variadas. A cultura e a sociedade de uma região têm impacto em como as operações logísticas são gerenciadas e executadas. Esta subjetividade se mostra ainda mais presente nas operações internacionais. Cotidianos são os casos de cargas confiscadas por órgãos de fiscalização por incompatibilidade de informações. A

incerteza decorrente destes fatores subjetivos gera um risco difícil de avaliar e mitigar para os entes logísticos.

Esses desafios ampliaram-se para empresas modernas que possuem consumidores e fornecedores espalhados pelo mundo. Entretanto, Contratos Inteligentes associados ao Blockchain podem reduzir os atrasos envolvidos numa cadeia de abastecimento complexa, através do armazenamento e gerenciamento de informações de forma unificada e simplificada.

Resumidamente, uma realidade mais tecnocêntrica não envolve teorias mirabolantes nas quais androides dominam o mundo. A principal diferença entre bancos de dados convencionais e gerenciamento de dados baseada em Blockchain é que, no último, os dados são imutáveis, distribuídos e descentralizados por natureza. O Blockchain é uma solução nova para um problema antigo: comunicação eficaz e segura. Cabe a nós alterar a perspectiva para viver a tecnologia como ferramenta de enriquecimento das relações humanas e comerciais.



Com programação especial,

SEMINÁRIO ITINERANTE

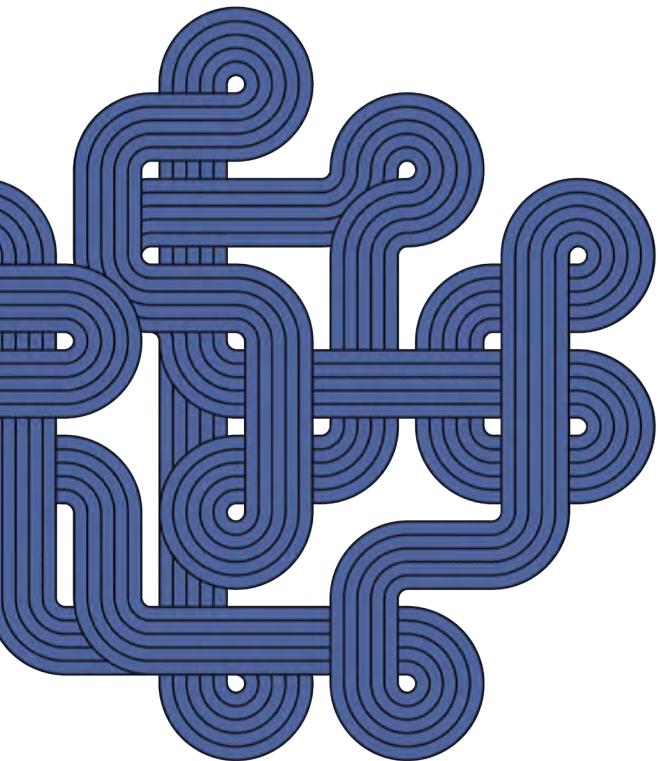
da NTC&Logística completou 20 anos

O ano de 2024 registrou um marco significativo para a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística e também para a COMJOVEM (Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas), ao consolidar duas décadas de realização do projeto "Seminário Itinerante", criado e desenvolvido pela NTC&Logística em 2004, com o objetivo de promover capacitação técnica e oportunidade de negócios aos empresários, jovens empresários e executivos do setor de Transporte Rodoviário de Cargas, em todas as regiões do Brasil.

Após instituída a COMJOVEM Nacional como órgão consultivo e auxiliar da administração da NTC&Logística - por meio do Ato Presidencial nº 23, de 7 de janeiro de 2008 -, com a responsabilidade, entre outras, de qualificar e formar novas lideranças, a organização dos Seminários Itinerantes passou a contar com o valioso apoio da Comissão.

Cumprindo a missão de estar ao lado dos transportadores rodoviários de cargas, propiciando suporte e conhecimento, a NTC&Logística e a COMJOVEM conduziram o Seminário Itinerante a diversos pontos do país, vindo a atingir um público expressivo. Com uma programação diversificada, o evento abordou inúmeros assuntos voltados às operações e ao crescimento das empresas do setor. Além disso, o Seminário Itinerante buscou estimular a integração e despertar o interesse dos jovens empresários e executivos por participar da construção do futuro do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil.

Para Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística, completar duas décadas de realização de um evento multiplicador como o Seminário Itinerante é motivo de orgulho para a entidade e o setor. "Celebrar 20 anos do Seminário Itinerante, com a cooperação agregadora da COMJOVEM, significa reconhecer o acerto da iniciativa e os resulta-





20 ANOS

SEMINÁRIO ITINERANTE

dos positivos alcançados. Durante todo esse tempo, vimos esse projeto crescer e evoluir no propósito de ampliar experiências e aproximação Brasil afora, sedimentando o progresso do TRC.”

André de Simone, coordenador nacional da COMJOVEM, também destaca o papel da Comissão na evolução do evento. “A COMJOVEM tem sido essencial para a formação de líderes, e o Seminário Itinerante reflete o compromisso da NTC, em parceria com a Comissão, de expandir conhecimento e planejar o futuro do transporte com responsabilidade”.

Em comemoração aos 20 anos do Seminário Itinerante, a NTC&Logística, em conjunto com a COMJOVEM, desenvolveu uma programação especial ao longo de 2024, com seis diferentes destinos, passando pelas cidades de Santos-SP, Belo-Horizonte-MG, Uberlândia-MG, Fortaleza-CE, Rondonópolis-MT e Joinville-SC. Um dos destaques dessa programação especial foi o retorno a Rondonópolis, cidade que sediou, em 2004, a primeira edição do Seminário Itinerante.

Em todas as edições realizadas durante o ano, a NTC&Logística e a COMJOVEM trouxeram à discussão inúmeros assuntos, como custos de fretes e defasa-

gem de insumos; contribuições das instituições para o TRC; sucessão familiar e constelação sistêmica nas empresas; riscos na contratação de profissionais como pessoas jurídicas; atualizações sobre a Reforma Tributária e o Domicílio Judicial Eletrônico; inclusão, diversidade e muito mais.

Confirmando a excelência do trabalho empreendido por meio do Seminário Itinerante desde a sua criação e, particularmente, em 2024, ano rico em debates e de comemoração do 20º aniversário do projeto que sempre visou estar mais próximo do empresário de Transporte Rodoviário de Cargas, levando debates presenciais a todas as regiões do país, o presidente da NTC&Logística - também em nome da Diretoria da entidade - registrou agradecimentos a todos que tornaram possível o êxito alcançado em cada local onde o evento foi recebido - entidades, patrocinadores e apoiadores institucionais. Nesse mesmo contexto, o presidente Eduardo Rebuzzi elogiou também a atuação da COMJOVEM Nacional e dos Núcleos Regionais, citando o brilhante desempenho do coordenador nacional, André de Simone, e dos vice-coordenadores nacionais, Hudson Rabelo e Priscila Zanette.

NTC&Logística reforça

RELACIONAMENTO INSTITUCIONAL

com o mercado em 2024

Aproximação com a cadeia produtiva e diálogo permanente fortalecem a representatividade do TRC

Ao longo de 2024, o presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística-NTC&Logística, Eduardo RebuSSI, intensificou a agenda institucional com o objetivo de ampliar a interlocução com os diversos segmentos que compõem e influenciam o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). Por meio de reuniões estratégicas, visitas técnicas e encontros com representantes da cadeia produtiva do transporte - fabricantes de veículos e equipamentos, fornecedores de tecnologia, associações do setor -, buscou fortalecer o diálogo com o mercado, contribuir com o desenvolvimento de soluções conjuntas e expandir a atuação da NTC em pautas prioritárias para o setor.

A iniciativa tem por objetivo incrementar ações propositivas e colaborativas junto a outros segmentos econômicos relacionados ao TRC, consolidando o papel da NTC&Logística como a principal representante do setor no cenário nacional e internacional.

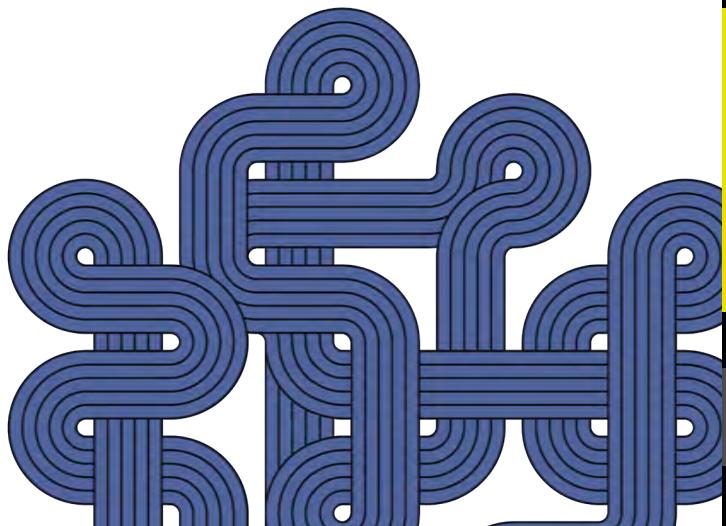
Para o presidente da entidade, Eduardo RebuSSI, essa aproximação é essencial para a construção de um ambiente mais favorável ao crescimento do transporte de cargas no Brasil. "Estar junto dos principais atores que movimentam a economia nacional é uma forma de fortalecer o setor, contribuir com a formulação de políticas públicas mais eficazes e buscar soluções sustentáveis e inovadoras que impactem positivamente toda a cadeia logística", enfatizou.

Durante o ano, os temas tratados nas agendas foram diversos, desde questões regulatórias e de infraestrutura até assuntos voltados à inovação, seguran-

ça, sustentabilidade e qualificação. A pluralidade dos debates reforça a necessidade de uma atuação ampla, integrada e voltada para o futuro do TRC.

A NTC&Logística mantém o firme compromisso de fortalecer institucionalmente o setor, acreditando que o relacionamento com o mercado e com os agentes da cadeia produtiva é um dos pilares fundamentais para promover avanços reais e duradouros. "Tivemos uma agenda muito positiva nesse primeiro ano de gestão à frente da NTC&Logística. Tenho certeza de que esses encontros fortalecem a nossa representatividade e são essenciais para ratificarmos aos diferentes players o quanto o TRC é importante para o desenvolvimento da economia brasileira", afirma RebuSSI.

Com base nesse trabalho contínuo, a entidade já projeta novas ações e parcerias estratégicas para 2025, com foco no crescimento do setor e no desenvolvimento econômico e social do país.



REPRESENTATIVIDADE EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL



Rua Orlando Monteiro, 21
Conjt. 22 - Vila Maria - SP



(11) 3051-4320



sindipesa@sindipesa.org.br



youtube.com.br/sindipesa



@sindipesa



**Uma só voz, pela moralização,
eficiência, competitividade e
lucratividade do setor**



Quase toda a riqueza produzida no Brasil, em algum momento, passa por um implemento rodoviário.

Nesses 45 anos de atividades, a ANFIR tem trabalhado arduamente cuidando dos interesses coletivos de suas associadas e participando ativamente em ações cujo objetivo seja melhorar ainda mais a segurança passiva de todos os implementos rodoviários fabricados no País.

O Brasil produz, a ANFIR conduz.

E assim vamos contribuindo com o progresso e o desenvolvimento, transportando os resultados do trabalho dos brasileiros que acreditam na construção desse grande País.



O BRASIL PRODUZ // A ANFIR CONDUZ



www.anfir.org.br

ASSOCIE-SE!