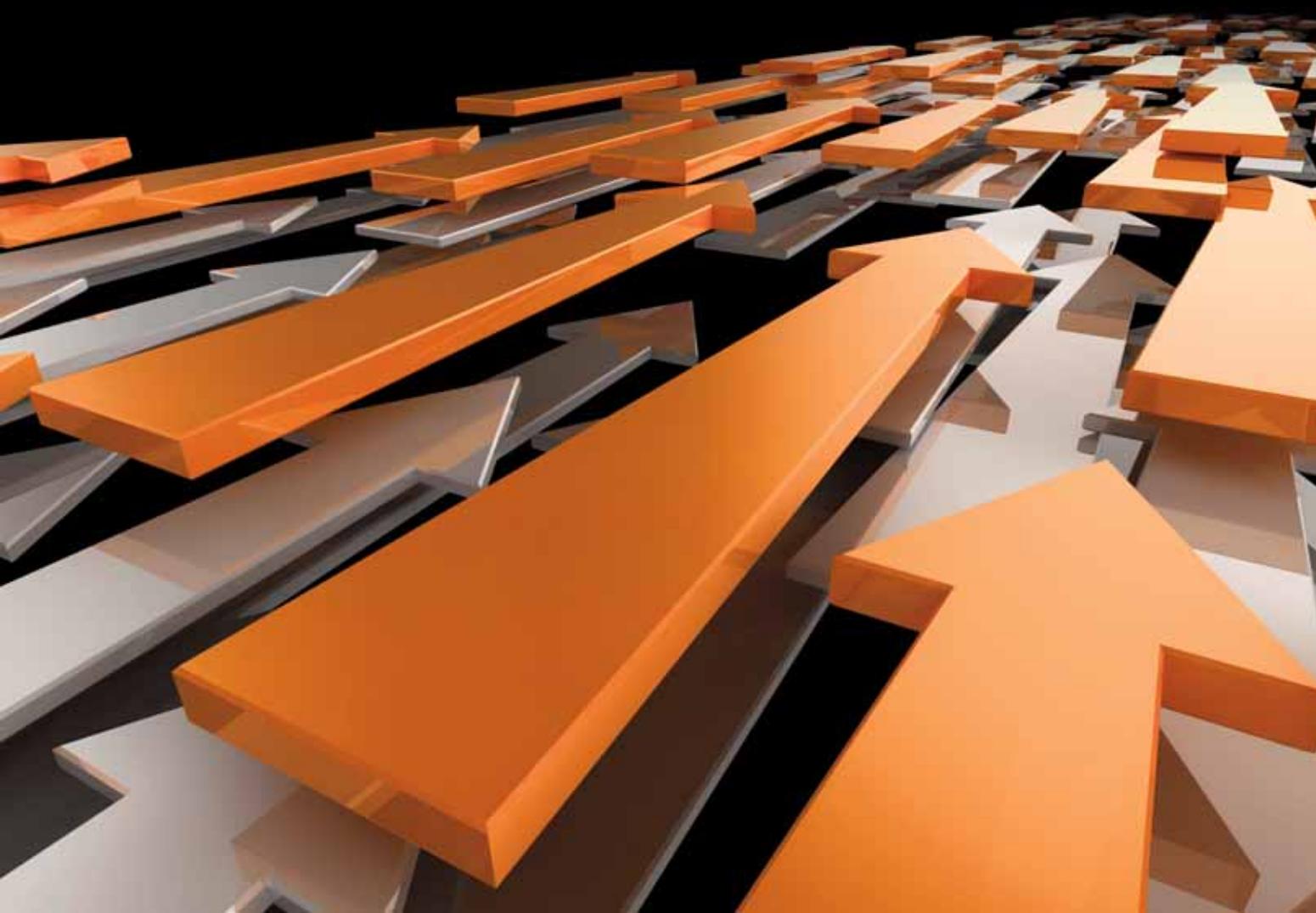


BRASIL TRANSPORTES • EDIÇÃO ANUAL 2016-2017



SEU DESTINO É NOSSO COMPROMISSO



RESPEITE A SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO

A tranquilidade de estar na estrada sem preocupações é a maior prova de nosso compromisso.

*Por isso, a Randon garante toda qualidade e segurança dos seus produtos
prezando sempre pela inovação e tecnologia.*

Com a Randon, você alcança seu destino.

Empresas

RANDOM[®] *presente na
sua vida*

www.empresasrandom.com.br

BRASIL TRANSPORTES • EDIÇÃO ANUAL 2016-2017



TRIÊNIO 2014 | 2016

Diretoria • 1º janeiro 2014 a 31 dezembro 2016

José Hélio Fernandes • Presidente
Urubatan Helou • Vice-Presidente
Vander Francisco Costa • Vice-Presidente de Transporte
Antonio de Oliveira Ferreira • Vice-Presidente de Logística
Francisco Pelucio • Diretor Financeiro
Romeu Natal Panzan • Diretor
Antonio Pereira de Siqueira • Diretor
Irani Bertolini • Diretor

Conselho Fiscal

Antonio Luiz Leite
Baldomero Taques Neto
Jacinto Souza Dos Santos Jr.
José Antonio Fiorot
Oswaldo Dias De Castro

Vice-Presidentes Regionais

Antonio Pereira de Siqueira • BA
Eduardo Ferreira Rebuza • RJ
Irani Bertolini • Região Norte
Liemar Pretti • ES
Paulo Sérgio Ribeiro da Silva • MG
Pedro José de Oliveira Lopes • SC
Sérgio Malucelli • PR

Vice-Presidentes Extraordinários

Adalcir Ribeiro Lopes • Transporte de Cargas Especiais
Ademir Pozzani • Relações Internacionais
Ana Carolina Ferreira Jarrouge • Assuntos dos Jovens Empresários
Cláudio Cavol • Transporte de Carga Lotação
Clóvis Antonio Gil • Transporte de Produtos Farmacêuticos
Geasi Oliveira de Souza • Agronegócio
Irineu Vobeto • Transporte de Granéis e Sólidos
José Maria Gomes • Transporte de Produtos Perigosos
José Antonio Cordeiro • Transporte de Produtos Refrigerados
Marcelo Martins Patrus • Transporte de Carga Fracionada
Roberto Mira • Segurança Patrimonial
Roberto Mira Júnior • Assuntos Trabalhistas
Sergio Gonçalves Neto • Responsabilidade Social
Vander Francisco Costa • Assuntos Tributários

BRASIL TRANSPORTES EDIÇÃO ANUAL 2016-2017

Direção executiva
Dimas Barbosa de Araujo
Coordenação Editorial
Katia Rocha
Assistente de Coordenação
Rodrigo Mastrogiovanni e Fellipe Sales
Coordenador Técnico
Neuto Gonçalves dos Reis
Revisão
Fábio Soldá Barbosa de Araujo
Direção de Arte
Hiro Okita
Assistente de Arte
Diva Maddalena
Tratamento de Imagem
Américo Freiria
Produção Comercial
Elisete Balarini e Rodrigo Bernardino
Impressão e Acabamento
Ipsilon Gráfica

São Paulo | Sede:

Rua Orlando Monteiro, nº 1
(antiga Rua da Gávea, nº 1390)
Vila Maria • São Paulo/SP
CEP 02121-020 • Tel. (11) 2632.1500

Brasília | Subsede:

SAS - Quadra 1 • Lotes 1/A • Bloco J
Torre A • 7º andar
Brasília/DF • CEP 70070-010
Tel. (61) 3322.3133 • Fax (61) 3226.5569

A NTC&&Logística não se responsabiliza
pelas opiniões expressadas pelos entrevistados
e pelos artigos assinados aqui publicados.
Fechamento desta edição em 17.11.2016

A Revista Brasil Transportes – Edição Anual 2016/2017 é uma publicação já consagrada no TRC. Utilizada como instrumento de pesquisa e ferramenta de gestão, esta revista tem como objetivo divulgar informações importantes sobre o transporte de cargas brasileiro. Organizada em cinco seções, traz um compilado do ano no que diz respeito a aspectos relevantes que fazem parte do TRC em seu dia a dia.

Na seção Ponto de Vista, encontramos a entrevista do Presidente José Hélio Fernandes que fala como foi o ano de 2016, bem como dos principais temas que envolveram o transporte de cargas como o Marco Regulatório e a Reforma Trabalhista. Além destes temas, Fernandes comenta sobre as atitudes que tem tomado diante da NTC para fomentar uma melhor gestão no TRC.

A seção Panorama apresenta o setor a partir do momento econômico exibindo as perspectivas e tendências de mercado. Destaque para o artigo elaborado por Alex Agostini sobre o Cenário Econômico Prospectivo e para a sondagem feita com empresários do setor para saber o que eles têm feito para superar a crise econômica, de Lauro Valdívia.

A seção Atitude abrange as ações que NTC&Logística vem tomado diante dos problemas do transporte de cargas. O artigo de Marcos Aurélio Ribeiro explica de forma clara questões fundamentais do marco regulatório. Não deixe de ler a matéria histórica do CONET&Intersindical, importante fórum resgatado pela Diretoria da NTC, e o artigo sobre o Roubo de Cargas, do Coronel Paulo Roberto de Souza. Nesta seção você ainda encontra as informações sobre o Seminário Brasileiro do TRC e seus desdobramentos e também uma matéria sobre os eventos realizados pela NTC e o conteúdo levado nestas ocasiões. Vale a pena ler!

Já a seção Gestão traz as informações importantes para o gerenciamento das empresas de transporte de cargas. Assuntos como a Reforma Trabalhista e a Terceirização são abordados nos artigos de Narciso Figueirôa Jr e trazem dados importantes que norteiam o que se deve fazer para minimizar seus problemas com a justiça trabalhista. Para quem gosta de tecnologia e busca novas ferramentas para a gestão de sua empresa não deve deixar de ler a matéria Plataformas Colaborativas. Lá estão todas as informações de como e porque trabalhar em nuvem. Além disso, temos o artigo sobre as mudanças de normas do CONTRAN, essencial para a circulação de acordo com a legislação e detalhes sobre o exame toxicológico.

Na seção COMJOVEM, o leitor encontrará um balanço da COMJOVEM Nacional e uma detalhada linha do tempo de todas as atividades realizadas pelos núcleos durante o ano. Nesta seção ainda temos a trajetória de sucesso de Tayguara Helou, o presidente mais novo eleito pelo SET-CESP, e as ações do Instituto de Desenvolvimento Mercadológico da COMJOVEM.

Para finalizar, um ensaio fotográfico sobre a diversidade dos implementos rodoviários.

Boa leitura!



PONTO DE VISTA

PANORAMA

ATITUDE

GESTÃO

COMJOVEM

ENSAIO FOTOGRÁFICO

06

08 • Atitude e Gestão

16

- 18 • Cenário Econômico Prospectivo
- 42 • Análise conjuntural dos custos do transporte rodoviário de cargas
- 50 • Como estamos enfrentando a crise

52

- 54 • O TRC em Brasília
- 62 • Marco regulatório
- 64 • CONET&Intersindical
- 70 • Roubo de cargas
- 72 • Recuperação tarifária

74

- 76 • Reflexões sobre a reforma trabalhista
- 82 • Terceirização em debate
- 84 • Exame toxicológico
- 88 • CONTRAN - Um ano pródigo em Resoluções
- 92 • Plataformas colaborativas

96

- 98 • Resultados da ComJovem
- 102 • Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico
- 104 • Tayguara Helou: uma história para se inspirar
- 110 • ComJovem em ação

134

- 134 • Implementos rodoviários

PONTO DE VISTA

entrevista com José Hélio Fernandes

Atitude e Gestão: o lema, instituído por
José Hélio Fernandes, que norteia as ações da
NTC&Logística rumo ao desenvolvimento do TRC



Atitude e Gestão

O lema, instituído por José Hélio Fernandes, que norteia as ações da NTC&Logística rumo ao desenvolvimento do TRC

Por Katia Rocha

Em 2016, José Hélio Fernandes, encerra seu primeiro mandato como presidente da NTC&Logística. Nestes três anos, Fernandes enfrentou diversas mudanças políticas e econômicas que afetaram diretamente o transporte de cargas.

Com o lema “Atitude e Gestão”, seu mandato foi marcado por ações que pudessem colocar o TRC de volta ao rumo do desenvolvimento. Uma das ações de destaque foi a retomada do CONET – Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Tarifas e Mercado; que volta a reunir empresários e líderes do setor para discutiram a questão tarifária, um dos grandes problemas do TRC.

Mas como muitos dos problemas enfrentados pelo transporte de cargas implica em mudanças ou adequações na legislação, José Hélio tem trabalhado incansavelmente junto às autoridades e órgãos públicos buscando viabilizar as alterações necessárias. Bons exemplos disso são os trabalhos realizados sobre a reforma trabalhista e acompanhamento da discussão do marco regulatório do TRC.

Ciente de que as questões citadas acima precisam de união e força para chegarem ao objetivo esperado, Fernandes tem procurado unir cada vez mais o setor para definirem em conjunto quais os temas serão levados como bandeiras do TRC. Para isso, a cada edição, a reunião Intersindical se transforma em um fórum ainda mais democrático que permite a participação de todos.

Eleito para mais um mandato frente a NTC, José Hélio Fernandes dará continuidade ao trabalho iniciado com o foco na retomada do crescimento do setor, buscando segurança jurídica e uma concorrência leal dentro deste mercado.

Para comentar estes fatos e fazer um balanço do ano para o TRC, realizamos uma entrevista exclusiva com José Hélio Fernandes na sede da NTC&Logística em São Paulo, no dia 10 de novembro de 2016, que você confere a seguir.

1. Como foi o ano de 2016 para o transporte de cargas?

O ano de 2016 foi realmente muito difícil, não só para o transporte de cargas, mas para todos os setores do Brasil. Para o TRC, em específico, foi um ano bem complicado pois já víhamos de um 2015 ruim, e entramos em 2016 com um cenário complexo, principalmente na questão política, o que afetou diretamente a economia. Desde o começo do ano, o embate do impeachment, que se desenrolou por quase todo o ano efetivando-se apenas no final de agosto, atrapalhou qualquer possibilidade de retomada.

A questão do impeachment afetou a todos. Por isso, em março de 2016 o setor teve um posicionamento firme e claro através de manifestação pública, de ser a favor do impeachment. Claro que não fomos os responsáveis pela sua efetivação, mas acreditamos que era necessá-

“ O trabalho junto ao Congresso Nacional necessita do envolvimento de todo mundo, não só dos líderes, da NTC, da CNT. É preciso que todos, incluindo os empresários, se mobilizem para podermos, juntos, fazer com que os nossos deputados entendam as nossas propostas e aceitem as sugestões.”

rio uma mudança para, quem sabe, podermos voltar a ver algum desenvolvimento.

Agora estamos no início de um novo governo com um mandato efetivo do presidente Michel Temer e esperamos que este consiga fazer as reformas necessárias para que a economia volte a crescer. Todas as reformas propostas são muito importantes, seja a previdenciária, a política, a tributária ou a trabalhista. Esta última é fundamental, tanto para o TRC quanto para todos setores produtivos, como indústria, comércio ou serviços.

Hoje, ninguém mais tem dúvida que a questão trabalhista é um empecilho para o desenvolvimento com esta legislação ultrapassada e não privilegia o acerto entre as partes. O trabalhador é representado pelas entidades, que são altamente profissionalizadas e trabalham para estabelecer as regras de cada setor, mas infelizmente a justiça do trabalho muitas vezes não reconhece nada disso. É muito comum vermos não serem aceitas cláusulas que estão nas convenções coletivas, o que gera uma insegurança jurídica muito grande. E isso chegou a um ponto insustentável. Diante disto, o setor de transporte de cargas tem se posicionado firmemente e iremos trabalhar incansavelmente para, no mínimo, amenizar as dificuldades que a legislação trabalhista nos impõe.

Para 2017, esperamos que a economia melhore. Em 2015, o PIB foi negativo em cerca de 3,8%; e provavelmente em 2016 teremos de novo, um PIB negativo, superior a 3%. Espera-

mos que em 2017 já haja algum crescimento, mesmo que pequeno, mas que o PIB seja pelo menos positivo, pois isso já significa muita coisa. Sair de um PIB negativo, na casa dos 3 pontos, e ir para um PIB positivo de 1%, já é uma retomada.

Sabemos que para existir qualquer possibilidade de desenvolvimento estas reformas, citadas anteriormente, serão fundamentais. O governo já aprovou e já está no Senado o teto dos gastos públicos, que também é muito importante. Todas estas outras que estão a caminho são essenciais para uma retomada. Com isso, esperamos que o país possa realmente voltar a crescer, gerando emprego e renda, e o TRC consiga sair desta situação, que eu acredito que tenha sido um dos períodos mais difíceis da história do transporte de cargas em todos os tempos.

2. Desde 2014, o seu mandato na NTC vem sendo marcado pela retomada da discussão da questão tarifária e a comercialização no TRC. Para isso, você trouxe de volta o CONET. Quais são suas expectativas em relação a isso?

O CONET tem um foco muito claro na comercialização dos serviços de transporte de cargas e na discussão das questões tarifárias, que é um tema de grande relevância para o setor. Quando decidimos retomar foi justamente por que conhecíamos a história destas reuniões e a importância que teve no setor em relação a esta questão.

Acredito que tenha sido uma decisão assertiva, pois além de discutir o aspecto das tarifas de transporte o CONET volta a se tornar um momento único que reúne os empresários e as lideranças do Brasil inteiro para buscar soluções para os problemas do TRC. A participação vem crescendo a cada edição.

A importância disso é conseguir unir as informações do país inteiro em um só local. Desta forma, mesmo com a imensidão do país, ficamos sabendo o que está acontecendo no Norte, no Sul, no Nordeste, no Centro-Oeste; o que nos possibilita uma visão ampla do setor. Isto traz para este fórum uma capilaridade incrível de informações a partir de um debate franco e democrático.

Para quem participa do CONET, o mais importante é levar de volta para suas bases as informações debatidas durante a reunião e disseminar amplamente junto a todos os transportadores de suas respectivas regiões as questões colocadas em pauta neste fórum, principalmente, as relacionadas a comercialização. É essencial que as informações cheguem a todos os transportadores, sejam grandes, médios ou pequenos. Todos precisam saber quais os custos e as tarifas que precisam ser aplicadas na comercialização dos serviços prestados.

Com o CONET, estamos podendo acompanhar a dinâmica do setor neste tempo de crise. Sabemos que hoje os aumentos de tarifas não estão sendo repassados, até em função da retração econômica. Estamos em um período de grande dificuldade e, com isso, repassar preços e recompor os custos está sendo uma tarefa árdua para o transportador. Neste sentido, o CONET busca trazer o conhecimento que o empresário precisa para tomar as decisões nas suas empresas.

Nesta retomada, o CONET acabou tendo uma outra roupagem, um novo formato, que é a Intersindical. A Intersindical reúne as lideranças do TRC para debater temas de extrema importância que possam ser considerados

bandeiras do setor. Para isso, são colocadas as propostas em pauta e, através do voto, que é a forma mais democrática possível, definimos o que devemos defender. Com isso, as propostas deixam de ser uma decisão de uma ou de outra entidade e passam a ser de todas.

O trabalho da NTC neste processo é organizar as informações para que as propostas aprovadas sejam defendidas por todos. Como exemplo temos as propostas sobre a questão trabalhista que foram discutidas na Intersindical, em Bento Gonçalves, e hoje já se tornaram projetos de lei na Câmara Federal onde deveremos defendê-las.

Mas, por se tratar de uma bandeira definida em conjunto por líderes do setor, o trabalho passa a ser coletivo, já que todas as entidades se envolveram e devem conscientizar sua base na Câmara sobre a importância dessas propostas para o TRC. Acredito que, para obtermos sucesso, é essencial que todos trabalhem unidos por estas bandeiras. É isto o que a Intersindical traz.

O trabalho junto ao Congresso Nacional necessita do envolvimento de todos, não só dos líderes ou de suas entidades sindicais, federações, associações, da NTC, da ou da CNT. É necessário que todos, incluindo os empresários, se mobilizem para, juntos, fazermos com que os deputados entendam as nossas propostas e, assim sendo, empenhem-se para aprová-las.

Diante de tudo isso, acredito que o CONET & Intersindical esteja no caminho certo. Nesta reunião, todos têm o direito de se expressar, de colocar seu ponto de vista e discutir com o plenário suas questões. Isto fortalece o setor e o trabalho da NTC como entidade.

3. Outro evento importante que a NTC promove é o Seminário Brasileiro do Transporte de Cargas realizado nas dependências do Congresso Nacional. Qual o objetivo da NTC com a promoção deste evento?

“ Acredito que o CONET&Intersindical esteja no caminho certo. Nesta reunião, todos têm o direito de se expressar, de colocar seu ponto de vista e discutir com o plenário suas questões. Isto fortalece o setor e o trabalho da NTC como entidade.”

Quando este evento em Brasília foi idealizado, há 16 anos, queríamos um evento com uma conotação política. Queríamos debater com os parlamentares assuntos de extrema importância para o setor. Sabíamos que era muito difícil para eles comparecerem a eventos fora de Brasília. Por isso, a escolha foi pela capital federal. Como nosso interesse é mostrar a realidade do TRC para todo o Brasil, era muito importante a participação de autoridades do todo o País. Desta forma, fazer em Brasília era um caminho óbvio. A ideia progrediu e fizemos a parceria com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara, e desde então, fazemos o evento no auditório Nereu Ramos, dentro do Congresso Nacional. Hoje em dia, o evento já faz parte do calendário anual da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

Este evento tem como objetivo levar para dentro do Congresso Nacional as bandeiras que o setor encampa, sejam estas definidas no CONET ou em outros momentos. A ideia é colocar na agenda do Congresso Nacional estas propostas. Temos visto que isso tem acontecido. Hoje, a maioria dos parlamentares tem conhecimento sobre os assuntos ligados ao TRC e já falam com propriedade sobre eles. Por estarmos na casa do povo, podemos ter um debate franco, aberto, levando aos parlamentares quais os reais problemas do setor, cobrando ações de forma efetiva.

Além disso, temos outro aspecto: neste evento, reunimos pessoas do Brasil inteiro e isso

deixa claro, para o parlamentar, que os assuntos tratados ali realmente têm importância. Isto faz com que a mobilização em torno do tema seja mais efetiva. Mas o trabalho iniciado neste evento não acaba junto com isto. Continuamos acompanhando, o ano todo, o andamento das propostas debatidas naquele plenário.

O dia do evento é muito produtivo também para o empresário ou líder, já que é uma ótima oportunidade de interação com o deputado de sua base. Seja no plenário do evento, em uma das comissões ou em seu gabinete, ter a seu alcance a oportunidade de dialogar diretamente com os parlamentares é um ótimo momento para expor os problemas e solicitar apoio e providências.

Penso que hoje o Seminário Brasileiro do TRC é um dos eventos mais importantes que a NTC realiza, e do setor como um todo.

Este ano, houve uma grande coincidência com a data do evento: a votação do impeachment no Senado.

Isso acabou trazendo mais importância ao evento pois, com o auditório lotado de empresários e líderes do setor, pudemos afirmar mais uma vez o nosso posicionamento a favor da mudança do governo. Com isso, temos a expectativa pela retomada do desenvolvimento do país.

4. O Marco Regulatório do TRC é um assunto

que vem sendo discutido desde 2015. Como está o andamento deste assunto em Brasília?

Como foi dito, esta questão está em andamento desde o ano passado. A princípio foi criada uma comissão que realizou audiências com todos os envolvidos na atividade e, depois, esta comissão foi extinta e criada uma nova para apreciar o projeto de lei da Deputada Christiane Yared. Mas, até o momento, não temos um relatório ou proposta da Comissão que, sabemos, vem trabalhando nesse sentido.

O importante é que Marco Regulatório seja elaborado em conjunto com todos os interessados na atividade. Temos conversado com membros da Comissão, e visto que existe uma preocupação de que o Marco conte cole todos os interessados. O transporte de cargas é uma atividade complexa que precisa ser compreendida para que o Marco se dê de acordo com a realidade do dia a dia das empresas. Diante do cuidado nos trabalhos da Comissão, acredito que esta possa ser uma boa lei e que trará benefícios para o setor. Desejo que seja uma lei simples e objetiva para ser facilmente compreendida e implementada.

5. A Reforma Trabalhista é uma das bandeiras levantadas pelo setor, definida no plenário do CONET. Quanto às questões trabalhistas, o que implicam no dia a dia do transporte?

O problema da questão trabalhista é a falta de segurança jurídica. Esta é a palavra-chave: segurança jurídica. O que vemos hoje são julgamentos e critérios diferentes, muitas vezes para a mesma causa.

Como o setor de transporte de cargas não tinha nenhum regramento até pouco tempo atrás, as questões desta ordem eram regidas pela CLT. Mas, como sabemos, o TRC é uma atividade muito complexa e as funções exercidas nele não possuem as mesmas características de outras profissões.

O que buscamos hoje é dar a segurança jurí-

dica para o empresário, para que ele não tenha os problemas absurdos que temos visto hoje. Infelizmente, vemos no dia a dia coisas que fogem um padrão razoável.

Sabemos que este não é um trabalho fácil, mas temos tentando ao máximo resolver a questão. Como exemplo temos que as propostas aprovadas em Bento Gonçalves já são projetos em andamento no Congresso Nacional.

Cada entidade receberá todas as informações necessárias para que possam trabalhar junto aos parlamentares de suas respectivas bases, buscando apoio para sua aprovação.

Este trabalho, precisa ser feito por todos nós do TRC. Senão, não anda. Este é um tema polêmico, de difícil consenso. O Congresso é plural, pensa diferente e mexer com a área trabalhista não é fácil.

6. Um dos grandes problemas do transporte é o roubo de cargas. Neste ano houve um aumento nos casos. O que a NTC tem feito a respeito deste tema?

O roubo de cargas sempre foi um problema muito sério no setor. Evidentemente, cresceu muito nestes últimos anos, apesar do trabalho que é feito nesta área.

Na NTC temos o Roberto Mira que faz um belíssimo trabalho, que não é de agora, para o combate ao roubo de cargas. Ele e o Coronel Souza procuram trabalhar diversas frentes, como os eventos de conscientização e também a elaboração de leis que inibam a receptação da carga.

Sabemos que o maior problema é a receptação da carga, e é nisso que devemos trabalhar no combate ao roubo. Por isso é necessária a criação de leis que cassam a inscrição estadual (ICMS) de empresas que recebem carga roubado. Hoje, estamos trabalhando uma lei federal que permita a cassação do CNPJ empresas receptadoras. A ideia é criar barrei-

ras que dificultem o roubo. Não podemos ignorar o relatório da CPI de roubo de cargas, realizada em 2002, que comprova a questão da recepção.

Mas existem aspectos que precisam de um combate mais direto, além destes citados anteriormente. Hoje no Rio de Janeiro é impressionante o número de roubos. Lá tornou-se uma rotina, uma coisa absurda. Neste ano, já são mais de 6500 roubos de cargas naquela cidade. Lá atualmente é necessário o combate direto, inclusive com o emprego de forças federais para tentar conter essa escalada criminosa.

Sabemos que o Sudeste tem um foco maior, mas que essa modalidade de crime vem crescendo no Brasil todo. Havia regiões que não tinham roubos, mas isso hoje já vem acontecendo.

Temos nos empenhado junto ao Ministério da Justiça para que se conclua a regulamentação da Lei Complementar 121, que cria o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas e dá outras providências. Aguardamos a formação do Comitê Gestor da Lei, o que contribuirá com o combate ao roubo de cargas.

Temos discutido em nossos encontros essas e outras medidas que queremos propor ao Governo para o combate ao roubo de cargas. Tanto que este será um dos temas a serem debatidos na próxima edição do CONET, que acontece em fevereiro de 2017, em Rio Quente.

Este é um combate sem tréguas.

7. Em janeiro de 2017 você inicia uma nova gestão na presidência da NTC&Logística. Como será estes próximos três anos?

Nesta nova gestão iremos continuar trabalhando para resolver os problemas que temos no setor de transporte. Para isso, tenho buscado

“O que buscamos hoje é dar a segurança jurídica para o empresário, para que ele não tenha os problemas gigantescos que temos visto hoje.”

trabalhar em união com a equipe, diretoria, associados e com outras entidades, sindicatos, federações e CNT. Os assuntos de interesse do TRC precisam da força e participação de todos para se realizarem.

Tenho confiança de que o novo governo conseguirá fazer as reformas que estão previstas e assim acertar a economia, para retomarmos o caminho do desenvolvimento. É bom para nossas empresas, para o País, para os trabalhadores, para todos.

Continuarei trabalhando a luz do lema “Atitude e Gestão” pois acredito que tanto a NTC quanto o setor precisam de ações que privilegiem a tomada de atitudes coerentes voltadas para a boa gestão das empresas de transporte de cargas.

Darei continuidade às reuniões do CONET&Intersindical, em que temos um plenário plural e democrático que define as bandeiras do setor, pois acredito que o caminho é a união de todos nós, convergindo ideias e somando esforços para que o nosso trabalho seja profícuo para o TRC.

Nós queremos, nesta nova gestão, trabalhar muito, mesmo diante de pleitos tão complexos.

União e trabalho é o que desejo e espero para 2017. ■

Caminhões Volkswagen.
Sob medida para o seu negócio.



Vá até uma concessionária e deixe sua vida mais fácil.



- Troca sob medida
- melhor avaliação do mercado.
- Condições imperdíveis de financiamento.



- Mais de 150 pontos de atendimento em todo o Brasil.
- Contrato de Manutenção VolksTotal com 3 opções à sua escolha: Plus, Prev e Powertrain.



Imagens meramente ilustrativas.
Todos juntos fazem um trânsito melhor.



- Alto valor de revenda.
- Qualidade comprovada de uma marca forte.
- 13 anos de liderança no mercado.



Caminhões
sob medida.

PANORAMA

- Cenário Econômico Prospectivo
- Análise conjuntural dos custos
do transporte rodoviário de cargas
- Como estamos enfrentando a crise



Cenário Econômico Prospectivo

Por **Alex Agostini**

Passado o processo do impeachment, as atenções dos agentes econômicos voltaram-se ao ambiente econômico, em parte, pela preocupação com a profunda recessão que o Brasil passa e, principalmente, pelas expectativas acerca de quando haverá o ressurgimento do crescimento econômico. A partir do encerramento do processo de impeachment, a economia brasileira deve reduzir os impactos negativos do ambiente político sobre a atividade econômica. Porém, não será tarefa fácil ao atual presidente, Michel Temer, em recolocar o Brasil na rota do crescimento econômico, pois dependerá muito de sua habilidade de articulação junto ao Congresso Nacional para aprovar as medidas vitais de ajuste fiscal.

No âmbito doméstico, os indicadores antecedentes, produzidos a partir das pesquisas de confiança e expectativas futuras de consumidores, empresários de diversos setores de atividade, além das intenções de investimentos, reforçam a economia brasileira caminha para superar seu pior momento econômico dos últimos 85 anos, ainda que a passos lentos.

Com base nos indicadores antecedentes, bem como nos resultados atuais dos principais agregados econômicos (PIB, inflação, produção, vendas e taxa de juros), a Austin atualizou seu cenário macroeconômico de projeções para 2016 e 2017, prevendo recessão menor no ano corrente e expansão do PIB já em 2017 da ordem de 1,1%. É a luz no fim do túnel!

Para a execução da política monetária do Banco Central do Brasil, após a taxa Selic subir até 14,25% ao ano e permanecer nesse nível até o momento, portanto – inalterada por 15 meses consecutivos – acreditamos que deverá retomar seu ciclo de queda, mas ainda em doses homeopáticas, devendo encerrar 2016 com taxa ao redor de 13,50%.

Para a taxa de inflação medida pelo IPCA, a Austin mantém suas projeções de 7,1% e 4,9% para 2016 e 2017, respectivamente. Mesmo o ano de 2016 sendo o segundo consecutivo com recessão, fato que deveria colocar os preços em terreno negativo, conforme revela a história econômica, porém, tal situação não deverá ocorrer em virtude dos aumen-

tos de custos de produção. Em parte pela volatilidade do real e também pelos preços administrados pelo governo, com destaque para os reajustes das tarifas de ônibus e planos de saúde. O contraponto neste ano foi a redução dos preços de energia elétrica ao redor de 4%, após subir mais de 50% na média no País em 2015, e a redução de 3% dos preços dos combustíveis nas refinarias.

O mercado de crédito segue em compasso de espera, seja por conta da economia em retração – fato que potencializa o aumento da inadimplência – seja pelo campo político que produziu fortes incertezas e que exigem das instituições financeiras aumento de suas provisões para devedores duvidosos (PDD), elevando seu custo de capital. Dessa forma, a relação Crédito/PIB, que encerrou 2015 em 54,3%, deverá encerrar 2016 com 54,5% e 2017 com 55,5%. Porém, é importante destacar que numa comparação com economias emergentes, que são nossos concorrentes pela atração do investimento estrangeiro, o Brasil ainda está longe de atingir os níveis observados nessas economias que estão ao redor de 100% do PIB.

No front externo, um novo capítulo ganhou relevância com a decisão do referendo do Reino Unido para a saída da União Europeia, mas ainda são incertas as consequências econômicas, políticas, diplomáticas e constitucionais para a Europa, colocado em stand-by as perspectivas de consolidação do atual processo de recuperação dos países europeus. Em tempo, o impacto do programa de liquidez monetária anunciado em junho pela União Europeia é positivo, mas ainda difícil de quantificar seu sucesso para a recuperação econômica dos países do bloco.

Quanto aos Estados Unidos, a paralisação do processo de aperto monetário, que no início do ano elevou a taxa de juros básica (*Fed Fund Rate*) para 0,50% ao ano, deve retomar essa tendência de alta, porém, no último trimestre de 2016. Isso porque os recentes indicadores de atividade econômica, inflação e mercado de trabalho não revelaram a recuperação consistente que o FED esperava, mas já há sinais de melhora. Também tem impacto sobre essa decisão as recentes declarações da presidente do

Federal Reserve (Banco Central Norte-americano), Janet Louise Yellen, de que as tensões globais, intensificadas pelo Brexit, exigem maior parcimônia na execução da política monetária. A Austin ainda acredita em elevação dos juros básicos para ao menos 0,75% até o final de 2016.

Adicionalmente, o processo de “soft landing” da China e o risco de desvalorizações das moedas dos países emergentes são fatores ainda de preocupação, mesmo que em menor intensidade pela postergação do ajuste da taxa de juros nos EUA. Para a China, o crescimento em 2015 foi de 6,9% e manteve a trajetória de redução de seu ímpeto econômico (em 2014 o crescimento havia sido de 7,3%). As projeções do FMI revisadas no último mês de julho indicaram crescimento de 6,6% em 2016 e de 6,2% em 2017 – redução de 1,1 ponto percentual em três anos.

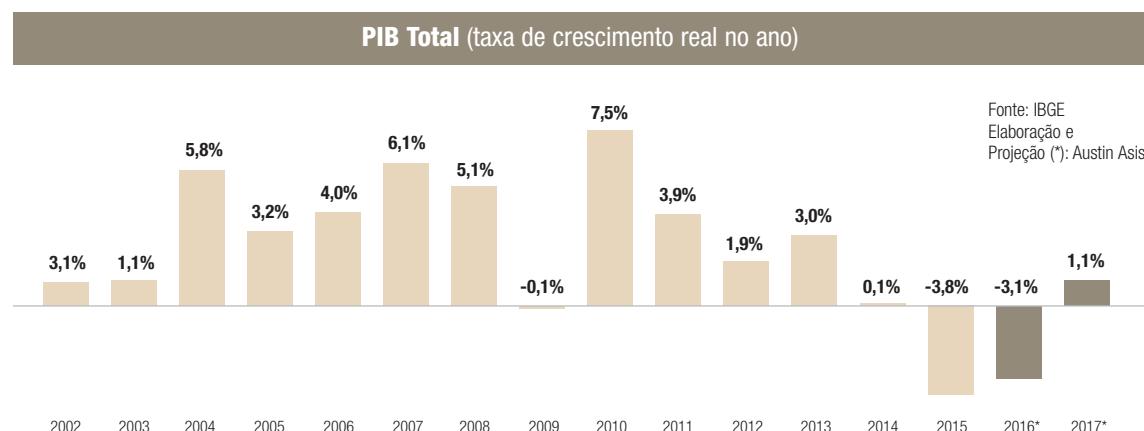
No atual cenário econômico e político desafiador e desalentador, o Brasil sofreu o revés em sua nota de classificação de risco de crédito, que passou a ser “junk bond” pela Austin Rating desde 23 de julho de 2015, saindo de “BBB-” para “BB+” em moeda estrangeira, movimento que foi seguido depois pelas agências internacionais de classifica-

ção de risco, que também retiraram a classificação de grau de investimento do Brasil.

Por fim, reitero que o Brasil não tem apenas desafios para esta década (2011-2020), mas sim para os próximos 30 anos, e destaco ser emergencial retomar o reequilíbrio das contas fiscais, haja vista a necessidade de realizar investimentos em áreas estratégicas tais como energia elétrica e infraestrutura logística para amparar o crescimento sustentado de longo prazo com melhoria efetiva da competitividade e produtividade, bem como realizar as importantes reformas estruturais: tributária, trabalhista, previdenciária e política, não apenas para resgatar a credibilidade das instituições nacionais, mas principalmente a dignidade do Brasil perante o mundo.

CENÁRIO ECONÔMICO ATUAL

Em 2015, o PIB brasileiro anotou queda de 3,8%, seu pior desempenho desde 1990 (-4,35%). Considerando a projeção para 2016 de retração da ordem de 3,1%, o biênio 2015-2016 será o pior desempenho para a economia brasileira em 85 anos, ou seja, desde o início dos anos 30 e após crise financeira da bolsa de Nova York, em 1929 (Wall Street Crash of 1929).



Tais desempenhos negativos decorreram tanto dos desajustes na condução da política econômica do País, como, por exemplo, maior tolerância com o nível de inflação e com os gastos públicos, bem como um ambiente político extremamente conturbado pelas decorrentes deflagrações de casos de corrupção e grande ônus ao erário público. Mas, a despeito dessa conturbação econômica e política, as perspectivas são de que haja retomada do cresci-

mento econômico a partir de 2017, mesmo que ainda muito distante do PIB potencial, que um dia já foi de 3,5% ao ano.

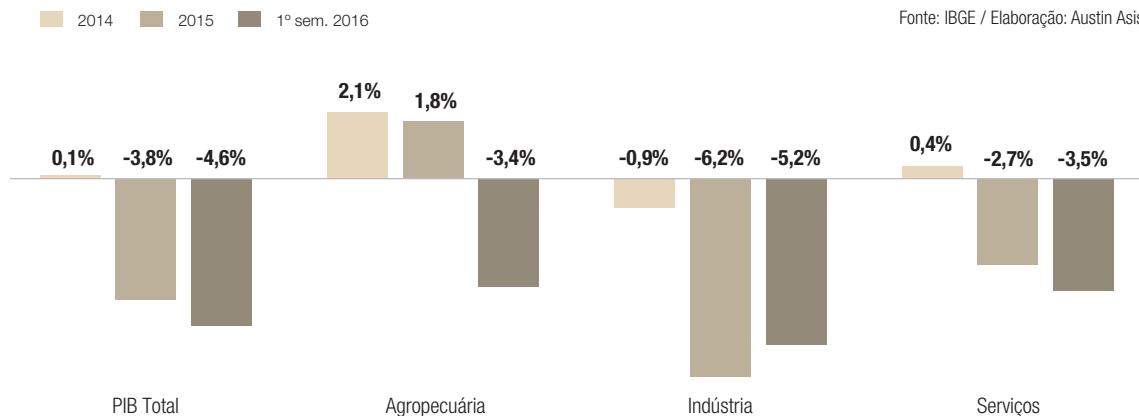
Por dentro do PIB pela óptica da oferta...

A análise do desempenho do PIB pela óptica da oferta (produção) revela o grave desastre econômico que o Brasil viveu em 2015, em que apenas a agro-

pecuária anotou crescimento de 1,8%, e sua extensão negativa para o ano de 2016 com todos os setores amargando retração no primeiro semestre. A indústria continua sofrendo perdas de produção,

seja pela queda dos investimentos que reflete a perda de confiança na economia, seja pela forte concorrência com produtos importados, com destaque à China.

Taxa de Crescimento dos Componentes do PIB pela Óptica da Oferta / Produção

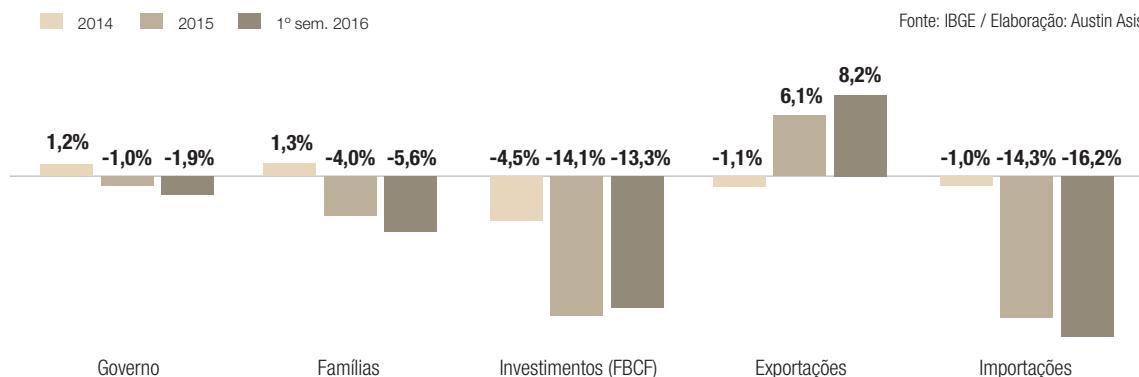


Por dentro do PIB pela ótica do consumo...

Analizando a formação do PIB pela óptica da demanda, o consumo das famílias e as despesas do governo foram o destaque positivo em 2014, com crescimento de 1,3% e 1,2%, respectivamente.

Porém, no ano de 2015 e no primeiro semestre de 2016 a situação se inverteu e amargaram forte retração. Por outro lado, as exportações foi o único componente com desempenho positivo em 2015 e 2016 refletindo, em grande parte, a forte desvalorização do real frente ao dólar que, por sua vez, afetou negativamente o desempenho das importações.

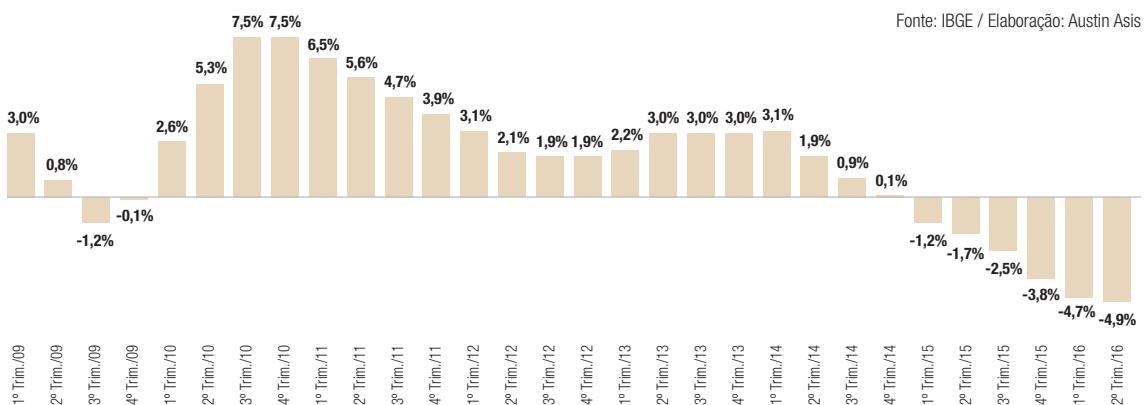
Taxa de Crescimento dos Componentes do PIB pela Óptica da Demanda / Consumo



A análise do desempenho trimestral do PIB total na média móvel de quatro trimestres, conforme mostra o gráfico a seguir, revela a forte perda de potencial de

crescimento dos fatores de produção do Brasil nos últimos anos, constituindo um cenário de difícil reversão ao longos dos próximos três anos (2017-2019).

PIB Total (variação % em 12 meses)



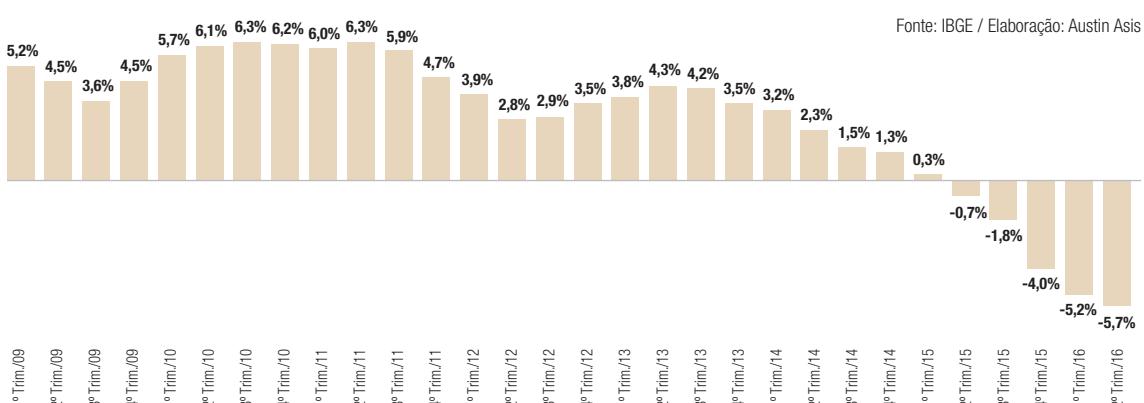
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

Consumo das famílias: sem emprego a roda da economia parou de girar...

O modelo de crescimento econômico brasileiro apoiado no consumo das famílias, que representa mais de dois terços da composição do PIB, revelou-se esgotado. O atual quadro desalentador do mercado de trabalho, com aproximadamente 12 milhões de desempregados e queda de quase 10% na renda

real, foi determinante para a paralisia da atividade econômica, forçando a busca por um modelo de crescimento apoiado no equilíbrio das contas públicas, no estímulo aos investimentos na retomada das privatizações, concessões e autarquias. Porém, essa via de crescimento apoiado nos investimentos, apesar de mais consistente que o modelo do consumo, precisa de um tempo maior para reverter o quadro nefasto do mercado de trabalho.

PIB Consumo das Famílias (variação % em 12 meses)

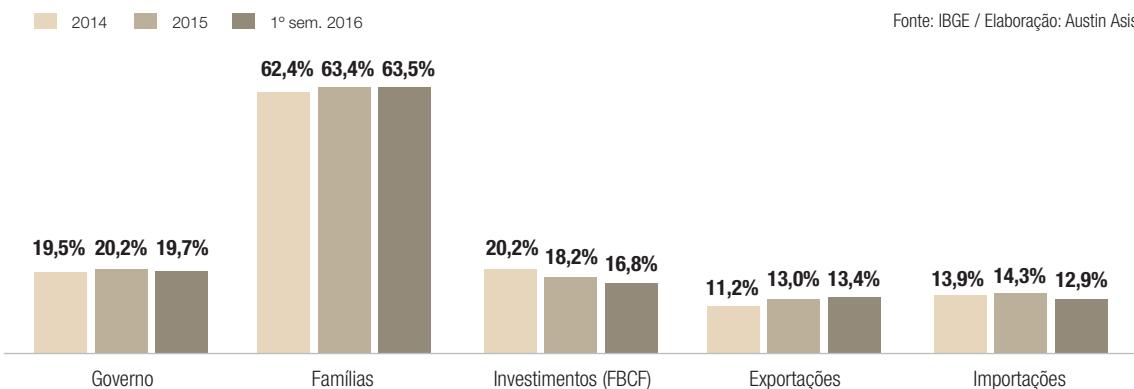


Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis

Em tempo, vale destacar que a participação do consumo das famílias, mesmo diante da crise econômica, atingiu 63,5% no 1º semestre de 2016 e anotou o maior índice desde 2001 (64,1%), bem como se recuperou da queda para 59,8% registrada em 2008 devido a crise financeira global. Este foi o menor

nível desde a adoção do Plano Real, em julho de 1994. Mas tal expansão foi apoiada pelo aumento do endividamento das famílias que, segundo o Banco Central do Brasil, atingiu seus maiores níveis em 2015 (44,9%) e já está em processo de redução (média de 44% em 2016).

Taxa de Participação na Composição do PIB pela Óptica da Demanda / Consumo



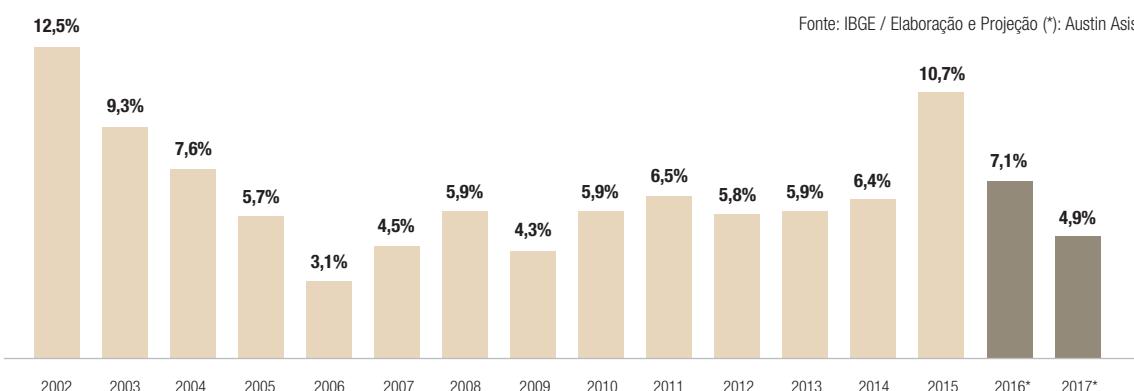
Inflação: o mal que persiste...

A atual gestão do Banco Central do Brasil, comandada pelo economista Ilan Goldfajn, tem árdua tarefa em reduzir e controlar a taxa de inflação brasileira em níveis civilizados. Nos últimos cinco anos (2011-2015) a taxa média do IPCA ficou em 7,1%, portanto, muito acima do limite superior de 6,5% estabelecido para o comportamento da inflação. Tal situação decorreu da desastrosa estratégia da política monetária, comandada pelo ex-presidente do Banco Central, Alexandre Tombini, que era focada

na fomentação do nível de atividade (consumo) em detrimento ao controle efetivo e severo da inflação, bem como o negligenciamento aos investimentos.

Mesmo com a forte retração econômica no biênio 2015-2016, a taxa de inflação não cedeu, permanecendo inclusive acima do teto da meta para inflação, que é de 6,5%, exigindo que a taxa de juros básica (taxa Selic) fosse mantida em 14,25% ao ano por 15 meses consecutivos, sendo o mais longo período desde a criação do Comitê de Política Monetária, do BACEN, em 1996.

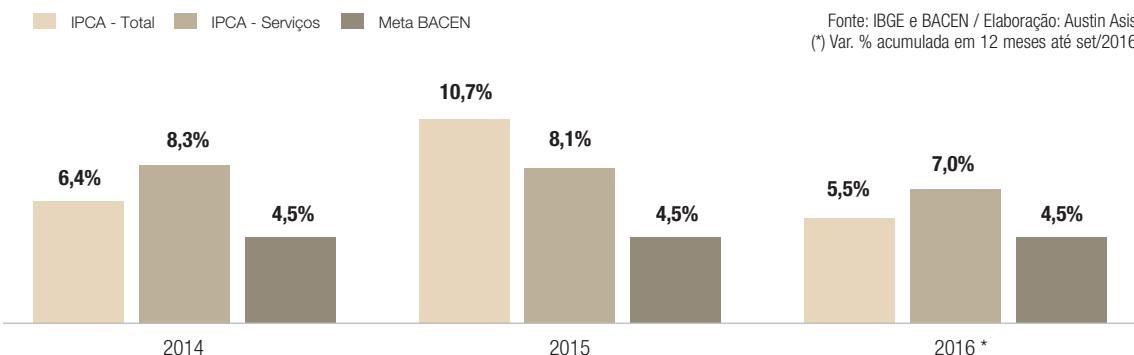
Evolução Anual do IPCA



O gasto desenfreado do governo federal entre 2014 e meados de 2016, além do forte aumento real da e a manutenção do emprego nos últimos anos, permitiu que boa parte da população brasileira alterasse

seu hábito e passasse a consumir tipos de serviços que antes não eram acessíveis, como, por exemplo, escola particular. Isto explica parte da pressão sobre a inflação nos anos recentes.

IPCA Total versus IPCA Serviços (var. % ao ano)



Taxa de juros: o remédio amargo que atrofia os negócios...

Após permanecer estável por 15 meses, a taxa de juros básica no Brasil segue trajetória de queda, ainda que em doses homeopáticas. As perspectivas futuras para a taxa de inflação revelam descompressão devido ao aprofundamento da crise econômica. Neste cenário, a autoridade monetária (COPOM) pode reduzir a taxa de juros básica com

relativa segurança. É importante destacar que apesar de a taxa de juros básica ser o mais eficiente instrumento de controle da taxa de inflação, seu reflexo no ambiente de negócios tem gosto amargo, pois seu efeito maléfico à expansão da economia decorre do custo de oportunidade que os gestores financeiros têm em alocar os recursos em títulos públicos em virtude dos juros altos, e postergar os investimentos na expansão produtiva.

Taxa de Juros Básica - SELIC (var. % ao ano)

Fonte: BACEN / Elaboração : Austin Asis



Política nacional e mudanças no front externo impactam a taxa de câmbio...

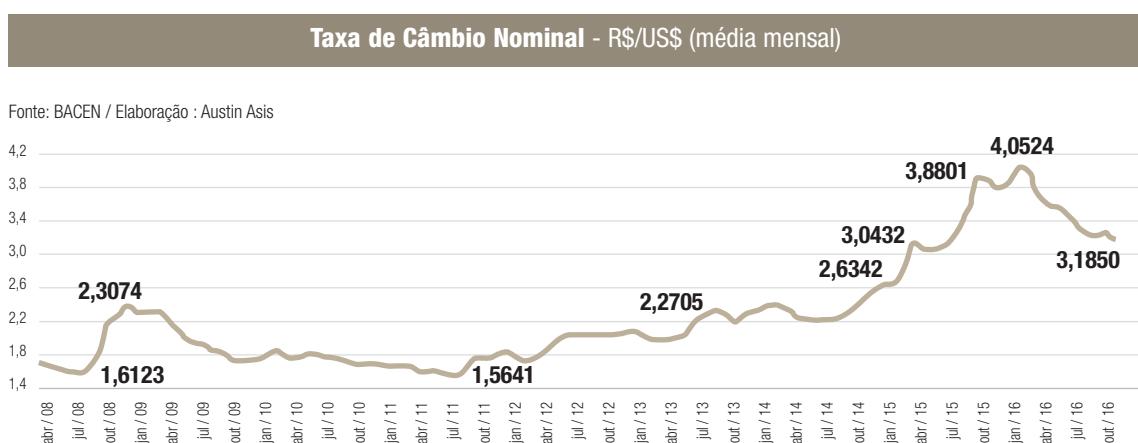
Até a sua conclusão, o longo processo de impeachment da ex-presidente do Brasil, Dilma Rousseff, afetou o comportamento da taxa de câmbio que passou de R\$ 2,2/US\$ em meados de 2014 para R\$

4,1/US\$ no início de 2016 (mais de 80% de desvalorização). Porém, concluído o processo de impeachment, que resultou no afastamento definitivo da presidente, a taxa de câmbio entrou em trajetória descendente, refletindo a maior confiança na economia brasileira por parte dos investidores, e atualmente está cotada a R\$ 3,2/US\$ (posição de

out/2016). Além do fim das dúvidas que pairavam sobre o desfecho do impeachment e seus efeitos sobre a dinâmica macroeconômica no Brasil, outro fator importante para o comportamento da taxa de câmbio é a alteração na condução da política monetária nos Estados Unidos.

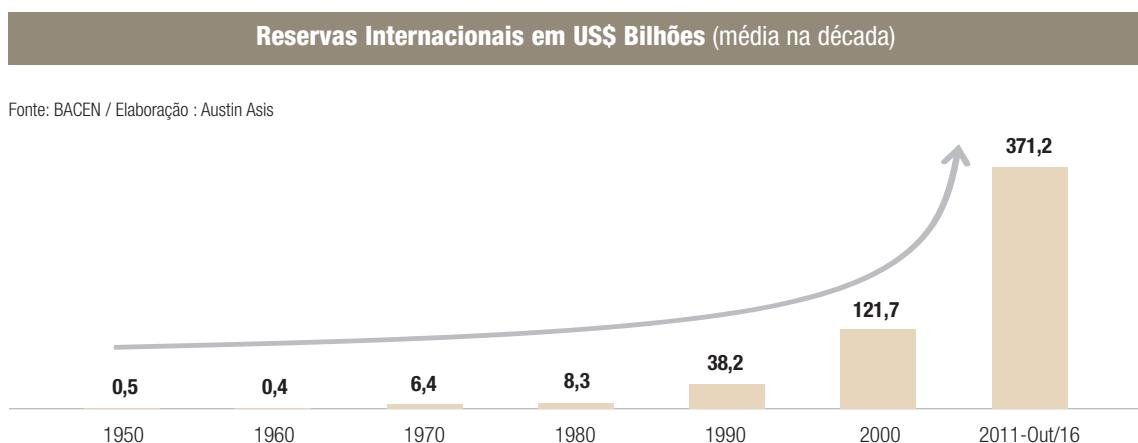
A princípio, a taxa de juros nos EUA deve ser elevada no final de 2016 e de forma muito gradativa, em

torno de 0,25 ponto percentual a cada reunião, mas não sequencialmente. Alguns diretores membros do Federal Reserve (Banco Central dos EUA) declararam que os sinais de recuperação da economia norte-americana após a crise financeira de 2008-2009 ainda não são consistentes o suficiente para realizar ajustes. Com isso, os investidores globais devem reduzir seus investimentos no Brasil e ampliar sua parcela nos EUA, que é um local mais seguro.



As reservas internacionais do Brasil continuam em um nível que permite amenizar os impactos negativos advindo do cenário externo sobre a taxa de câmbio, além de dar o suporte necessário para o financiamento externo. Em 2015, as reservas do Brasil fecharam o ano com valor de US\$ 368,7 bilhões, reduzindo um pouco seu nível em relação a 2014 que foi de US\$ 374,1 bilhões.

Para 2016 e 2017, a perspectiva é que as reservas fiquem relativamente estáveis em US\$ 375 bilhões, pois, se por um lado há risco de saída de capitais via mercado financeiro, por outro há expectativa de entrada de recursos externos devido aumento das exportações por conta da desvalorização do real da ordem de 15% (média no ano).



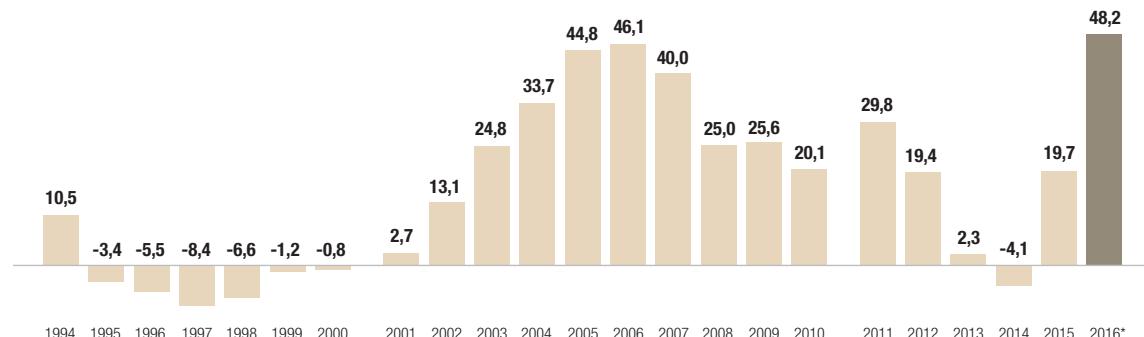
Balança comercial: o necessário ajuste das contas externas...

Após recorrentes quedas no saldo comercial desde 2006, inclusive com déficit em 2014, a balança comercial brasileira voltou a crescer em 2015 e, muito provavelmente, encerrará 2016 com recorde histórico de US\$ 48,2 bilhões. Parte desse desempenho se deve tanto à recupe-

ração econômica dos países desenvolvidos, que são principais parceiros comerciais do Brasil depois de China e Argentina, bem como pela desvalorização da moeda nacional frente ao dólar norte-americano. Apesar do cenário de recuperação do comércio exterior brasileiro, o baixo crescimento dos produtos manufaturados confirma a ausência de uma política externa mais eficiente por parte do governo.

Saldo da Balança Comercial Brasileira (valor em US\$ bilhões)

Fonte: MDIC / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



Em tempo, mesmo com a forte recuperação em 2016, o saldo comercial não é fruto do vigor das exportações, mas do enfraquecimento das importações, que devem continuar nesse ritmo fraco até que haja melhor vigor dos investi-

mentos e do consumo das famílias. As importações deverão anotar saldo de US\$ 137,2 bilhões, superando apenas o resultado de 2009, que também foi um período de retração econômica.

Balança Comercial Brasileira (valor em US\$ bilhões)



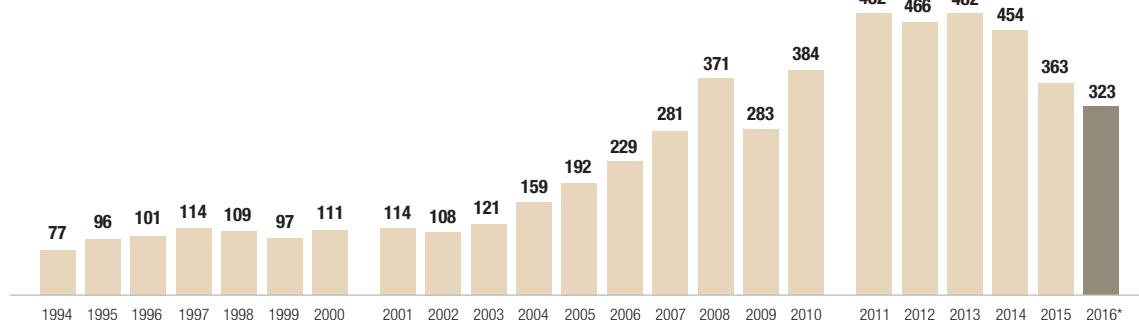
Fonte: MDIC / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Com relação à corrente de comércio exterior, que é a soma das exportações e importações, e revela a força da competitividade externa do Brasil, apesar do resultado menor em 2016 sobre 2015 as

expectativas são de recuperação mais vigorosa a partir de 2017. Entretanto, ainda está distante dos recordes atingidos em 2011 e 2014, que foi de US\$ 482 bilhões.

Corrente de Comércio Exterior (Valor em US\$ Bilhões)

Fonte: MDIC / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



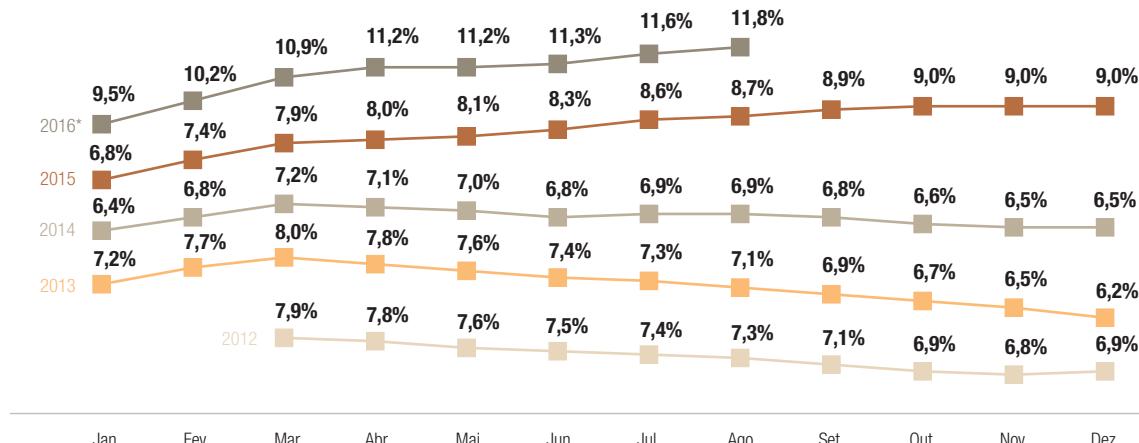
A realidade nada branda do mercado de trabalho...

O IBGE reformulou as estatísticas de emprego e renda ampliando a abrangência da pesquisa, visto que na antiga PME (Pesquisa Mensal de Emprego) eram pesquisadas apenas as sete principais regiões metropolitanas do País, e agora na nova metodologia a PNAD Contínua

(Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua) investiga aproximadamente 3.500 municípios. A reformulação ampliou os setores censitários e também revelou que o desemprego medido pela PNAD Contínua é em média 2,0 pontos percentuais maior em relação a PME, além de mostrar forte sazonalidade de baixa nos meses de setembro a dezembro.

Taxa de Desemprego - IBGE (em % da PEA)

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis / (*) Dados até Ago/2016

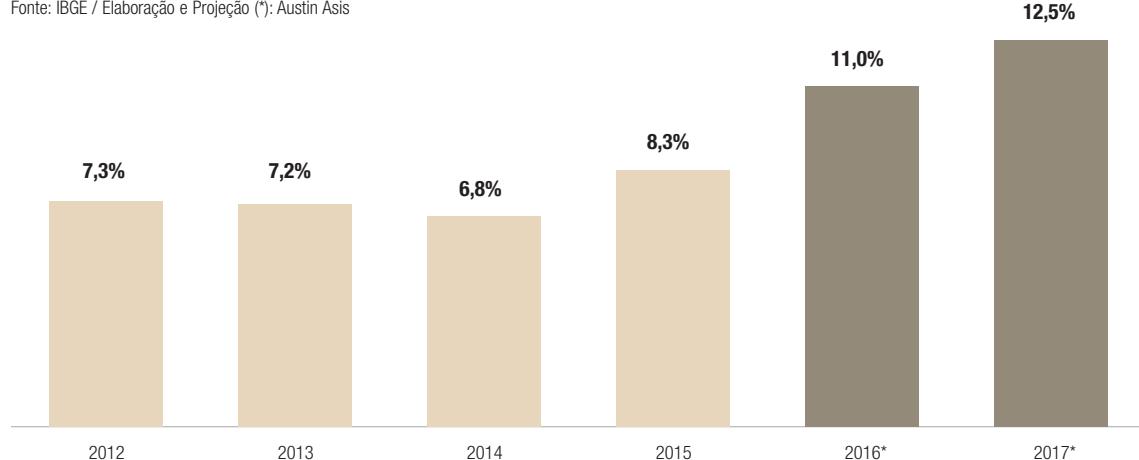


Em 2015, a taxa média de desemprego foi de 8,3% da População Economicamente Ativa (PEA), mas o aprofundamento da crise econômica elevou a taxa

para 11% na média de janeiro a agosto de 2016, devendo continuar subindo até 12,5% em, 2017.

Taxa de Desemprego - IBGE (média anual - em % da PEA)

Fonte: IBGE / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



O estoque de pessoal desempregado, segundo o IBGE, era de 11,6 milhões de pessoas em agosto. Já os dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), do Ministério do Trabalho, revelam que os trabalhadores sem carteira assinada totalizam 1,2 milhão de pessoas.

O setor industrial, com destaque ao setor da construção e veículos, continua reduzindo seu estoque de empregados em virtude tanto da baixa atividade no setor como pela concorrência externa e falta de investimentos para aumento da competitividade, como, por exemplo, infraestrutura logística e suprimentos de produção com menor custo (ex: energia elétrica e taxa de juros). Tal cenário reforça as perspectivas negativas para o emprego no Brasil ao longo dos próximos meses.

A sazonalidade da taxa de desemprego e sua importância...

A análise da taxa de desemprego por meio de sua média anual é muito relevante em virtude da forte sazonalidade que afeta o indicador, pois interfere diretamente no planejamento estratégico das empresas, seja com foco na produção, seja no marketing & publicidade. Porém, vale destacar que devido à forte crise econômica vivida pelo Brasil, os

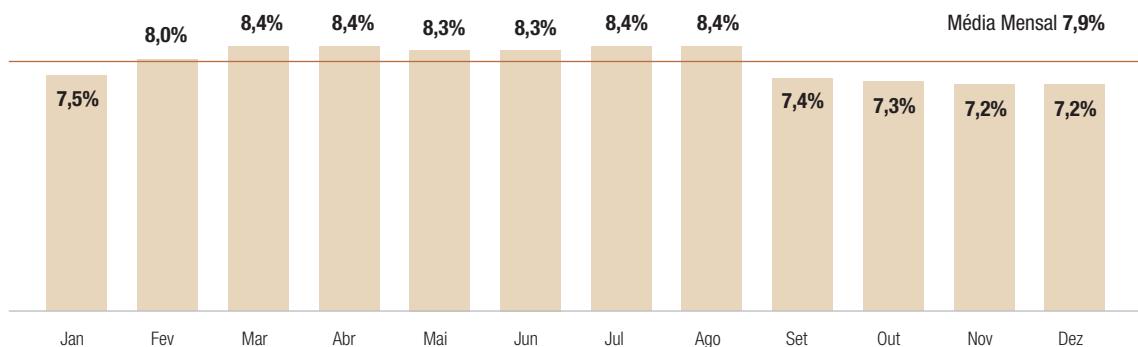
períodos de sazonalidade baixa do emprego, que se verificam entre os meses de setembro e dezembro muito provavelmente não serão constatados outra vez em 2016, como ocorrido em 2015, quando a pressão de baixa do desemprego foi menor que nos anos anteriores.

Desta forma, temos que o último trimestre do ano é o período em que a taxa de desemprego cai fortemente e fica ao menos 0,7 ponto percentual abaixo da média. Ou seja, se a taxa média no ano é de 11,0% em 2016, então no último trimestre do ano a taxa deve cair para algo ao redor de 10,3%. Essa menor taxa decorre, invariavelmente, pelo período de contratações temporárias no setor de serviços (ex: lojas de departamentos, shoppings, hotéis, etc.) por conta do aumento da demanda no final do ano devido às festividades e férias de verão.

Já o primeiro trimestre do ano é o período em que se inicia o processo de demissão das contratações temporárias e nesse período a taxa média observada fica ao menos 0,1 ponto percentual acima da média anual. Mas o período mais crítico para o emprego é o terceiro trimestre, pois é quando as demissões atingem seu ápice do ano e a taxa de desemprego média fica ao menos 0,4 ponto percentual acima da taxa média do ano.

Sazonalidade da Taxa de Desemprego (em % da PEA)

Fonte: Dados primários IBGE-PNAD / Cálculo e Elaboração: Austin Asis



Mercado de crédito em compasso de espera...

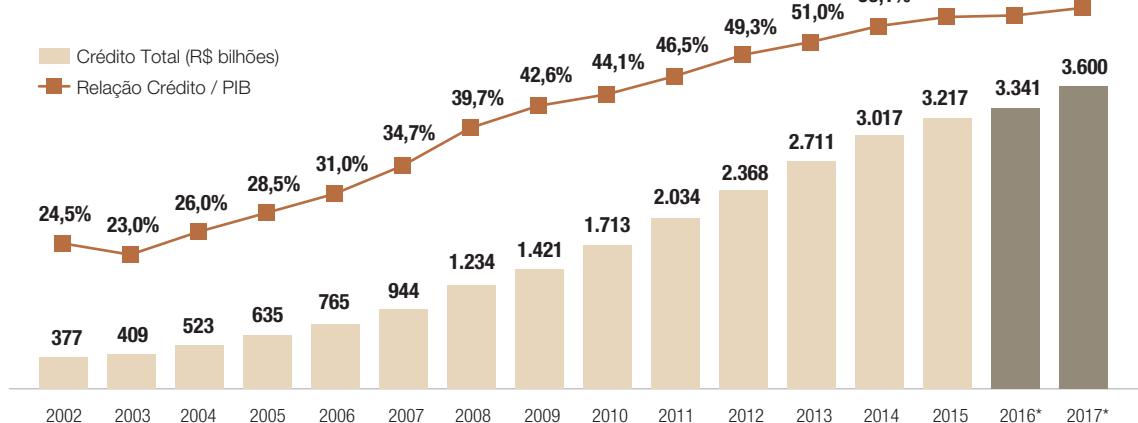
O cenário econômico nacional ainda incerto tem refletido com vigorosa cautela sobre o mercado de crédito, pois as instituições têm sido mais exigentes na concessão de crédito, diminuindo o volume oferecido e/ou reduzindo o prazo para pagamento e, ainda, elevando a taxa de juros.

Nesse contexto, o mercado de crédito deve continuar apresentando taxas de crescimento menores em 2016 até que haja restabelecimento da confiança por dos agentes econômicos (consumidores, empresários, investidores e instituições financeiras), bem como a queda efetiva da taxa de juros básica (Selic).

No entanto, mesmo diante desse cenário adverso, nos últimos 14 anos (2002-2016) a taxa de crescimento de crédito no SFN (Sistema Financeiro Nacional) cresceu mais de 786%, resultando numa média anual de 16,9%, praticamente multiplicando por oito seu volume. Já a relação Crédito/PIB, por sua vez, deverá encerrar 2016 ao redor de 54,5%, praticamente estável em relação aos 54,3% anotados em 2015. Vale destacar que na comparação com as economias emergentes, que são nossos concorrentes pela atração do investimento estrangeiro, o Brasil ainda está longe de atingir os níveis observados nessas economias que flutuam ao redor de 100% do PIB.

Total de Crédito no SFN (em R\$ bilhões e % do PIB)

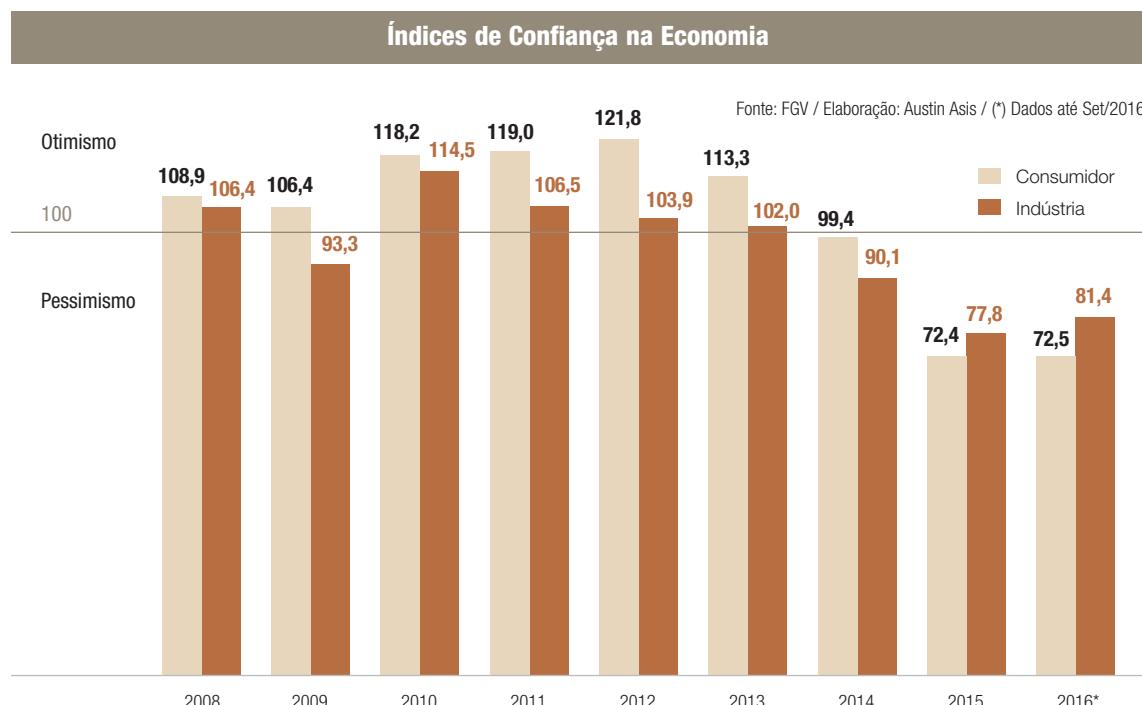
Fonte: BACEN / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



• A confiança segue se restabelecendo, ainda que lentamente...

Os indicadores de confiança do consumidor e da indústria, calculados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), apesar de ainda se posicionarem no terreno do pessimismo com índices abaixo de 100 pontos,

já começam a esboçar reação consistente desde meados de 2016. Parte dessa melhora se deve tanto ao cenário externo mais favorável, bem como o ambiente político e econômico nacional mais estável com a definição do impeachment e as medidas de controles de gastos adotadas pelo atual governo de Michel Temer.



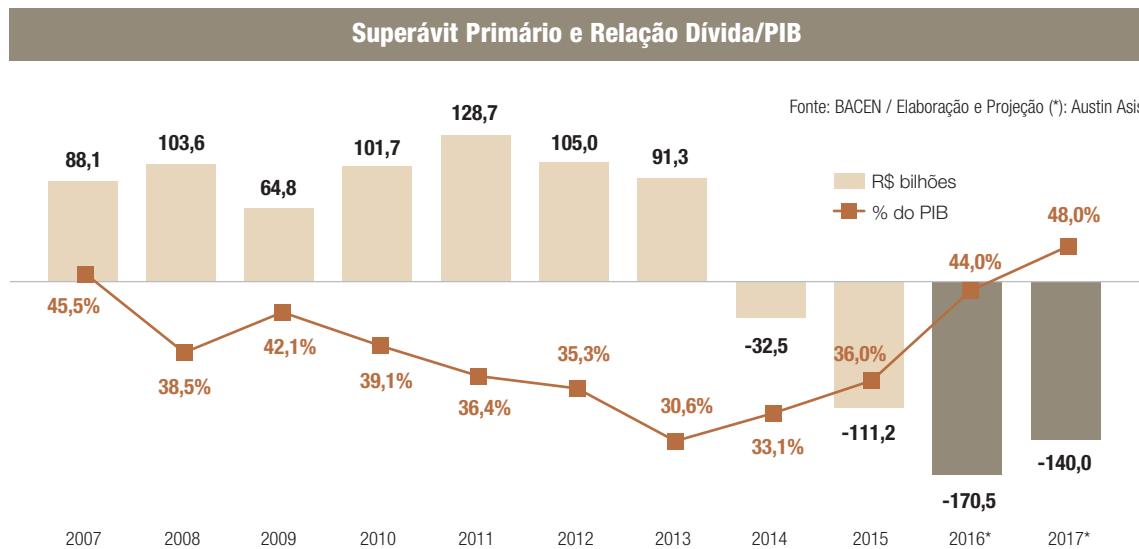
Um rombo sem fim nas contas públicas...

As contas públicas do Brasil passam pelo seu pior resultado da história, pois, desde a adoção do Plano Real, em 1994, nunca houve registro de déficit primário tão elevado como registrado nos anos de 2014 (R\$ 32,5 bilhões) e 2015 (R\$ 111,2 bilhões). E o pior é que o tamanho do rombo tende a crescer em 2016 e se manter fundo em 2017.

Tal desempenho negativo decorreu dos elevados gastos do governo federal com o custeio da máquina administrativa, baixo gasto com investimentos e queda da arrecadação. Outra parte considerável do rombo, mas especificamente em 2014 e 2015, foi o uso excessivo da chamada “contabilidade criativa” para anunciar resultados primários superavitários inexistentes que resultaram nas “pedaladas fiscais”.

A má gestão das contas públicas gerou resultados negativos para toda a economia brasileira, inclusive a perda do grau de investimento, visto que a relação dívida/PIB saltou de 30,6% em 2013 para 36% em 2015 e deverá encerrar 2016 ao redor de 44%.

Para não piorar ainda mais a situação ao longo do tempo, o governo de Michel Temer lançou a PEC 241/16 (Projeto de Emenda à Constituição), que institui a todos os Poderes da União o Novo Regime Fiscal prevendo limite para a despesa primária com base na inflação do ano anterior e por 20 exercícios financeiros consecutivos, ou seja, por 20 anos. A expectativa com essa medida é que haja reequilíbrio das contas públicas com retorno do superávit primário e queda da relação Dívida/PIB.

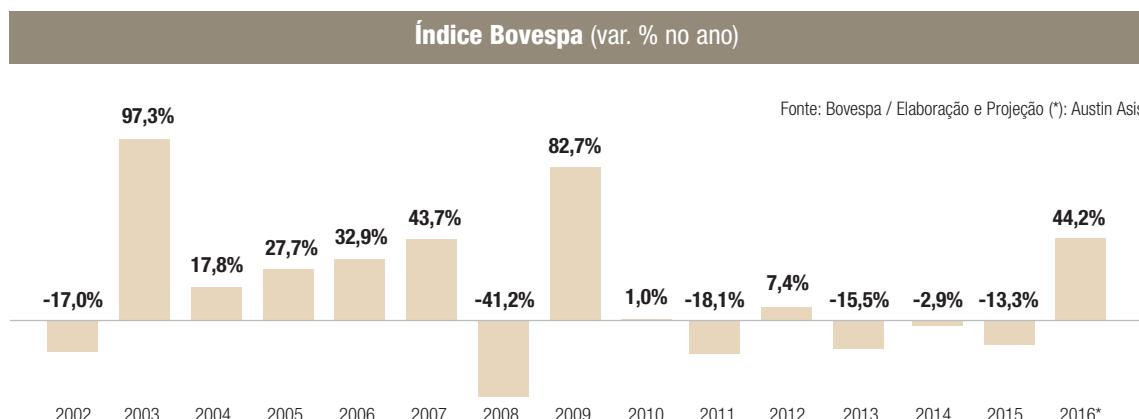


Mercado acionário recuperando o fôlego...

O mercado de ações no Brasil passou por um forte teste de resistência no início de 2016. Entre janeiro de 2012 e janeiro de 2016, o Ibovespa, principal índice da bolsa de valores de São Paulo, anotou queda de 43,9%, passando de 67.781 pontos para 38.031 pontos. Parte dessa forte queda é explicada pela redução dos preços das commodities no mercado global em decorrência da menor demanda chinesa. Porém, o fato mais relevante foi a derrocada dos preços das ações da Petrobras em virtude dos escândalos de corrupção que envolveram executivos e políticos, bem como do endividamento desenfreado da empresa para fazer frente aos diversos projetos de expansão assumidos junto às empresas envolvidas nos escândalos.

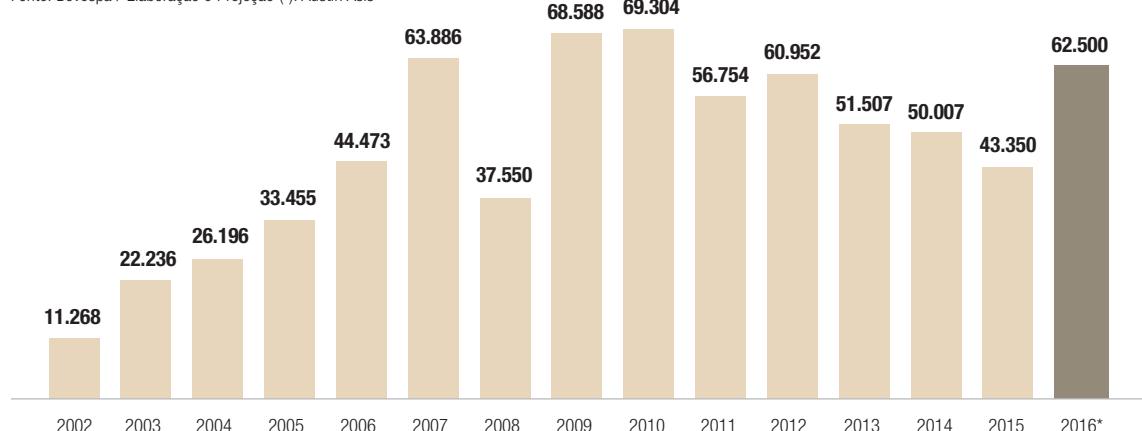
A mudança de orientação da política de juros no Brasil também contribuiu para a perda de rentabilidade do mercado de ações, pois a rentabilidade dos títulos públicos federais são as maiores do mundo, mas essa foi uma contribuição quase irrelevante quando compararmos períodos de juros altos e estresse na bolsa de valores.

Com a melhor estabilidade da economia, alteração da política de juros com orientação de baixa, bem como a alteração na gestão da Petrobras, maior transparéncia no mecanismo de reajustes dos preços dos combustíveis na refinaria, além dos efeitos positivos dos desdobramentos das operações da polícia federal com os escândalos envolvendo a Petrobras que resultam em retorno de valores e diminuição da corrupção.



Índice Bovespa (em pontos)

Fonte: Bovespa / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



Produção Física Industrial aprofunda seu desespero e segue no vermelho...

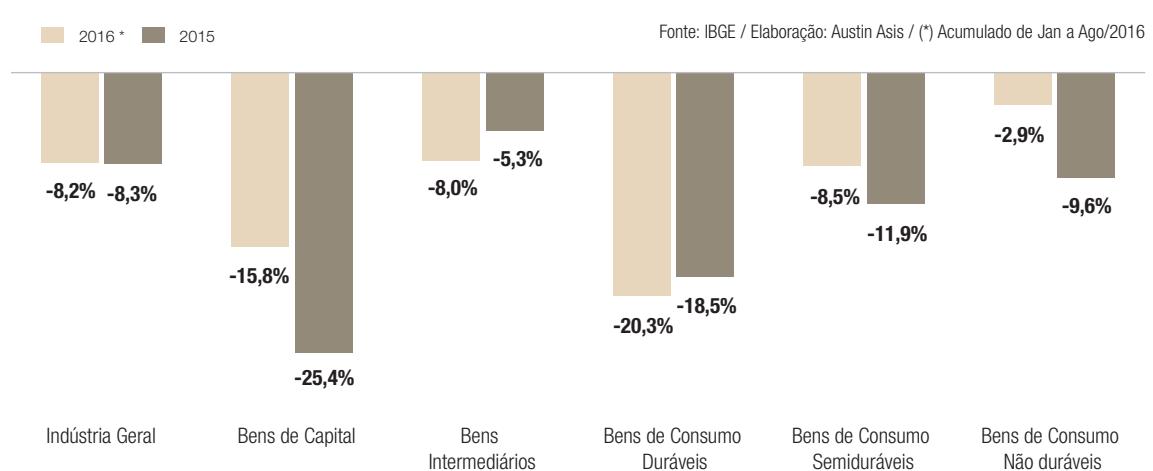
Segundo dados do IBGE, a produção física industrial brasileira encerrou 2015 com retração de 8,3%, muito acima dos 3% anotados em 2014. Para 2016, a estimativa da Austin é que o resultado fique muito próximo ao observado em 2015 e, com isso, acumulando perda de quase 20% entre 2014-2016.

O desempenho negativo da produção industrial decorreu tanto pela forte queda dos investimentos (25,4%) devido ao ambiente de negócios conturba-

do pelos sucessivos episódios de corrupção no país, como também pela queda de 18,5% dos bens de consumo duráveis, com destaque aos veículos.

Com a retomada dos índices de confiança de consumidores e empresários, mesmo que ainda timidamente, e com a queda da taxa de juros, a expectativa é de recomposição da produção já em 2017. Para tanto, o ambiente econômico deve se descolar do ambiente político, além de o governo adotar medidas de estímulo via financiamento à produção e, também, utilização do BNDES para acelerar o processo de recuperação financeira das empresas.

Produção Física Industrial por Categorias de Uso - (var. % no ano)



| PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL BRASILEIRA (taxa de crescimento no ano/ano) | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|
| Setores mais dinâmicos em 2016 * por subsetores de atividade | 2016 * | 2015 | 2014 |
| Indústria Geral | -8,2% | -8,3% | -3,0% |
| Fabricação de produtos alimentícios | 1,7% | -3,3% | -1,0% |
| Fabricação de celulose, papel e produtos de papel | 1,6% | -0,4% | -1,1% |
| Fabricação de produtos de madeira | 0,3% | -2,5% | -2,6% |
| Fabricação de sabões, detergentes, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal | 0,0% | -3,8% | 2,7% |
| Setores menos dinâmicos em 2016 * por subsetores de atividade | 2016 * | 2015 | 2014 |
| Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos | -0,2% | -15,9% | 2,5% |
| Fabricação de bebidas | -1,7% | -7,4% | 1,3% |
| Fabricação de outros produtos químicos | -1,9% | -4,9% | -3,9% |
| Preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados | -2,7% | -4,5% | -4,2% |
| Indústrias de transformação | -7,4% | -8,4% | -4,2% |
| Fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis | -7,5% | -5,4% | 2,3% |
| Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos | -7,8% | -6,9% | -7,0% |
| Fabricação de produtos têxteis | -8,5% | -10,4% | -6,6% |
| Fabricação de produtos de borracha e de material plástico | -8,7% | -6,7% | -3,6% |
| Metalurgia | -9,1% | -7,4% | -7,4% |
| Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos | -9,4% | -5,5% | 3,9% |
| Confecção de artigos do vestuário e acessórios | -9,4% | -10,6% | -2,9% |
| Impressão e reprodução de gravações | -11,1% | -13,7% | -3,8% |
| Fabricação de produtos de minerais não-metálicos | -11,5% | -5,0% | -2,5% |
| Fabricação de produtos diversos | -11,6% | 2,9% | -5,0% |
| Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos | -11,8% | -8,2% | -10,1% |
| Insumos típicos da construção civil | -12,4% | -9,5% | -5,7% |
| Indústrias extractivas | -13,1% | 9,3% | 6,8% |
| Fabricação de móveis | -13,4% | -7,5% | -7,3% |
| Fabricação de máquinas e equipamentos | -14,4% | -11,6% | -5,7% |
| Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias | -18,8% | -20,6% | -16,7% |
| Fabricação de produtos do fumo | -19,6% | -8,1% | -1,5% |
| Fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores | -21,0% | -5,9% | -0,3% |
| Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos | -22,8% | -28,4% | -3,1% |
| Média Geral dos Segmentos "Mais e Menos dinâmicos da Indústria Nacional" | -9,0% | -7,5% | -3,1% |

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis / (*) Valor acumulado de Jan a Ago/2016

| PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL BRASILEIRA (taxa de crescimento no ano ano) | | | |
|---|---------------|---------------|--------------|
| por categorias de uso (taxa de crescimento no ano) | 2016 * | 2015 | 2014 |
| Indústria Geral | -8,2% | -8,3% | -3,0% |
| 1. Bens de capital | -15,8% | -25,4% | -9,3% |
| 1.1. Bens de capital, exceto equipamentos de transporte industrial | -15,3% | -20,7% | -4,9% |
| 1.2. Equipamentos de transporte industrial | -16,9% | -33,1% | -15,8% |
| 2. Bens intermediários | -8,0% | -5,3% | -2,4% |
| 2.1. Alimentos e bebidas básicos, destinados principalmente à indústria | 0,2% | -2,1% | -4,3% |
| 2.2. Alimentos e bebidas elaborados, destinados principalmente à indústria | 4,8% | -1,3% | -0,4% |
| 2.3. Insumos industriais básicos | -19,6% | 2,2% | 7,0% |
| 2.4. Insumos industriais elaborados | -6,7% | -8,0% | -5,4% |
| 2.5. Combustíveis e lubrificantes básicos | -1,2% | 5,9% | 5,5% |
| 2.6. Combustíveis e lubrificantes elaborados - exceto gasolinhas p/ automóvel | -9,6% | -5,1% | 3,0% |
| 2.7. Peças e acessórios para bens de capital | -6,7% | -3,1% | -4,7% |
| 2.8. Peças e acessórios para equipamentos de transporte | -14,7% | -18,1% | -13,8% |
| 3. Bens de consumo | -6,5% | -9,4% | -2,3% |
| 3.1. Bens de consumo duráveis | -20,3% | -18,5% | -9,1% |
| 3.1.1. Duráveis - exclusive (2) e (3) | -18,2% | -17,7% | -2,7% |
| 3.1.1.1. Automóveis para passageiros | -20,7% | -19,4% | -14,5% |
| 3.1.1.2. Equipamentos de transporte não industrial | -28,3% | -16,2% | -1,3% |
| 4. Bens de consumo semiduráveis e não duráveis | -2,8% | -6,8% | -0,1% |
| 4.1. Semiduráveis | -8,5% | -11,9% | -4,5% |
| 4.2. Não duráveis | -2,9% | -9,6% | 3,7% |
| 4.2.1. Alimentação e bebidas elaborados para consumo doméstico | -1,5% | -3,5% | -0,6% |
| 4.2.2. Gasolinhas para automóvel (motor spirit) | 1,2% | -5,4% | 1,6% |
| 5. Bens não especificados anteriormente | -10,7% | -6,9% | -1,9% |
| Média Geral dos Segmentos | -9,9% | -10,4% | -3,4% |

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis / (*) Valor acumulado de Jan a Ago/2016

Produção de autoveículos segue ladeira abaixo sem freio...

A produção de autoveículos, que inclui veículos leves, caminhões e ônibus, encerrou 2015 com retração de 22,8% e 2,43 milhões de unidades ante 3,15 milhões em 2014. O grande destaque ficou a cargo da produção de caminhões despencou 47,1% após já ter recuado 25,2% em 2014 (ou seja, queda acumulada superior a 84% em dois anos). A produção de ônibus teve o segundo pior desempenho com queda de 34,7%, enquanto e a produção e veículos leves e comerciais amargou retração de 21,5% em 2015.

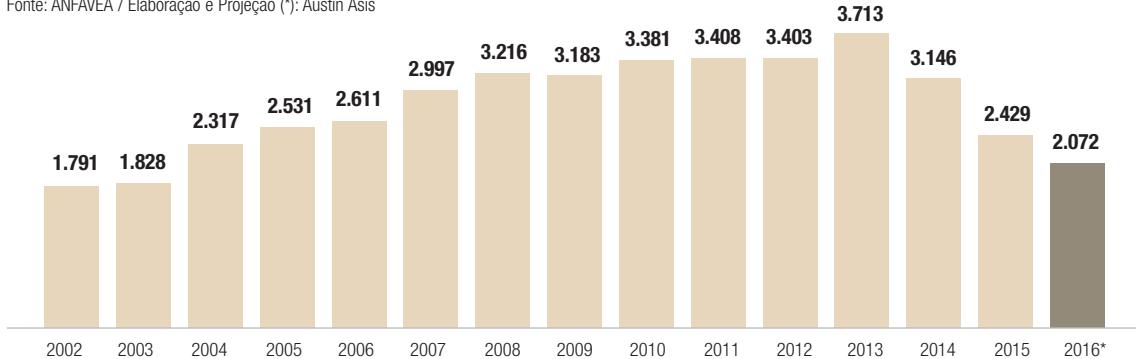
No resultado de 2016 acumulado até setembro, a produção de autoveículos foi de 1,55 milhão de unidades e reportou queda de 18,5% na comparação

contra o mesmo período de 2015. Dessa vez, até o momento, o destaque negativo ficou a cargo da produção de ônibus com recuo de 22,5%, seguido pela produção de caminhões com queda de 21,7% e veículos leves e comerciais com baixa de 18,3%.

As exportações têm sido o caminho alternativo para a produção de autoveículos, que estão aproveitando o momento de desvalorização do real. Em 2015, as exportações cresceram 24,8% com destaque para comerciais leves com expansão de 56,1%. Já no acumulado de jan-Set/2016, a expansão foi mais moderada, de 19,2%, com destaque para a exportação de ônibus com 33,8% e de apenas 0,7% para a caminhões.

Produção de Veículos, Caminhões e Ônibus (em mil unidades)

Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



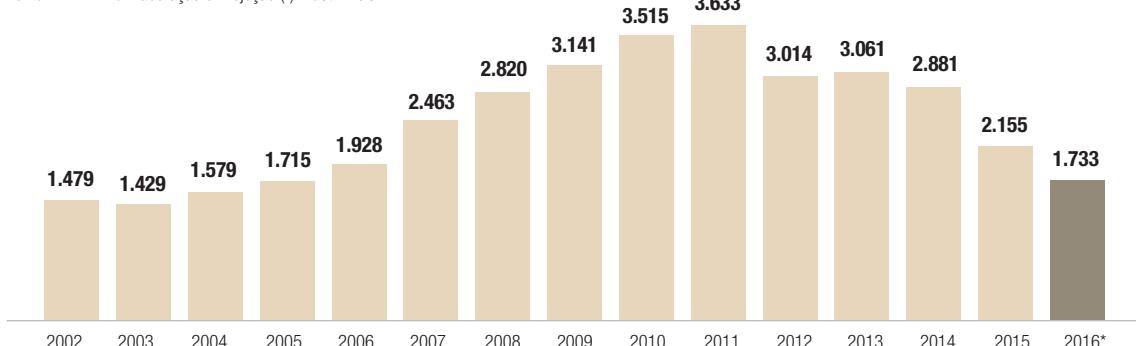
PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

| Autoveículos | 2014 | | 2015 | | 2015 / 2014 | Jan-Set / 2016 | | 2016 / 2015 * |
|-----------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|
| | Unidades | Part. % | Unidades | Part. % | | Unidades | Part. % | |
| Veículos leves | 2.973.484 | 94,5% | 2.333.903 | 96,1% | -21,5% | 1.493.022 | 96,1% | -18,3% |
| Automóveis | 2.502.293 | 79,5% | 2.018.954 | 83,1% | -19,3% | 1.268.973 | 81,7% | -19,7% |
| Comerciais leves | 471.191 | 15,0% | 314.949 | 13,0% | -33,2% | 224.049 | 14,4% | -9,5% |
| Caminhões | 139.965 | 4,4% | 74.062 | 3,0% | -47,1% | 46.447 | 3,0% | -21,7% |
| Semileves | 2.225 | 0,1% | 1.803 | 0,1% | -19,0% | 1.748 | 0,1% | 34,2% |
| Leves | 27.875 | 0,9% | 20.129 | 0,8% | -27,8% | 12.321 | 0,8% | -20,5% |
| Médios | 8.291 | 0,3% | 4.345 | 0,2% | -47,6% | 2.818 | 0,2% | -17,9% |
| Semipesados | 50.474 | 1,6% | 26.848 | 1,1% | -46,8% | 13.586 | 0,9% | -40,4% |
| Pesados | 51.100 | 1,6% | 20.937 | 0,9% | -59,0% | 15.974 | 1,0% | -2,1% |
| Ônibus | 32.937 | 1,0% | 21.498 | 0,9% | -34,7% | 14.482 | 0,9% | -22,5% |
| Rodoviário | 5.854 | 0,2% | 5.843 | 0,2% | -0,2% | 3.737 | 0,2% | -25,1% |
| Urbano | 27.083 | 0,9% | 15.655 | 0,6% | -42,2% | 10.745 | 0,7% | -21,5% |
| Produção Total | 3.146.386 | 100,0% | 2.429.463 | 100,0% | -22,8% | 1.553.951 | 100,0% | -18,5% |

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis / (*) Valores acumulados no período de Jan a Set.

Licenciamento de Veículos, Caminhões e Ônibus (em mil unidades)

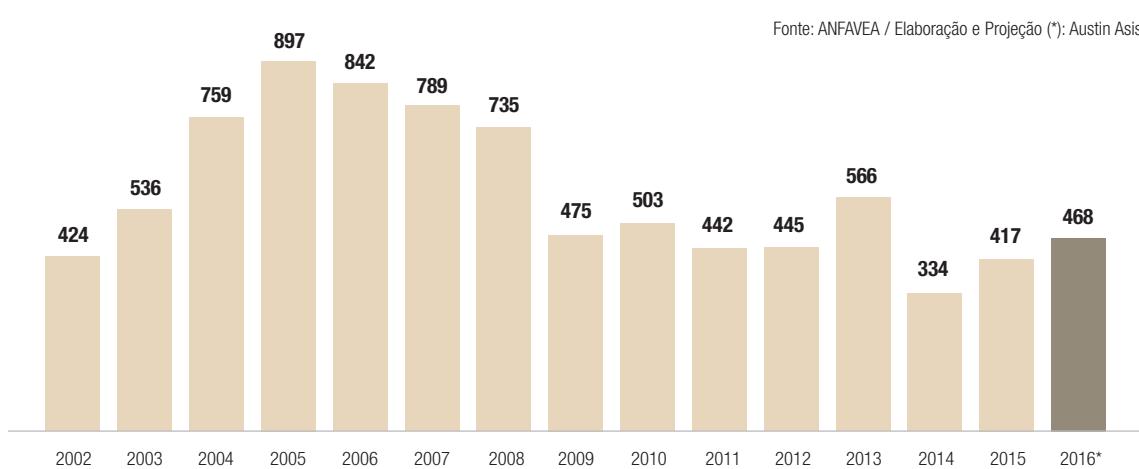
Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



| LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS | | | | | | | | |
|---|------------------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|---------------|
| Autoveículos (Nacionais) | 2014 | | 2015 | | 2015 / 2014 | Jan-Set / 2016 | | 2016 / 2015 * |
| | Unidades | Part. % | Unidades | Part. % | Var. % no ano | Unidades | Part. % | Var. % no ano |
| Veículos leves | 2.718.543 | 94,4% | 2.067.610 | 96,0% | -23,9% | 1.253.007 | 96,4% | -20,0% |
| Automóveis | 2.289.395 | 79,5% | 1.786.956 | 82,9% | -21,9% | 1.079.929 | 83,1% | -19,7% |
| Comerciais leves | 429.148 | 14,9% | 280.654 | 13,0% | -34,6% | 173.078 | 13,3% | -22,3% |
| Caminhões | 134.998 | 4,7% | 70.226 | 3,3% | -48,0% | 37.490 | 2,9% | -31,2% |
| Ônibus | 27.474 | 1,0% | 16.782 | 0,8% | -38,9% | 9.295 | 0,7% | -32,2% |
| Licenciamento Total | 2.881.015 | 100,0% | 2.154.618 | 100,0% | -25,2% | 1.299.792 | 100,0% | -20,5% |

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis / (*) Valores acumulados no período de Jan a Ago.

Gráfico 26 - Exportação de Veículos, Caminhões e Ônibus (em mil unidades)



Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

| Autoveículos | 2014 | | 2015 | | 2015 / 2014 | Jan-Set / 2016 | | 2016 / 2015 * |
|-----------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| | Unidades | Part. % | Unidades | Part. % | Var. % no ano | Unidades | Part. % | Var. % no ano |
| Veículos leves | 309.874 | 92,7% | 388.761 | 93,2% | 25,5% | 328.934 | 93,7% | 20,0% |
| Automóveis | 263.604 | 78,9% | 316.531 | 75,9% | 20,1% | 270.393 | 77,0% | 19,9% |
| Comerciais leves | 46.270 | 13,8% | 72.230 | 17,3% | 56,1% | 58.541 | 16,7% | 20,3% |
| Caminhões | 17.737 | 5,3% | 20.869 | 5,0% | 17,7% | 15.257 | 4,3% | -0,7% |
| Semileves | 1.066 | 0,3% | 1.661 | 0,4% | 55,8% | 507 | 0,1% | -58,9% |
| Leves | 3.981 | 1,2% | 4.237 | 1,0% | 6,4% | 3.758 | 1,1% | 22,6% |
| Médios | 1.244 | 0,4% | 908 | 0,2% | -27,0% | 672 | 0,2% | -4,5% |
| Semipesados | 4.742 | 1,4% | 6.368 | 1,5% | 34,3% | 4.390 | 1,3% | -10,7% |
| Pesados | 6.704 | 2,0% | 7.695 | 1,8% | 14,8% | 5.930 | 1,7% | 8,7% |
| Ônibus | 6.608 | 2,0% | 7.325 | 1,8% | 10,9% | 6.984 | 2,0% | 33,8% |
| Rodoviário | 2.795 | 0,8% | 3.588 | 0,9% | 28,4% | 2.657 | 0,8% | 4,2% |
| Urbano | 3.813 | 1,1% | 3.737 | 0,9% | -2,0% | 4.327 | 1,2% | 62,1% |
| Produção Total | 334.219 | 100,0% | 416.955 | 100,0% | 24,8% | 351.175 | 100,0% | 19,2% |

Fonte: ANFAVEA / Elaboração: Austin Asis / (*) Valores acumulados no período de Jan a Set.

Produção de Caminhões sem controle na banguela...

O setor de transporte rodoviário de cargas é um bom representante do nível de atividade da economia. O reflexo da expansão ou retração da economia é imediato sobre a produção de caminhões, visto que a demanda por esses bens é realizada a partir das expectativas futuras dos consumidores.

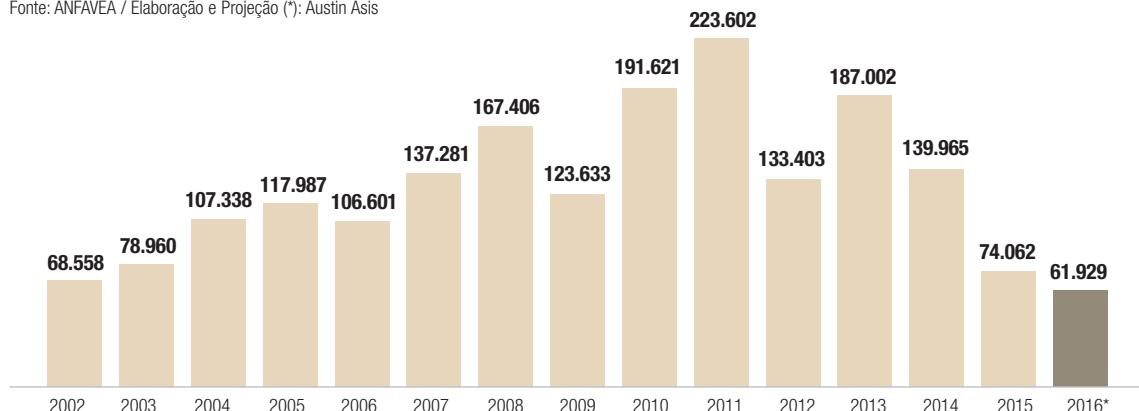
Nesse sentido, como não poderia ser diferente, a produção de caminhões está em queda livre desde 2014 e deve encerrar 2016 com queda de 16,4% após amargar queda de 47,1% em 2015. O volume de produção deverá ficar ao redor de 62 mil uni-

dades, nível três vezes e meia menor que o volume produzido em 2011 (223,6 mil unidades) que foi recorde histórico. O volume de produção de caminhões semipesados e pesados representam mais da metade, reafirmando a característica de transporte rodoviário de longas distâncias.

Com a mudança do cenário econômico com perspectivas positivas a partir de 2017, inclusive com aumento da retomada da confiança de empresários e consumidores, queda da taxa de juros, maior vigor das exportações e produção agrícola, as estimativas são de retomada da produção a partir de 2017, mesmo que ainda de forma moderada.

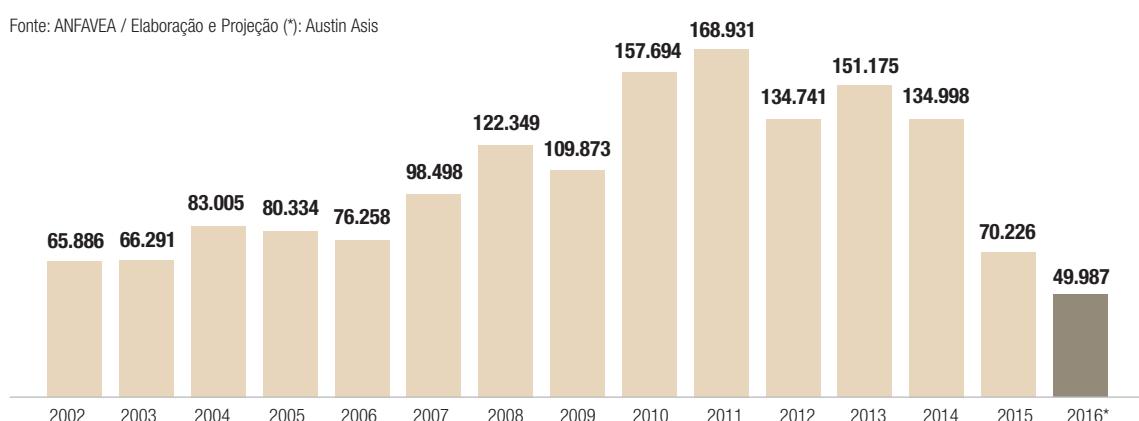
Produção de Caminhões (em mil unidades)

Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



Licenciamento de Caminhões (em mil unidades)

Fonte: ANFAVEA / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis



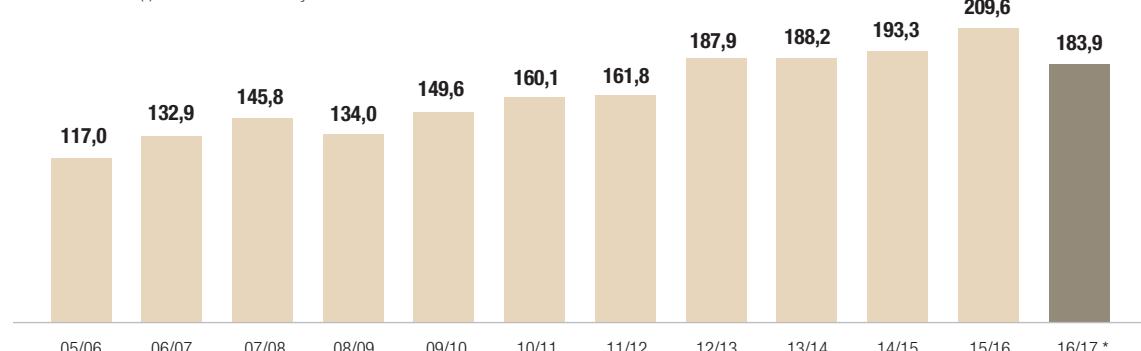
Safra de grãos: superando dificuldades

Após a safra recorde de grãos no Brasil, segundo dados do IBGE, que foram colhidas 209,6 milhões de toneladas na safra 2015/2016, a previsão atual é de recuo de 12,3% para uma safra total de 183,9 milhões de toneladas no período 2016/2017. Já a CONAB prevê safra recorde de 212,5 milhões de toneladas na safra 16/17, com alta de 14,2% em relação a safra 15/16 (186 milhões de toneladas).

Independentemente das estimativas, as perspectivas para a produção agrícola na safra atual (2016/2017) são positivas considerando o cenário econômico brasileiro decepcionante. Mesmo com o aumento dos custos de produção, em especial aumentos de preços dos insumos de produção como defensivos, alguns fatores reanimam o setor de agronegócios, como, por exemplo, a desvalorização do real e o crescimento econômico nos principais países parceiros comerciais (Argentina, EUA, Europa, China, entre outros).

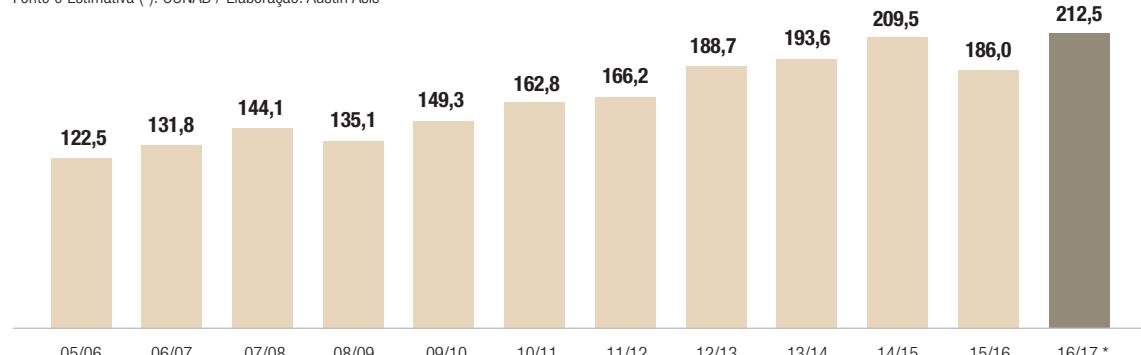
Safra de Grãos - IBGE (em milhões de toneladas)

Fonte e Estimativa (*): IBGE-LSPA / Elaboração: Austin Asis



Safra de Grãos - CONAB (em milhões de toneladas)

Fonte e Estimativa (*): CONAB / Elaboração: Austin Asis



Produção de implementos rodoviários em marcha ré

Segundo dados da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), os empla-

camentos de implementos rodoviários recuou 43,9% em 2015 e atingiu 91,7 mil unidades contra 163,6 mil registradas em 2014. Com dados compilados até o mês de setembro, o ano de 2016 apurou emplacamentos de 50,7 mil unidades com retração

28,9% em relação ao mesmo período de 2015 (71,4 mil unidades). A situação em 2016 é negativa tanto para reboques e semirreboques (-18,2%) como para carrocerias sobre chassis (-36,8%) – destacando-se que a participação das carrocerias no setor é de 61,4% (set/2016).

Na segregação por tipo de implementos rodoviários de reboque e semirreboque, o destaque positivo ficou a cargo dos tipos Canavieiro e Dolly, que anotaram expansão de 24,3% e 24,2%, respectivamente, e representam 13,3% do total. O tipo Tanque alumínio

apresentou expansão de 280%, porém foram empilhadas apenas 19 unidades entre Jan-Set/2016. Já pelo lado dos destaques negativos estão o tipo Baú carga geral com queda de 46%, e Basculante com recuo de 20,4%, ambos representam 22% do total.

Enquanto o mercado interno de implementos amargou perdas, as exportações do setor cresceram 24,2% no acumulado de Jan-Set/2016 em relação ao mesmo período de 2015. Porém, o resultado não é expressivo em virtude das vendas externas representarem apenas 5,7% do total do setor.

| IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS - Emplacamento do Setor (em unidades) | | | | | |
|--|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------|---------------|
| Ano | Reboques e Semirreboques (a) | Carrocerias sobre chassis (b) | Mercado interno (c = a + b) | Exportação (d) | Total (c + d) |
| 2004 | 38.163 | 45.653 | 83.816 | 3.108 | 86.924 |
| 2005 | 30.035 | 44.561 | 74.596 | 3.832 | 78.428 |
| 2006 | 29.012 | 51.796 | 80.808 | 5.305 | 86.113 |
| 2007 | 40.209 | 62.860 | 103.069 | 7.057 | 110.126 |
| 2008 | 54.486 | 76.715 | 131.201 | 7.087 | 138.288 |
| 2009 | 40.509 | 74.598 | 115.107 | 3.163 | 118.270 |
| 2010 | 59.251 | 111.032 | 170.283 | 4.393 | 174.676 |
| 2011 | 59.441 | 131.382 | 190.823 | 5.276 | 196.099 |
| 2012 | 52.543 | 107.871 | 160.414 | 5.810 | 166.224 |
| 2013 | 70.105 | 107.796 | 177.901 | 5.432 | 183.333 |
| 2014 | 56.529 | 103.341 | 159.870 | 3.756 | 163.626 |
| 2015 | 29.670 | 58.645 | 88.315 | 3.436 | 91.751 |
| Jan-Set/16 | 18.469 | 29.379 | 47.848 | 2.914 | 50.762 |
| Jan-Set/15 | 22.586 | 46.467 | 69.053 | 2.346 | 71.399 |
| Var.% 15/16 | -18,2% | -36,8% | -30,7% | 24,2% | -28,9% |

| IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS - Emplacamento do Setor (participação por tipo e mercado) | | | | | |
|--|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------|---------------|
| Ano | Reboques e Semirreboques (a) | Carrocerias sobre chassis (b) | Mercado interno (c = a + b) | Exportação (d) | Total (c + d) |
| 2004 | 45,5% | 54,5% | 96,4% | 3,6% | 100,0% |
| 2005 | 40,3% | 59,7% | 95,1% | 4,9% | 100,0% |
| 2006 | 35,9% | 64,1% | 93,8% | 6,2% | 100,0% |
| 2007 | 39,0% | 61,0% | 93,6% | 6,4% | 100,0% |
| 2008 | 41,5% | 58,5% | 94,9% | 5,1% | 100,0% |
| 2009 | 35,2% | 64,8% | 97,3% | 2,7% | 100,0% |
| 2010 | 34,8% | 65,2% | 97,5% | 2,5% | 100,0% |
| 2011 | 31,1% | 68,9% | 97,3% | 2,7% | 100,0% |
| 2012 | 32,8% | 67,2% | 96,5% | 3,5% | 100,0% |
| 2013 | 39,4% | 60,6% | 97,0% | 3,0% | 100,0% |
| 2014 | 35,4% | 64,6% | 97,7% | 2,3% | 100,0% |
| 2015 | 33,6% | 66,4% | 96,3% | 3,7% | 100,0% |
| 2016 * | 38,6% | 61,4% | 94,3% | 5,7% | 100,0% |

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin Asis / (*) Dado acumulado de Jan a Set/2016

REBOQUES E SEMIREBOQUES (em unidades)

| Família | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Jan-Set/15 | Jan-Set/16 | Var.% 16/15 |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Graneleiro / Carga Seca | 20.366 | 13.611 | 18.723 | 18.389 | 15.909 | 22.507 | 15.693 | 7.985 | 5.842 | 5.367 | -8,1% |
| Basculante | 5.918 | 4.536 | 9.453 | 11.184 | 9.801 | 12.583 | 10.277 | 4.984 | 3.732 | 2.969 | -20,4% |
| Tanque Carbono | 5.343 | 5.335 | 4.108 | 3.224 | 2.510 | 4.520 | 4.833 | 2.725 | 2.215 | 1.614 | -27,1% |
| Baú Carga Geral | 4.841 | 3.622 | 5.842 | 6.032 | 5.497 | 6.454 | 5.259 | 2.635 | 2.044 | 1.103 | -46,0% |
| Transporte de toras | 425 | 530 | 1.553 | 869 | 951 | 1.218 | 2.298 | 1.805 | 1.454 | 1.019 | -29,9% |
| Baú Lonado | 2.791 | 1.800 | 3.469 | 3.460 | 3.305 | 3.803 | 3.150 | 1.798 | 1.265 | 1.081 | -14,5% |
| Dolly | 1.434 | 1.224 | 1.231 | 1.325 | 1.462 | 3.499 | 2.609 | 1.312 | 883 | 1.097 | 24,2% |
| Porta Conteiner | 2.113 | 1.510 | 2.710 | 3.435 | 2.700 | 2.933 | 2.401 | 1.289 | 941 | 571 | -39,3% |
| Carrega tudo | 1.422 | 1.011 | 1.598 | 2.115 | 2.503 | 2.171 | 1.766 | 1.185 | 936 | 622 | -33,5% |
| Canavieiro | 4.864 | 3.794 | 4.722 | 3.635 | 2.755 | 3.154 | 2.963 | 1.178 | 1.090 | 1.355 | 24,3% |
| Especial | 2.070 | 1.390 | 1.749 | 2.183 | 1.651 | 1.986 | 1.598 | 999 | 815 | 618 | -24,2% |
| Baú Frigorífico | 1.434 | 1.129 | 1.671 | 1.414 | 1.545 | 2.530 | 1.552 | 921 | 685 | 476 | -30,5% |
| Tanque Inox | 487 | 503 | 1.411 | 1.105 | 906 | 1.803 | 1.504 | 615 | 501 | 459 | -8,4% |
| Silo | 940 | 490 | 939 | 1.048 | 998 | 924 | 599 | 234 | 178 | 99 | -44,4% |
| Tanque Alumínio | 38 | 24 | 72 | 23 | 50 | 20 | 27 | 5 | 5 | 19 | 280,0% |
| Total | 54.486 | 40.509 | 59.251 | 59.441 | 52.543 | 70.105 | 56.529 | 29.670 | 22.586 | 18.469 | -18,2% |

REBOQUES E SEMIREBOQUES (participação no total, por ano)

| Família | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (*) | |
|-------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--|
| Graneleiro / Carga Seca | 37,4% | 33,6% | 31,6% | 30,9% | 30,3% | 32,1% | 27,8% | 26,9% | 29,1% | |
| Basculante | 10,9% | 11,2% | 16,0% | 18,8% | 18,7% | 17,9% | 18,2% | 16,8% | 16,1% | |
| Tanque Carbono | 9,8% | 13,2% | 6,9% | 5,4% | 4,8% | 6,4% | 8,5% | 9,2% | 8,7% | |
| Baú Carga Geral | 8,9% | 8,9% | 9,9% | 10,1% | 10,5% | 9,2% | 9,3% | 8,9% | 6,0% | |
| Transporte de toras | 0,8% | 1,3% | 2,6% | 1,5% | 1,8% | 1,7% | 4,1% | 6,1% | 5,5% | |
| Baú Lonado | 5,1% | 4,4% | 5,9% | 5,8% | 6,3% | 5,4% | 5,6% | 6,1% | 5,9% | |
| Dolly | 2,6% | 3,0% | 2,1% | 2,2% | 2,8% | 5,0% | 4,6% | 4,4% | 5,9% | |
| Porta Conteiner | 3,9% | 3,7% | 4,6% | 5,8% | 5,1% | 4,2% | 4,2% | 4,3% | 3,1% | |
| Carrega tudo | 2,6% | 2,5% | 2,7% | 3,6% | 4,8% | 3,1% | 3,1% | 4,0% | 3,4% | |
| Canavieiro | 8,9% | 9,4% | 8,0% | 6,1% | 5,2% | 4,5% | 5,2% | 4,0% | 7,3% | |
| Especial | 3,8% | 3,4% | 3,0% | 3,7% | 3,1% | 2,8% | 2,8% | 3,4% | 3,3% | |
| Baú Frigorífico | 2,6% | 2,8% | 2,8% | 2,4% | 2,9% | 3,6% | 2,7% | 3,1% | 2,6% | |
| Tanque Inox | 0,9% | 1,2% | 2,4% | 1,9% | 1,7% | 2,6% | 2,7% | 2,1% | 2,5% | |
| Silo | 1,7% | 1,2% | 1,6% | 1,8% | 1,9% | 1,3% | 1,1% | 0,8% | 0,5% | |
| Tanque Alumínio | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,0% | 0,1% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | |
| Total | 100,0% | |

Fonte: ANFIR
 Elaboração: Austin Asis
 (*) Dado acumulado de Jan a Set/2016

CARROCERIAS SOBRE CHASSIS (em unidades)

| Família | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | Jan-Set/15 | Jan-Set/16 | Var.% 16/15 |
|----------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Baú Alumínio / Frigorífico | 25.732 | 26.274 | 40.517 | 45.903 | 40.671 | 41.562 | 36.503 | 22.799 | 18.134 | 12.481 | -31,2% |
| Graneleiro / Carga Seca | 26.286 | 26.604 | 37.211 | 44.595 | 35.487 | 32.881 | 29.507 | 18.884 | 15.006 | 9.262 | -38,3% |
| Outras / Diversas | 11.259 | 9.218 | 11.543 | 14.111 | 11.583 | 12.374 | 12.807 | 7.544 | 5.671 | 3.800 | -33,0% |
| Basculante | 11.084 | 10.332 | 16.245 | 19.910 | 13.742 | 13.219 | 16.041 | 5.505 | 4.492 | 2.158 | -52,0% |
| Tanque | 1.776 | 1.789 | 2.914 | 3.607 | 3.563 | 5.066 | 5.859 | 2.923 | 2.303 | 1.283 | -44,3% |
| Betoneira | - | - | 1.851 | 2.405 | 2.197 | 1.942 | 1.508 | 559 | 500 | 231 | -53,8% |
| Baú Lonado | 578 | 381 | 751 | 851 | 628 | 752 | 1.116 | 431 | 361 | 164 | -54,6% |
| Total | 76.715 | 74.598 | 111.032 | 131.382 | 107.871 | 107.796 | 103.341 | 58.645 | 46.467 | 29.379 | -36,8% |

| CARROCERIAS SOBRE CHASSIS (participação no total, por ano) | | | | | | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Família | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 (*) |
| Baú Alumínio / Frigorífico | 33,5% | 35,2% | 36,5% | 34,9% | 37,7% | 38,6% | 35,3% | 38,9% | 42,5% |
| Graneleiro / Carga Seca | 34,3% | 35,7% | 33,5% | 33,9% | 32,9% | 30,5% | 28,6% | 32,2% | 31,5% |
| Outras / Diversas | 14,7% | 12,4% | 10,4% | 10,7% | 10,7% | 11,5% | 12,4% | 12,9% | 12,9% |
| Basculante | 14,4% | 13,9% | 14,6% | 15,2% | 12,7% | 12,3% | 15,5% | 9,4% | 7,3% |
| Tanque | 2,3% | 2,4% | 2,6% | 2,7% | 3,3% | 4,7% | 5,7% | 5,0% | 4,4% |
| Betoneira | - | - | 1,7% | 1,8% | 2,0% | 1,8% | 1,5% | 1,0% | 0,8% |
| Baú Lonado | 0,8% | 0,5% | 0,7% | 0,6% | 0,6% | 0,7% | 1,1% | 0,7% | 0,6% |
| Total | 100,0% |

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin Asis / (*) Dado acumulado de Jan a Set/2016

Luz verde nas estradas pedagiadas...

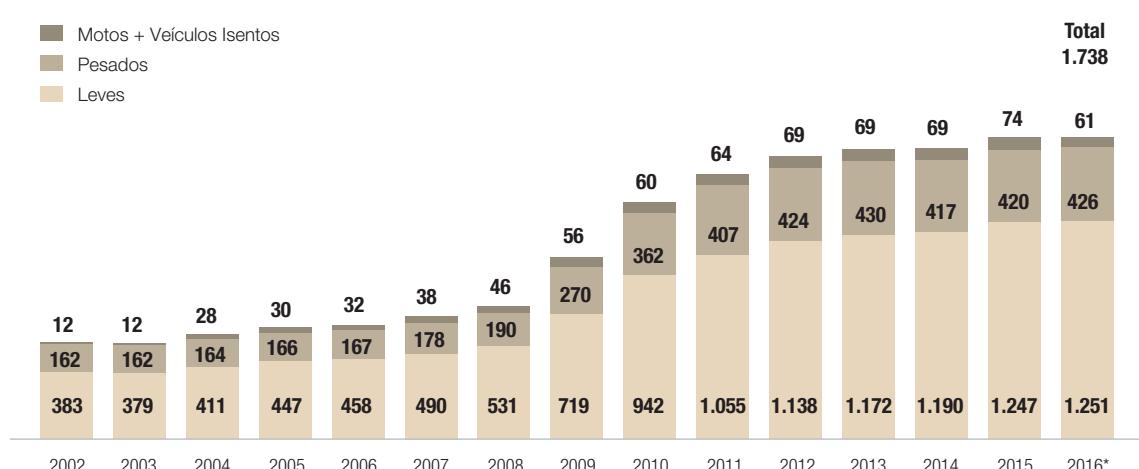
Em 2015, o tráfego de veículos nas estradas pedagiadas registrou novo recorde e superou o resultado de 2014 ao anotar 1,742 milhão de unidades de passageiros nas praças de pedágios das empresas associadas à ABCR, com crescimento de 3,9% em relação a 2014. Para 2016, a estimativa da Austin é que o tráfego de veículos fique ao redor de 1,738 milhão, resultado ligeiramente inferior (-0,2%) ao registrado em 2015.

O indicador de tráfego nas estradas é bom orientador sobre a dinâmica macroeconômica, ou seja, é um termômetro, pois menos veículos trafegando nas estradas indicam que toda a atividade econômica

(ex: consumo das famílias) está diminuindo. Porém, em 2015, enquanto houve expansão de 3,9% no tráfego de veículos, o PIB apresentou retração de 3,8%. Muito provavelmente, esse resultado está relacionado ao aumento de tráfego de deslocamento de veículos de carga vazios, o que eleva o custo dos transportadores, pois houve aumento de 0,8% de veículos pesados contra 4,8% de veículos leves.

Para 2016, em virtude do aprofundamento do processo recessivo da economia brasileira, projetamos leve retração de 0,2% no fluxo de passageiros de veículos nas estradas pedagiadas, com destaque para o menor volume de veículos leves e, principalmente, no eixo Rio-São Paulo. ■

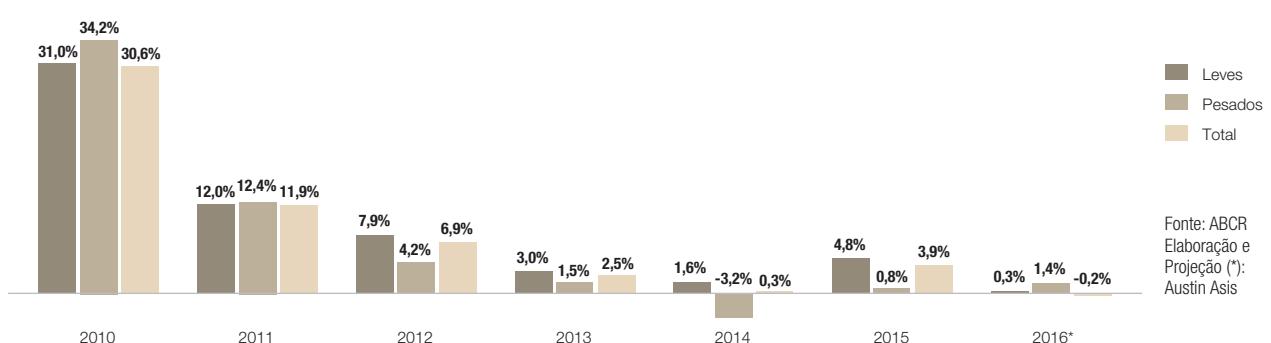
Veículos Pedagiados - ABCR (em milhões de unidades)



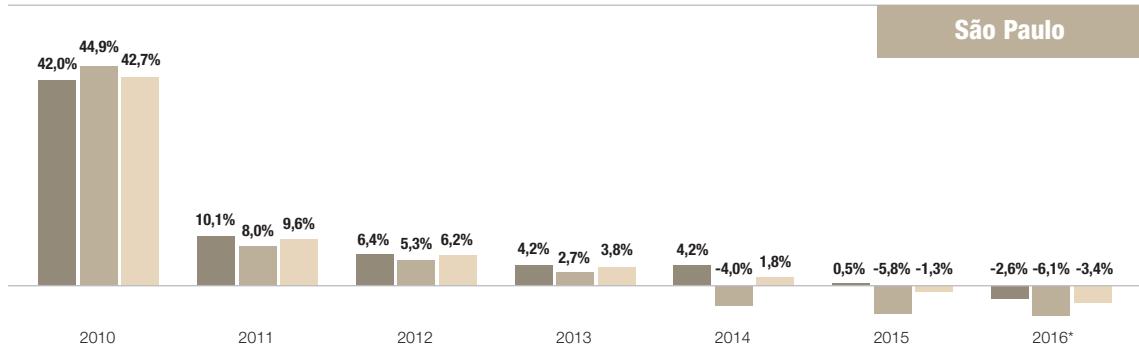
Fonte: ABCR / Elaboração e Projeção (*): Austin Asis

Fluxo de Veículos nas Estradas Pedagiadas (var. % no ano)

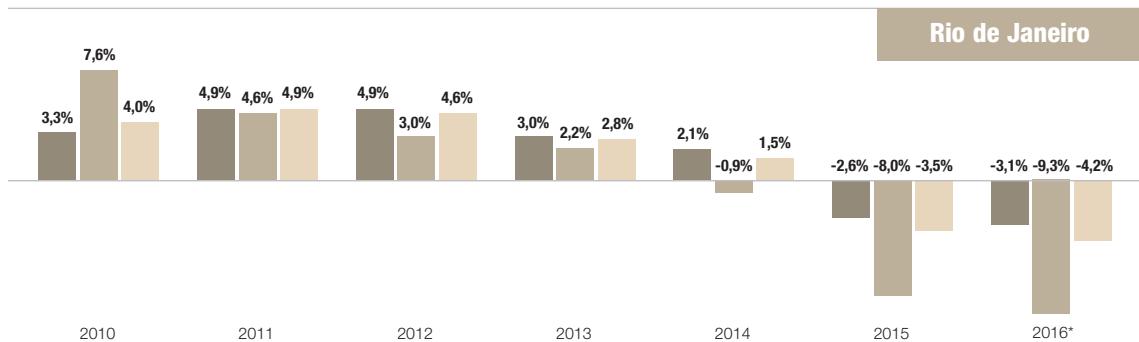
Brasil



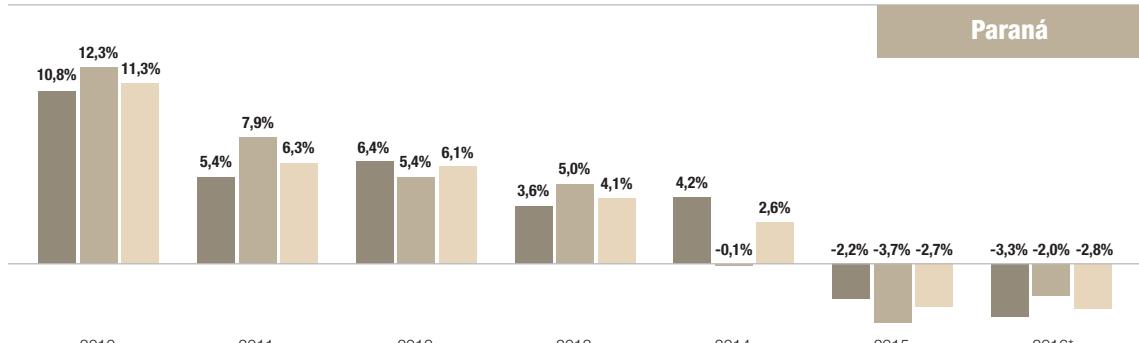
São Paulo



Rio de Janeiro



Paraná



Análise conjuntural dos custos do transporte rodoviário de cargas

Por **Eng. Antonio Lauro Valdivia Neto*** e **Economista Fernando Sebastião da Silva****

A economia brasileira fechará 2016 sob o sinal da recessão, tida por alguns como a maior desde 1930. A queda esperada no PIB é de pouco mais de 3,0% (BCB: 3,3%, Focus: 3,19%, FMI: 3,3%). Apesar de ser melhor que os mais de 4,0% previstos no começo do ano, ainda é muito alta e trouxe consequências graves para o país. A principal são os 11,9% de taxa de desemprego - traduzidos em 12 milhões de pessoas desempregadas – sem perspectivas de melhora no curto prazo.

O Banco Central (BC) previu para o Produto Interno Bruto (PIB) de 2016, em seu relatório de outubro, uma queda de 3,3% e um crescimento de 1,3% para 2017.

Dentro desta visão de melhora do mercado no ano de 2017, o BC prevê um crescimento de 3,5% para a agropecuária, alta de 1,5% para a indústria e avanço de 0,9% para o setor de serviços. O mercado espera que outros indicadores importantes também devam voltar a crescer. A projeção é de que os investimentos, depois de terminar 2016 em queda, cheguem ao fim de 2017 com uma alta de 4,0%.

Outros números positivos devem ser registrados no consumo das famílias, que deve passar de uma queda de 4,4% em 2016 para uma alta próxima a 1,0%. O consumo do governo segue ritmo semelhante, recuperando parcialmente a queda de 1,3% de 2016 com um avanço de

0,5% no ano seguinte. As exportações devem crescer 4,5%, e as importações 6,0%.

O ano de 2017 aponta para um ciclo de mudança no ambiente macroeconómico, felizmente para melhor. Contudo, para que as previsões se concretizem, é fundamental que os resultados das decisões políticas se traduzam em uma solução governativa estável para o país. O desenvolvimento da economia de forma positiva dependerá fundamentalmente de alguns fatores, em especial da governabilidade fundamentada numa visão e num conceito estratégico nacional, em instituições robustas e independentes, na coesão e cobrança da sociedade e na estabilidade política do crescimento econômico sustentável requerendo estabilidade macroeconômica, equilíbrio e controle da dívida e uma estratégia de desenvolvimento que inclua reformas para melhorar o ambiente de negócios e, nomeadamente, do investimento; do apoio ao setor privado, com foco nas pequenas e médias empresas; das reformas estruturais na gestão das finanças públicas; do direcionamento de investimentos públicos em áreas sociais prioritárias para o desenvolvimento, nomeadamente a saúde, educação e segurança; e de um sistema financeiro estável e sólido com capacidade para financiar a economia e promover um crescimento inclusivo e sustentável.

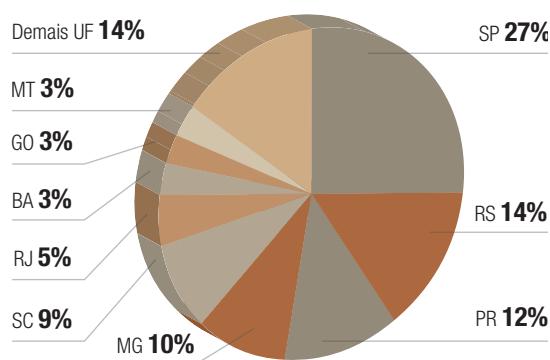
O setor de transporte em 2016

Segundo o RNTRC, o setor empresarial do transporte rodoviário de cargas é composto por 158.645 empresas, com uma frota de 1.157.522 veículos, sendo 56% de caminhonetes, caminhões e cavalos mecânicos. As empresas estão

* Especialista em transportes; Engenheiro de Transportes, pós-graduado e Mestre em Administração de Empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC.

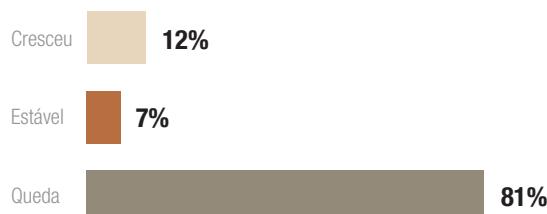
** Economista e Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC.

distribuídas por todo o território brasileiro, sendo que pouco mais de 70% estão localizadas em cinco estados da federação: São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais e Santa Catarina. Destes, o estado que possui mais empresas registradas é São Paulo, com quase 27% de todas as empresas transportadoras.



O ano de 2016 também não foi bom para o TRC. As pesquisas realizadas pela NTC ao longo do ano mostraram um cenário difícil para as empresas do setor. O ano começou com uma queda média de 8,9% no faturamento das empresas, resultado do menor valor do frete e da queda no volume de carga transportada. O setor iniciou o ano com uma defasagem em relação aos custos envolvidos nas operações de transportes, calculada em 12,9%, e seguiu piorando ao longo do ano, a ponto de, no meio do ano, a defasagem, em razão dos descontos concedidos e da inflação do período, atingir 22,94% no transporte de cargas lotações (fechadas) e 9,81% no transporte de cargas fracionadas.

Desempenho das Empresas no 1º sem. 2016



Como se não bastasse tamanha defasagem, o setor ainda teve que absorver os pagamentos em atraso. Nada menos que 86% das empresas indicaram ter fretes a receber atrasados, montante que, segundo elas, compromete 13,3% do faturamento. Isto, depois de terem cedido e estendido o prazo de pagamento. Os obstáculos enfrentados ao longo do ano não são só estes. Há ainda a questão das ações e indenizações trabalhistas que comprometem quase 2% do faturamento ou, quando a empresa tem lucro, 40% deste.

A travessia poderia ser um pouco mais fácil para as empresas do setor se elas não fossem tão resistentes em cobrar pelos seus serviços de forma correta, não abrindo mão de receber todos os componentes tarifários. A última pesquisa constatou que:

- 30,7% não cobram frete-valor, sendo 19% na fracionada e 42% na lotação,
- 48,4% não recebem o GRIS, neste caso 28% na carga fracionada e 67% na carga lotação.

Sem contar que boa parte das generalidades do transporte é ignorada por quem cobra e por quem paga.

Conclusão, no que compete ao frete, é importante que as empresas que atuam neste mercado passem a pensar seriamente em cobrar mais e melhor pelos serviços que prestam.

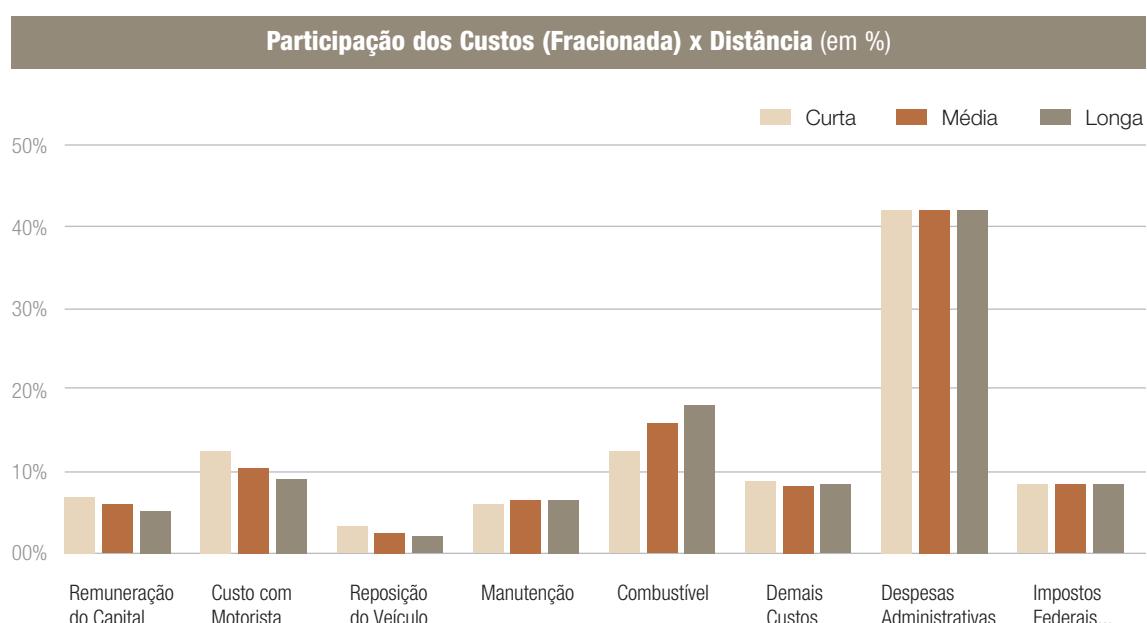
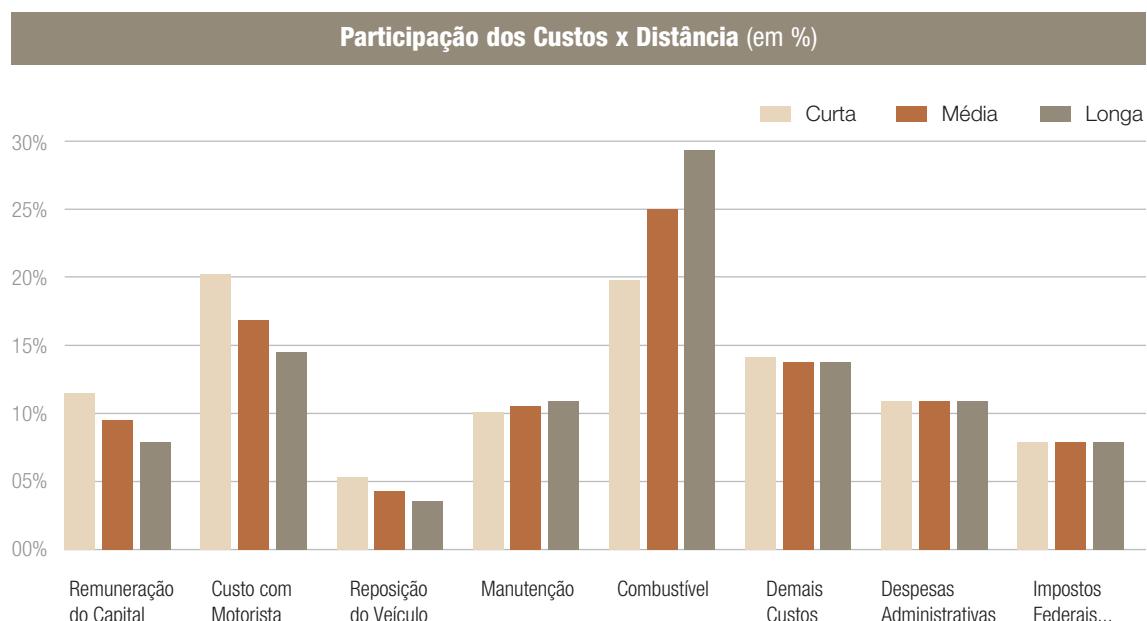
Os Custos do Transporte Rodoviário de Carga

Se houve algo que contribuiu para que a situação das empresas do setor de transporte não ter piorado em 2016 foi o comportamento do custo dos insumos. Assim como os demais índices que medem a inflação, o INCT – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga vem baixando desde o começo do ano, quando chegou a atingir entre 9,0% e 9,5%.

Os principais insumos desta atividade são a mão de obra, o veículo e o combustível, além de impostos e das despesas administrativas. A

participação destes varia em função da forma que a operação é realizada. Por exemplo, se os veículos rodam muito, pois trabalham em rotas longas, a variação no valor do combustível terá um impacto maior. Entretanto, em operações urbanas, de coleta e distribuição,

os veículos pequenos, que consomem menos combustível, rodam relativamente pouco e demandam muita mão de obra (motoristas e ajudantes) a participação maior, dentro dos custos, fica com mão de obra.



O reajuste da mão de obra do setor que tem como período de negociação concentrado ao longo do ano nos meses de maio e junho, resultou aumentos que variaram entre 7% e 10%. O de São Paulo, por exemplo, fechou em 8,0% em duas parcelas, 5,0% em maio e 3,0% em novembro. Na média, os reajustes pelo Brasil ficaram em 8,61%, portanto abaixo da inflação acumulada pelo IPCA nos dos 12 meses que, na época, estava em 9,32% segundo o IPCA.

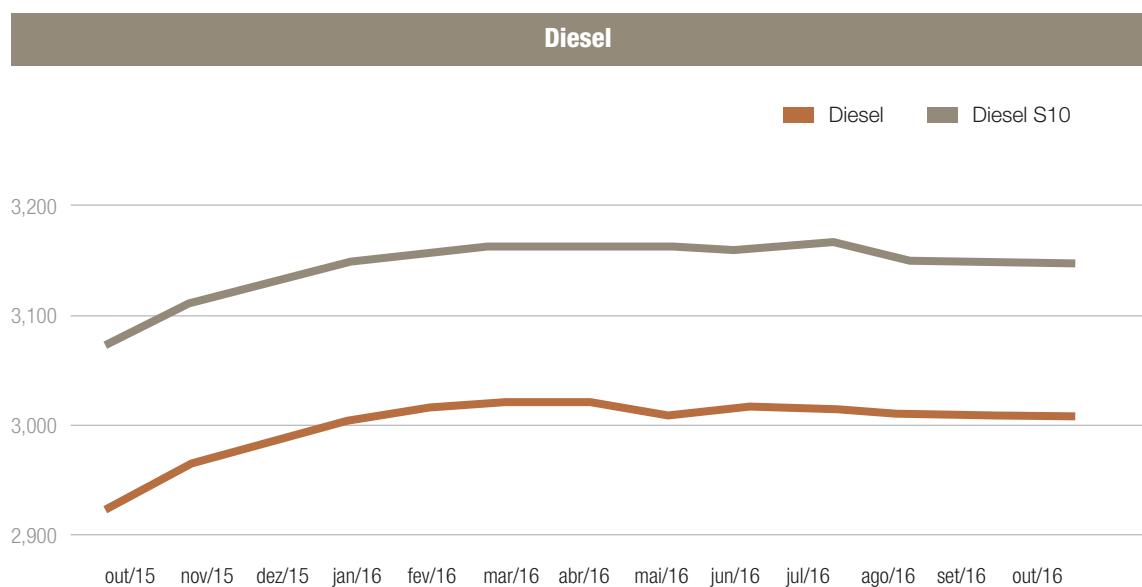
Diesel estável

O diesel esteve praticamente estável em 2016, com o valor médio a nível Brasil em torno de R\$ 3,15 o S10 e R\$ 3,00 o comum.

Ocorreu em outubro, a divulgação pela Petrobrás de uma nova política de preços para os combustíveis (diesel e gasolina). Agora, os reajustes passam a ser condicionadas ao dois fatores:

"A paridade com o mercado internacional - também conhecido como PPI e que inclui custos como frete de navios, custos internos de transporte e taxas portuárias – mais uma margem que será praticada para remunerar riscos inerentes à operação, como, por exemplo, volatilidade da taxa de câmbio e dos preços sobre estadias em portos e lucro, além de tributos. A diretoria executiva definiu que não praticaremos preços abaixo desta paridade internacional."

Segundo a empresa, a principal diferença em relação ao que ocorria antes é o prazo para os ajustes em relação ao mercado internacional. A nova política passa a prever avaliações para revisões de preços pelo menos uma vez por mês. A expectativa é que, como o valor desses combustíveis acompanhará a tendência do mercado internacional, poderá haver manutenção, redução ou aumento nos preços praticados nas refinarias e muito provavelmente para o consumidor final.



Entretanto, nem mesmo o desconto de 2,7% concedido pela Petrobras na refinaria no mês de outubro fez com que o valor tivesse variação significativa, mantendo a estabilidade. O

maior impacto veio pontualmente, devido à necessidade de alguns estados aumentarem as receitas, pelo aumento de impostos, principalmente do ICMS.

| Diesel S500 | | | | | | Diesel S10 | | | | | |
|-------------|------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------|------------------------|------------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| | Tributo Federal (CIDE) | Tributo Federal (Pis/Cofins) | Tributo Federal (Total) | Tributo Estadual (ICMS) | Tributos (Federal e Estadual) | | Tributo Federal (CIDE) | Tributo Federal (Pis/Cofins) | Tributo Federal (Total) | Tributo Estadual (ICMS) | Tributos (Federal e Estadual) |
| AC | 1% | 6% | 7% | 17% | 24% | AC | 1% | 6% | 7% | 16% | 23% |
| AL | 2% | 8% | 10% | 17% | 27% | AL | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| AM | 1% | 7% | 8% | 18% | 26% | AM | 1% | 7% | 8% | 18% | 26% |
| AP | 1% | 6% | 7% | 25% | 32% | AP | 1% | 6% | 7% | 25% | 32% |
| BA | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | BA | 1% | 7% | 8% | 18% | 26% |
| CE | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | CE | 1% | 7% | 8% | 16% | 24% |
| DF | 1% | 7% | 8% | 15% | 23% | DF | 1% | 7% | 8% | 15% | 23% |
| ES | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% | ES | 1% | 7% | 8% | 12% | 20% |
| GO | 2% | 8% | 10% | 15% | 25% | GO | 1% | 7% | 8% | 15% | 23% |
| MA | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | MA | 1% | 7% | 8% | 18% | 26% |
| MT | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | MT | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| MS | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | MS | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| MG | 2% | 8% | 10% | 15% | 25% | MG | 1% | 7% | 8% | 15% | 23% |
| PA | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | PA | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| PB | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | PB | 1% | 7% | 8% | 18% | 26% |
| PE | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | PE | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% |
| PI | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | PI | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| PR | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% | PR | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% |
| RJ | 2% | 7% | 9% | 13% | 22% | RJ | 1% | 7% | 9% | 13% | 22% |
| RN | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | RN | 1% | 8% | 10% | 18% | 28% |
| RO | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | RO | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| RR | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% | RR | 1% | 7% | 8% | 17% | 25% |
| RS | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% | RS | 1% | 8% | 10% | 12% | 22% |
| SC | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% | SC | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% |
| SE | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | SE | 1% | 8% | 10% | 18% | 28% |
| SP | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% | SP | 2% | 8% | 10% | 12% | 22% |
| TO | 2% | 8% | 10% | 18% | 28% | TO | 1% | 8% | 10% | 18% | 28% |

Fonte: FECOMBUSIVEIS - Set/2016

Veículos (Caminhões)

Em 2016, até o mês de outubro, os veículos e os implementos, assim como o diesel, também tiveram pouca variação. Os caminhões pequenos leves e semileves foram os que variaram mais, subindo em média 4,7% e 3,8% respectivamente. Os médios aumentaram 2,8% e os pesados tiveram uma queda de 0,6%. No mercado de implementos não houve variação significativa.

Variação no ano (até out/2016)

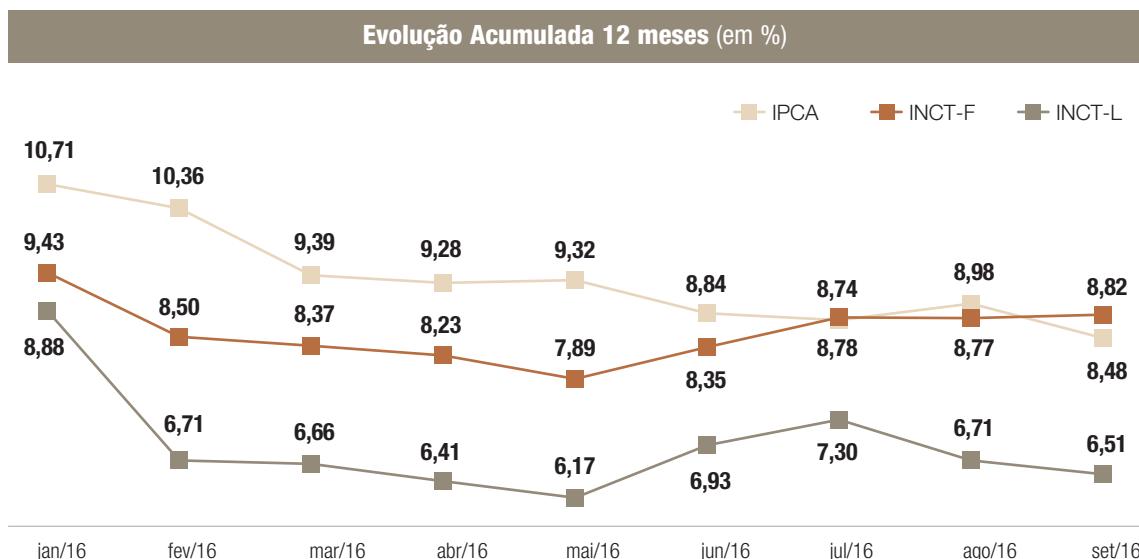
- Caminhão Semileve - 3,8%
- Caminhão Leve - 4,7%
- Caminhão Médio - 2,3%
- Caminhão Semipesado - 1,0%
- Caminhão Pesado - -0,6%

Índices de custos

Para identificar de forma precisa qual o comportamento dos custos ao longo do tempo, a NTC trabalha com índices de custos que variam em função do tipo da atividade de transporte. Assim, para o transporte de carga lotação tem-se o INCT-L; já para a carga fracionada adota-se o INCT-F. Mas só está divisão não bastou e foi necessário também que para cada um deles fossem criados pelo menos mais 5, contemplando a influência da quilometragem percorrida na operação:

- Muito curtas - 50 km
- Curtas - 400 km
- Médias - 800 km
- Longas - 2.400 km
- Muito longas - 6.000 km

INCT – Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga

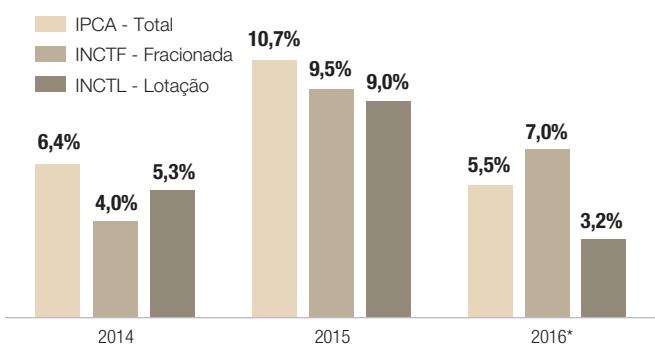


No geral, o INCT acompanhou os demais índices que medem a inflação e retraiu-se ao longo do ano. Iniciou o ano com aumentos anuais entre 9% e 10% e deverá terminá-lo abaixo destes valores. Nos dois últimos anos, tanto o INCT-L quanto INCT-F perderam para o IPCA, mas em 2016 o índice da carga fracionada tem grande chance de superar a inflação oficial que o mercado prevê que deva terminar próxima dos 7,0%. O acumulado do ano até setembro aponta nesta direção com o IPCA em 5,5%, o INCT-F em 7,0% e o INCT-L em 3,2%.

A análise do INCT acumulado dos 12 meses mostra que a medida que a quilometragem rodada do veículo na operação aumenta o índice diminui. Este fato decorre da participação da mão de obra ser maior nas operações onde o veículo roda menos - como a mão de obra vinha subindo mais que a inflação o INCT para as curtas distâncias acabou subindo mais que as longas distâncias.

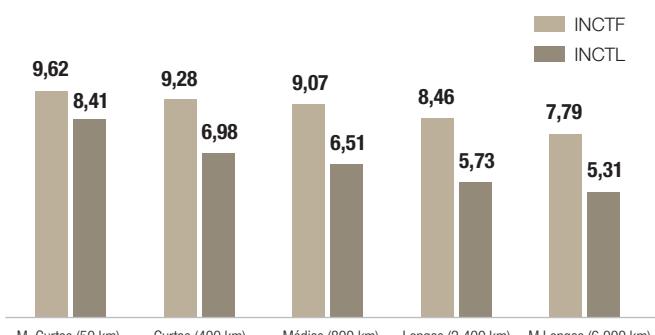
Portanto, há de se tomar cuidado com atualizações de frete apenas pelo INCT médio, por exemplo, sem observar a distância percorrida na operação, pois corre-se o risco de dar um reajuste aquém do que se deveria ou acima do que seria necessário.

IPCA Total versus INCT-F / INCT-L (var. % no ano)



Fonte: IBGE e NTC / Elaboração: DECOPE / (*) Var. % acumulada no ano até Set/2016

INCT-F versus INCT-L (var. % em 12 meses)



Fonte: NTC / Elaboração: DECOPE / (*) Var. % acumulada em 12 meses até Set/2016

| Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada (INCT-F) – set/2016 | | | | | | |
|---|----------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|---------------------|
| Percorso | Distância (km) | Variação Acumulada 36 meses (%) | Variação Acumulada 24 meses (%) | Variação Acumulada 12 meses (%) | Variação Acumulada Anual (%) | Variação Mensal (%) |
| Muito Curto | 50 | 24,03 | 21,47 | 9,62 | 7,77 | 0,1324 |
| Curto | 400 | 23,59 | 20,94 | 9,28 | 7,28 | 0,1256 |
| Médio | 800 | 23,17 | 20,40 | 9,07 | 7,00 | 0,1178 |
| Longo | 2.400 | 22,89 | 19,53 | 8,46 | 6,41 | 0,0902 |
| Muito Longo | 6.000 | 21,50 | 18,57 | 7,79 | 5,65 | 0,0675 |

| Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação (INCT-L) – set/2016 | | | | | | |
|--|----------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------------|---------------------|
| Percorso | Distância (km) | Variação Acumulada 36 meses (%) | Variação Acumulada 24 meses (%) | Variação Acumulada 12 meses (%) | Variação Acumulada Anual (%) | Variação Mensal (%) |
| Muito Curto | 50 | 22,41 | 17,17 | 8,41 | 5,30 | 0,0391 |
| Curto | 400 | 21,18 | 16,04 | 6,98 | 3,77 | - 0,0263 |
| Médio | 800 | 20,78 | 15,67 | 6,51 | 3,22 | - 0,0457 |
| Longo | 2.400 | 20,09 | 15,03 | 5,73 | 2,48 | - 0,0860 |
| Muito Longo | 6.000 | 19,71 | 14,67 | 5,31 | 2,11 | - 0,1100 |

Fonte: Decope/NTC&Logística

Previsão para 2017

A inflação do transporte rodoviário de cargas em 2016 refletiu, principalmente, o aumento da mão de obra, que apesar de o ritmo de aumento ter diminuído, ainda foi alta, principalmente quando se considera a situação econômica das empresas do setor. Acredita-se que em 2017 está pressão deva diminuir, mas isso vai depender da velocidade de recuperação do mercado.

Tudo indica que em 2017 a situação política e econômica deva melhorar, a ponto de alguns economistas cravarem um aumento de PIB para o Brasil de mais de 3%. Esta é uma boa e má notícia, boa quando se olha para a recuperação do frete, mas não traz tranquilidade quanto à pressão que isto deva imputar sobre o preço dos insumos.

Conclui-se, portanto, que o desempenho das empresas e o comportamento dos custos em 2017 vão depender de muitos fatores. Além dos já citados, é preciso considerar ainda o término o ajuste fiscal, em fase implantação, do sucesso ou não das reformas da previdência, política, trabalhista, tributária, entre outras. Além é claro da imprevisível Lava-jato.

O que é fato é que, se tudo correr razoavelmente bem, o Brasil deve começar a se reerguer em 2017, ou seja, este vai ser mais um ano desafiador para os empresários brasileiros, em especial os transportadores. Neste cenário, é bem provável que a inflação do setor fique em torno dos valores do final de 2016, algo como 4 a 6% para carga lotação e 5 a 8% para cargas fracionadas. ■

.....FORDTRAC.....

ESSENCIAL PARA CADA NEGÓCIO



Todos os caminhões FORD, inclusive da Série F, vêm equipados de fábrica com o FORDTRAC: o melhor, mais seguro e mais barato sistema de rastreamento e bloqueio do mercado. E, agora, cada cliente pode contar também com o FORDTRAC SEGURANÇA. Com ele, é possível monitorar a localização, o percurso e a velocidade de seu FORD diretamente do smartphone, tablet ou computador, além de poder utilizar um exclusivo sistema de bloqueio eletrônico do veículo.

Solicite ao seu distribuidor FORD Caminhões a ativação desse serviço e proteja seu patrimônio.

INSTALADO E COM GARANTIA DE FÁBRICA
BASTA ATIVAR O SERVIÇO

OS VALORES DO FORDTRAC SEGURANÇA PODEM SER INCLUSOS
NO FINANCIAMENTO DO CAMINHÃO OU PARCELADOS EM ATÉ
12 VEZES SEM JUROS NO CARTÃO DE CRÉDITO.

ENTENDA AS PRINCIPAIS
DIFERENÇAS ENTRE
NOSSOS PRODUTOS:

- APLICATIVO POR CELULAR
- SOFTWARE SUPERVISOR WEB
- LOCALIZAÇÃO
- BLOQUEIO E DESBLOQUEIO COM BLINDAGEM ELETRÔNICA
- COBERTURA CELULAR
- LOGÍSTICA
- PRONTA RESPOSTA
- SERVÍCIO DE APOIO À VÍTIMA DE CRIME
- SITE DE BUSCA
- TELEMETRIA

FORDTRAC SEGURANÇA

- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓

FORDTRAC CARGO

- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓
- ✓

**FORD
TRAC**

CAMINHÕES

Conheça mais sobre a linha de produtos FORDTRAC em:
www.fordtrac.com.br | 0800 70 12345

Como estamos enfrentando a crise

Por **Eng. Antonio Lauro Valdivia Neto***

Quem tem resposta para a pergunta: até quando vai a crise econômica pela qual o Brasil está passando? É difícil de responder. Muitos já disseram que já havia terminado e a recuperação começaria no final de 2016. Agora já se ouve que a recuperação só ocorrerá no segundo trimestre de 2017, com alguns especialistas apontando o início da retomada só para o segundo semestre do ano que vem e, ainda há quem diga que será só em 2018.

Embora ainda não existam certezas, é fato que se tudo correr sem sobressaltos e imprevistos, pode-se afirmar que há alguns sinais de que o Brasil começa a andar nos trilhos novamente - embora ainda seja cedo para cantar vitória.

Reformas estruturais, que são indispensáveis para que a economia melhorar, começam a ser encaminhadas. Os juros bancários mais altos do mundo começaram a baixar depois de quatro anos. A inflação dá sinais de queda. A Bolsa sobe e o dólar cai, fortalecendo a moeda nacional. E a confiança da sociedade em que a situação começa a melhorar já atinge 30%, um índice superior aos do último ano da ex-presidente Dilma Rousseff.

Entretanto, apesar de avançar na agenda fiscal, o Brasil ainda vai ter que esperar um pouco para ver a recuperação efetiva da economia, ou seja, ainda não há motivos suficientes para comemorar, mas não há como negar que o Brasil está melhor do que seis meses atrás.

Neste cenário difícil por que passa o país, já há mais de dois anos, questiona-se quais devem ser as providências adotadas pelas empresas de

transporte, neste período, para sobreviver enquanto a situação não melhora.

A NTC fez uma enquete junto às empresas transportadoras sobre as medidas tomadas e quais elas consideram ser mais eficazes neste momento de crise econômica por que passam.

As quatro principais providências e as consideradas importantíssimas foram:

- Aumento do controle sobre os itens de consumo (combustível, pneus, manutenção etc) e os gastos;
- Negociar a diminuição de preços com os fornecedores;
- Aumentar a produtividade dos veículos (ocupação e nº de viagens);
- Solicitar reajuste de frete junto aos clientes.

Nota-se que duas delas (1 e a 3) dependem exclusivamente de ações e decisões internas da empresa, ou seja, não dependem de aprovação ou anuência de terceiros. Já a negociação com o fornecedor e a solicitação de reajuste de frete são soluções consideradas importantíssimas, mas sempre dependerão da concordância do cliente ou do fornecedor.

Uma análise um pouco mais profunda mostra que a segunda medida é prejudicada pela existência no setor de transporte rodoviário de cargas, de poucos fornecedores para os principais insumos. A solicitação de reajuste de frete acaba tendo pouco efeito em virtude da queda no volume de carga em momentos recessivos da economia, fragilizando a posição do transportador nessa negociação.

Outras ações também foram consideradas importantes, mas com menor grau de efetividade:

- (T) Renegociar contratos (aluguel, serviços de terceiros, etc),

* Especialista em transportes; Engenheiro de Transportes, pós-graduado e Mestre em Administração de Empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC.

- (I) Intensificar o treinamento dos funcionários com o objetivo de melhorar o seu desempenho.
- (T) Renegociar as dívidas.
- (I) Diminuir os riscos (operacionais, comerciais, segurança).
- (I) Reduzir o custo com mão de obra.
- (I) Investir em tecnologia (comunicação, controles, etc).

(T) Dependência de terceiros – (I) Decisão interna da empresa

Três medidas foram apontadas com tendo pouca eficácia ou resultado relativo para o enfrentamento das dificuldades imputadas por uma crise econômica as empresas de transporte:

1. Desenvolver parcerias operacionais / Fazer parcerias com os concorrentes.
2. Diminuir a frota de veículos próprios.
3. Substituir veículos próprios por veículos de terceiros.

Outras soluções também foram citadas pelos que responderam a enquete:

- Diminuir salários altos e promover os que estão logo abaixo / Acordo com colaboradores com cargo de Gerência, substituindo por novos Gestores com salário menores.
- Valorizar os colaboradores.
- Aumentar o controle dos custos operacionais e administrativo.
- Iniciar a tomar das medidas o quanto antes.
- Diminuir o nível de endividamento da empresa / Alongamento do endividamento bancário / Renegociação da dívida.
- Vender os veículos financiados.
- Rever investimentos e reavaliar atuação comercial.
- Parar parte da frota.
- Valorizar o serviço prestado pela empresa e o segmento como um todo.
- Buscar novas oportunidades de negócios dentro do próprio segmento e/ou em segmentos diferentes / Desenvolver novos clientes e/ou novos produtos.
- Dilatação de prazos com fornecedores e diminuição de prazos com os embarcadores.

Foram várias as medidas adotadas e sugeridas pelos participantes para combater ou amenizar os

efeitos da crise por que passa o país. Todas são válidas e a decisão vai recair sobre a situação em que se encontra cada uma das empresas. A diminuição de custos, suas derivadas e o aumento da produtividade são providências importantíssimas e fundamentais para todas as empresas, independentemente da suas condições. Contudo, o resultado das demais medidas dependerá da posição e da situação em que a empresa está, ou seja:

- se é ou não uma grande consumidora,
- o nível de endividamento ou capitalização,
- a diversidade da carteira de clientes,
- a dependência dos clientes em relação ao transporte,
- o nível e os cuidados especiais exigidos para o transporte da carga,
- a quantidade e qualidade dos concorrentes,
- o nível de reconhecimento que a empresa tem no mercado junto aos clientes e fornecedores, entre outros.

Enfim, a crise deve durar mais algum tempo. Algumas previsões indicam crescimento da economia brasileira de 2% a 3% em 2017 e 4% ou mais em 2018, mas mesmo com todo este crescimento, o PIB só voltaria em 2019 para o nível registrado no início de 2014, ou seja, deveremos ter um total de cinco anos de dificuldades.

As recessões deixam marcas que só vão ser sentidas com o passar do tempo. Por exemplo, não se sabe ainda o tamanho da destruição da capacidade de transporte resultante das perdas de trabalhadores, principalmente motoristas, que foram alijados do mercado e das empresas transportadoras que deixaram o setor.

O fato é que as medidas foram e são necessárias e, quem não as tomou provavelmente não teve a chance de responder à enquete. Mas, todos devem ter em mente que é preciso se preparar para a retomada da economia brasileira, que se já não começou, está prestes a começar, e quem sobreviveu terá que tomar outras providências, só que neste caso, para enfrentar o desafio de atender as demandas do aumento da carga a ser transportada – dificuldades que estão diretamente ligadas à velocidade da retomada da economia. ■

ATITUDE

- O TRC em Brasília – XVI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas
- Marco regulatório do transporte
- CONET&Intersindical – A retomada de uma atitude eficaz em busca de uma melhor gestão no TRC
- O roubo de cargas tem solução?
- Recuperação tarifária foi o principal tema de debate no Seminário Itinerante – ComJovem



31 de agosto de 2016

O TRC em Brasília – XVI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas

Por Katia Rocha

Há 16 anos consecutivos, a NTC&Logística promove, em parceria com a Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados, o Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas. Nas dependências da Congresso Nacional, este evento tem como objetivo discutir questões de extrema importância para o transporte de cargas.

Foram durante suas edições que boa parte dos problemas e da legislação existente no setor tiveram a oportunidade de serem debatidas entre autoridades, líderes e executivos do TRC, sempre em busca de soluções que promovam o desenvolvimento do transporte de cargas.

Temas como roubo de carga, a lei do motorista, a infraestrutura do transporte e outros já fizeram parte desta pauta, visando trazer mais segurança jurídica e condições mais adequadas para o exercício desta atividade.

Desta forma, este evento acabou se tornando um momento único, em que temos o foco do Congresso Nacional voltado para as peculiaridades e dificuldades do dia a dia do transporte de cargas. É através deste evento que o setor consegue expor os problemas que enfrenta, de maneira clara e objetiva, e, em conjunto com as autoridades, buscar soluções adequadas diretamente com quem rege as leis.

Diante de momento de tamanha importância, os temas colocados em pauta sempre são de



grande impacto para o transporte de cargas e, neste ano de 2016, não poderia ser diferente. O Marco Regulatório do TRC e a Reforma Trabalhista, temas tratados nesta edição, são assuntos recorrentes que estiveram presentes na vida do setor durante todo o ano.

Frente a uma plateia com mais de 300 pessoas composta por autoridades, parlamentares, líderes e empresários do transporte de cargas, os componentes da mesa de abertura, em seu discurso, ressaltaram a importância do evento para que todos possam conhecer melhor este setor que auxilia o crescimento do país diariamente.

O deputado Gonzaga Patriota, membro titular da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados e autor do requerimento para realização deste evento, em seu discurso ressaltou a importância do setor: "Precisamos ver com melhores olhos este setor que contribui com a nossa economia e nosso desenvolvimento". E destacou: "Precisamos fazer com que, os projetos que temos aqui se tornem lei, e o que já temos de leis estabelecidas sejam cumpridas".

José Hélio Fernandes, Presidente da NTC&

Logística, aproveitou a presença de tantas autoridades para deixar claro os objetivos do TRC "Nós buscamos uma legislação justa, para podermos fazer aquilo que sabemos fazer, que é transportar; e com isso gerar emprego, renda, e tornar esse país mais forte".

O Secretário de Política Nacional de Transportes, Herbert Drummond, que na ocasião representava o Ministro de Estado dos Transportes, Portos e Aviação Civil, ressaltou a importância do momento: "Nós estamos vivendo um momento importante, de elaboração do Marco Regulatório, com a intensa participação das entidades".

A mesa de abertura, além dos citados acima, foi composta por: deputado Washington Reis; Maria Alice Nascimento Souza, diretora geral do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, representando o Ministério da Justiça e Cidadania; Paulo Caleffi, presidente da Fetransul, representando a Confederação Nacional do Transporte (CNT).

O primeiro tema debatido foi o Marco Regulatório do TRC, com base no Projeto de Lei 4860/2016, da Deputada Christiane de Souza Yared, presente na mesa deste painel.



“ Nós buscamos uma legislação justa, para podermos fazer aquilo que sabemos fazer que é transportar; e com isso gerar emprego, renda, e tornar esse país mais forte”.

José Hélio Fernandes, Presidente da NTC& Logística



Este PL, que institui normas para regulação do transporte rodoviário de cargas em território nacional e dá outras providências, tem sido um dos focos de atenção do setor nos últimos tempos. Em sua fala a deputada deixou clara sua parceria com o setor de transporte de cargas: “Nós estamos nessa luta juntos e queremos deixar um legado para o país. Nós estamos sempre prontos para ouvir, pois precisamos agregar, e é exatamente isso que acontece em seminários como este, audiências públicas e, sempre, os gabinetes dos deputados estão com as portas abertas”.

Para apresentar o tema aos presentes, o Dr. Marcos Aurélio Ribeiro, diretor jurídico da NTC&Logística, falou sobre os pontos cruciais do TRC que precisam de regulamentação. Entre os pontos exibidos, destacamos a participação das cooperativas no setor, a jornada de trabalho dos motoristas e a questão dos autônomos. todos estes assuntos precisam, urgentemente, de uma regulamentação.

O representante do deputado Nelson Marquezelli, relator do referido PL, Valdir Colatto, deixou explícito durante sua fala que o momento é ideal para mobilização do setor. “Este é o momento do setor se mobilizar profundamente e não perder essa oportunidade de fazer uma lei que traga tudo aquilo que ele precisa. Espero que nós possamos buscar soluções para alguns pontos que realmente trazem preocupações para o setor”.



Thiago Martorelly, assessor da diretoria da ANTT e um dos debatedores, concordou com Collato e ressaltou que não existe melhor forma de regulamentar algo senão em conjunto com o setor. “A pior regulamentação é a chamada regulamentação de gabinete, em que o burocrata se isola, e com sua própria cabeça ele tenta entender o setor. Regulamentar é participar, é dialogar, e isso, que estamos fazendo, estamos conversando com o setor interessado”. Paulo Vicente Caleffi, presidente da Fetransul e representante da CNT na ocasião, ressaltou: “Nós somos os interlocutores. Cabe a nós trazer aqui, tudo aquilo que é necessidade do transporte no país”

Luis Henrique Baldez, Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), colaborou com os trabalhos, trazendo para a discussão, outros pontos do Marco Regulatório, como seguro de carga, estadia dos veículos e os pontos de parada para os motoristas.

O debatedor, Diumar Bueno, Presidente da Confederação Nacional dos Transportadores

Autônomos, aprofundou a questão dos trabalhadores autônomos e levantou outros temas importantes, como o vale-pedágio, a responsabilidade por seu pagamento e a obrigatoriedade de estadia, por parte dos motoristas. Para Diumar, as empresas e os trabalhadores autônomos precisam trabalhar juntos em prol do setor. “Precisamos que o setor do transporte rodoviário de cargas, empresas e autônomos façam um pacto, de trabalho em conjunto e discussão, e não apenas de discurso. Nós precisamos nos unir”.

O deputado Bosco Costa também aproveitou a oportunidade para sinalizar pontos importantes que dificultam a vida do transportador, como a qualidade de estradas, e os preços de combustível e dos pedágios no Brasil. Costa também afirmou que o governo precisa auxiliar o setor, que move o país. “Seja o governo que for, eles têm que viabilizar o transporte para que o Brasil não pare”.

A segunda parte do XVI Seminário Brasileiro do TRC tratou da Reforma Trabalhista, bandeira antiga do Transporte Rodoviário de Cargas.

Apoio ao impeachment Limites ultrapassados

Presidentes e dirigentes de entidades representativas do transporte de cargas e logística de todo o Brasil, reunidos na sede da NTC& Logística, em São Paulo, examinaram os graves fatos dos últimos dias, que vêm mantendo a nação brasileira aturdida e a economia paralisada.

O setor de transportes sempre defendeu a legalidade e continua a fazê-lo. Nos momentos mais conflagrados, tem evitado dar curso a posições mais radicais que traduzem sentimentos presentes em muitos segmentos da sociedade brasileira. Mas os últimos acontecimentos – e os muitos erros cometidos – estreitaram em demasia o campo de qualquer negociação política.

A partir de agora, a perspectiva é a de que a deterioração acelerada do ambiente político aprofunde ainda mais a crise econômica, inibindo investimentos, fechando lojas e fábricas, extinguindo postos de trabalho, produzindo recessão, desemprego e inflação. Nada é pior que isto.

Os limites da governabilidade foram ultrapassados. Exige-se uma solução rápida para que a vida do país volte ao normal. O ideal é que ela parte da própria presidente da República, com a grandeza que se espera dos estadistas nos momentos de grave crise, mediante renúncia que servirá para pacificar a nação. O poder não é um fim em si mesmo. Só faz sentido com o consentimento e o apoio da maioria da sociedade, o que, notoriamente, deixou de existir. Não ocorrendo a renúncia, o setor de transporte e logística passará a apoiar fortemente o impeachment, sempre com observância da ordem constitucional.

E defenderá, também, a urgente reforma política e eleitoral para que, entre outros objetivos,

o país se liberte da armadilha do presidencialismo de coalizão e o instituto do “recall” seja incorporado ao direito brasileiro, de modo a tornar possível o afastamento expedito e legítimo de administradores públicos e políticos que deixem de contar com a confiança e apoio mínimo para continuar exercendo seus mandatos, independentemente de terem cometido crime de responsabilidade.

Crimes são intoleráveis, mas ainda quando cometidos por homens públicos. Mas há decisões políticas e administrativas tão equivocadas que causam prejuízos muito maiores para a população, e que, por isso mesmo, precisam ser rapidamente interrompidos.

18 de março de 2016



Os trabalhos tiveram início com a palestra de Almir Pazzianotto, ex-Ministro do Trabalho e ex-Presidente do TST.

Em sua apresentação, Pazzianotto trouxe um debate sobre a reforma trabalhista, baseado em fatos ocorridos ao longo dos anos. A mudança na forma com que as empresas lidam com seus funcionários com o passar dos anos foi um dos temas tratados. O trabalho temporário, os caminhos a serem seguidos para o processo de terceirização e as inconsistências da CLT, também fizeram parte do discurso do ex-ministro.

O assessor jurídico da NTC&Logística, Narciso Figueroa Jr., expôs um panorama geral da situação trabalhista no país e no transporte de cargas. Apresentou números gerais sobre a taxa de desemprego no país, além de um estudo sobre o número de ações trabalhistas no setor. Também falou sobre atual situação da CLT, e apresentou alguns pontos importantes para uma reforma trabalhista.

Algumas inconsistências da CLT também foram mencionadas por Narciso. “Nós temos, pela atual CLT que entender o momento em que ela foi idealizada e o momento que nós todos entendemos que ela deve ser modificada. Quando a CLT foi criada, houve sensível influência do Estado para criação de direitos trabalhistas. E o resultado é que nós temos hoje, em vários setores da economia, um custo do valor de mão de obra que supera os 100% do salário real do empregado”.

Paulo Teodoro, advogado da Federação das Empresas de Transporte de Cargas de Minas Gerais (Fetcemg), também presente neste painel, afirmou que é fundamental uma mudança rápida na lei trabalhista. “É preciso que tenhamos algumas modificações sérias e de uma maneira rápida, para aproveitar o momento que estamos saindo de uma situação vivenciada nos últimos 15 anos, e partir para um novo mundo de adequação de nossas leis”.

Mas, além deste dia ter sido de grande importância e muito produtivo para o Transporte de Cargas, com todo o conteúdo discutido na 16ª edição do Seminário Brasileiro do TRC; os presentes ainda tiveram a oportunidade de ver de perto um momento histórico do país: a votação no Senado do impeachment da presidente Dilma Rousseff.

O fato de estarem no Congresso Nacional em um dia tão importante como este fez com que o TRC se mobilizasse mais uma vez para manifestar sua posição diante do momento político vivido no Brasil. Esta, não era a primeira vez que o setor de transporte de cargas vinha à público mostrar seu posicionamento.

Em 18 de março de 2016, a NTC&Logística, junto com mais 70 entidades ligadas ao transporte de carga, já havia publicado um manifesto, chamado Limites Ultrapassados, onde deixaram claro o posicionamento do setor sobre as questões políticas do país. Neste manifesto, as entidades participantes solicitaram a renúncia da presidente Dilma Rousseff e



Carta aberta ao presidente Michel Temer

Os representantes nacionais das empresas de transporte de cargas, reunidos na Câmara dos Deputados, em Brasília, no dia em que se inicia nova e auspíciosa fase da vida político-econômica do País, saúdam o Presidente Michel Temer, agora no exercício efetivo da Suprema Magistratura da Nação, desejando-lhe felicidades, mas também pedindo a Vossa Excelência que adote as medidas necessárias para recolocar a Pátria no caminho da concórdia, da paz, do desenvolvimento gerador de empregos.

A economia brasileira se move sobre rodas. Mais de 80% da produção é deslocada com o uso de caminhões. Empresas e caminhoneiros autônomos são os responsáveis pelo transporte de todas as espécies de mercadorias.

A crise atinge duramente o setor, ameaçado de entrar em colapso. Além dela, dois outros problemas assolam as empresas: astuciosas questões trabalhistas e o roubo incessante de cargas.

O País clama por segurança jurídica. Sem ela não há quem se disponha a investir para gerar

riqueza, trabalho, consumo e empregos.

O envelhecimento da legislação trabalhista, a fragilidade dos documentos – sobretudo do recibo de quitação e do controle da jornada – e a falta de lei sobre terceirização, geram condenações abusivas e desproporcionais que conduzem empresas idôneas a situação de insolvência.

Vale lembrar que no Brasil a indústria entorno da justiça do trabalho prejudica muito as empresas e, hoje em dia, também os empregados. Por isso, a necessidade de uma reforma trabalhista urgente para a retomada econômica e geração de empregos.

Senhor Presidente Michel Temer, o Brasil todo dirige atenção aos primeiros passos de Vossa Excelência. Com a legitimidade e a liderança de que se encontra investido, promova rapidamente as reformas, para que as classes produtoras e trabalhadores reencontrem o caminho da conciliação e do diálogo.

31 de agosto de 2016

passaram a apoiar o impeachment. Nesta ocasião, as entidades também produziram faixas para colocar nos caminhões.

Dando continuidade aos trabalhos iniciados com este posicionamento, em 13 de abril de 2016, empresários e representantes de sindicatos e federações de transportadoras foram a Brasília para conversar com deputados federais antes da votação do impeachment na Câmara dos Deputados. A comitiva contou com mais de 150 empresários e líderes do transporte rodoviário de cargas que reforçaram o posicionamento do setor sobre o momento político.

No dia 31 de agosto de 2016, o dia da efetivação do impeachment de Dilma Rousseff, líderes e empresários do transporte de cargas aproveitaram que estavam reunidos para a realização do 16º Seminário Brasileiro do TRC, e elaboraram um novo manifesto; desta vez, de apoio ao presidente Michel Temer, que acabará de assumir a presidência do Brasil, após a votação no Senado. Este manifesto, além de saudar o novo Presidente, solicita a retomada urgente do crescimento econômico. Este documento foi lido no encerramento do evento e publicado em jornais de grande circulação. ■

A Pretti Cargas reduziu custos e agilizou a gestão com o Globus

Desde 2009, a Pretti Cargas conta com o Globus na gestão de todo o seu negócio. A decisão pelo software foi baseada na necessidade de integração de todos os pilares da empresa em um único ambiente de análise e gestão.

A possibilidade de junção das informações administrativas, dos processos operacionais e da manutenção da frota reduziu gastos, melhorou o controle do estoque e agilizou de modo expressivo a tomada de decisão.

“Quando definimos pelo software da BgmRodotec, já tínhamos realizado diversas pesquisas, horas de reuniões sem fim na busca por um software que falasse a nossa língua, que entendesse nossas necessidades. Foi neste momento que defini por contratar o software Globus.”

-Liemar Pretti, Diretor da Pretti Cargas.

A BgmRodotec coleciona histórias de sucesso com seus parceiros. Visite o nosso site e descubra mais histórias.

CONHEÇA TAMBÉM AS VANTAGENS DE SER CLIENTE GLOBUS.



Atendimento em todo o Brasil

www.bgmrodotec.com.br • diretoriacomercial@bgmrodotec.com.br
RJ [21] 3525-2929 | SC [47] 3037-3005 | SP [11] 5018-2525



BgmRodotec
CAMINHOS MAIS INTELIGENTES

Marco regulatório do transporte

Por **Marcos Aurélio Ribeiro**

No ano de 1996, nasceu na NTC uma proposta de regulamentação da atividade de transporte rodoviário que, encaminhada ao Congresso Nacional, passou por longa discussão, sofreu alterações e acabou se transformando na Lei nº 11.442 de 05 de janeiro de 2007.

Vale lembrar que até então a atividade de transporte não era contemplada com nenhuma legislação específica, exceto as regras do antigo Código Comercial de 1850 que trazia algumas normas sobre os condutores de gêneros ou comissários de transportes, citando expressamente os barqueiros e tropeiros.

A lei 11.442/2007 é tida como o marco regulatório da atividade de transporte em vigor, muito embora na época da sua proposição e durante os longos onze anos de sua tramitação não tenha sido assim definida pois até então não se utilizava a expressão e o conceito. Traz a definição da atividade como sendo comercial e estabelece regras para o seu exercício, controle e fiscalização. Também define a empresa de transporte por conta de terceiro mediante remuneração como principal agente da atividade, cria a figura do transportador autônomo distinguindo o autônomo agregado do autônomo independente, define regras sobre a responsabilidade do transportador, a subcontratação entre empresas de transporte e entre empresas e transportadores autônomos. Trata ainda de seguros do transportador e prevê a solução de litígios mediante arbitragem e na Justiça Comum.

Após quase dez anos de vigência, apesar de já ter passado por algumas alterações no Congresso Nacional, existe um certo clamor no setor pela revisão, atualização e aperfeiçoamento da regulamentação da atividade de transporte rodoviário de carga hoje consolidada na lei em questão, especialmente depois da

aprovação da Lei 12.619 de 30 de abril de 2012, alterada pela Lei 13.103 de 02 de março de 2015 que estabeleceram regramento próprio para a atividade do motorista – jornada de trabalho do motorista empregado e tempo de direção do motorista transportador autônomo.

Em razão da movimentação de entidades do setor, de empresários e lideranças sindicais, a Câmara dos Deputados decidiu criar uma comissão especial com o objetivo de criar um “Marco Regulatório do Transporte” analisando o amplo espectro da legislação existente e aplicável ao transporte rodoviário procurando sistematizar tudo em uma só peça normativa. Essa comissão foi instalada na Câmara dos Deputados ainda no ano de 2015, porém acabou sendo extinta sem avançar na elaboração da proposta inicial.

Foi substituída por uma outra Comissão Especial da Câmara dos Deputados criada para analisar o Projeto de Lei nº 4.860 de 2016, de autoria da Deputada Christiane Yared que tem como objetivo a revisão da Lei nº 11.442, de 05 de janeiro de 2007, a lei em vigor que estabelece as regras para o exercício da atividade de transporte rodoviário de cargas mediante remuneração em todo o território nacional e partir dela encaminhar no Congresso Nacional a elaboração de um novo Marco Regulatório do Transporte, abrangendo a discussão das diversas normas legais existentes que tratam da atividade.

As entidades do setor têm se mobilizado e realizado uma ampla discussão sobre a necessidade de modernizar e atualizar a lei nº 11.442/2007 e também corrigir alguns defeitos da nova lei 13.103/2015, surgindo desse debate algumas propostas de aperfeiçoamento da legislação vigente. Em reunião da NTC & Logística realizada na cidade de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, foram aprovadas sugestões para serem encaminhadas ao Congresso Nacional, dentre as quais destacam-se algumas como sendo as mais importantes.

Um dos graves problemas advindos da nova legislação sobre a atividade do motorista foi a inclusão na CLT da obrigatoriedade da realização de exame toxicológico de larga janela na admissão e demissão do motorista empregado, problema esse que se procura corrigir mediante emenda na lei tornando facultativa a realização desses exames, mantendo-se a obrigatoriedade para a obtenção ou renovação da CNH (Carteira de Habilitação).

Sendo uma proposta de grande interesse para o setor, torna exclusiva da empresa de transporte a contratação do seguro obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador – RCTRC e cria um novo seguro obrigatório para cobertura dos danos decorrentes do roubo de carga, também de contratação exclusiva do transportador, como forma de baratear o custo do seguro pela sua massificação. Ainda, no campo securitário, foi apresentada proposta da criação de um seguro obrigatório de danos a terceiros para o transportador autônomo, como forma de proteger o patrimônio dele e da empresa que o contrata.

A jornada de trabalho do motorista, pela proposta, poderá ser prorrogada até quatro horas extraordinárias mediante entendimento da empresa diretamente com o trabalhador, assegurada a remuneração prevista em lei para o trabalho extraordinário.

Sobre as Cooperativas de Transporte propõe-

se seja estabelecida na lei que regula a atividade de transporte que sejam formadas por transportadores autônomos pessoas físicas, proprietários de um caminhão, vedando-se tenham as cooperativas veículos próprios. É que a cooperativa mantendo veículo próprio e contratando motorista disfarçado de cooperado está, na verdade, cometendo uma fraude ao vínculo de emprego previsto na CLT, o que coloca em risco a própria cooperativa que estará sujeita a futuras reclamações trabalhistas com a possibilidades de condenações vulnerosas, plantando incalculável passivo oculto.

A proposta procura dar solução para as empresas cumprirem a legislação sobre cotas de trabalhadores portadores de deficiência, excluindo da base de cálculo as atividades insalubres e perigosas, além de estabelecer a obrigatoriedade do SINE – Sistema Nacional de Empregos do Ministério do Trabalho de manter cadastro de trabalhadores reabilitados ou portadores de deficiência para a consulta das empresas e cumprimento da legislação, ficando estas na desobrigação do seu cumprimento nas localidades onde não existirem candidatos cadastrados.

Objetivando tornar efetivo o combate ao roubo de cargas e em especial à receptação tem a proposta para estabelecer a possibilidade da cassação da inscrição no Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas do Ministério da Fazenda – CNPJ/MF do estabelecimento que adquirir, distribuir, transportar, estocar, importar, revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo ou produtos que tenham sido objeto de roubo, furto ou receptação.

A expectativa é de que o projeto de lei em análise no Congresso Nacional possa incorporar as propostas do setor que foram apresentadas como emendas ao projeto e ter sua tramitação e aprovação ainda no próximo ano. Até lá, todas as entidades do setor deverão atuar junto aos parlamentares na defesa das propostas apresentadas que são do interesse do transportador. ■

CONET&Intersindical

A retomada de uma atitude eficaz em busca de uma melhor gestão no TRC

Por Katia Rocha

Há 46 anos atrás, em 22 de janeiro de 1970, era criado, por presidentes de sindicatos e associações, o CONET, na sede da NTC&Logística em São Paulo. Na ocasião, constituído como Comissão Nacional de Estudos de Tarifas e Condições de Transporte, tratava-se de um órgão nacional para o desenvolvimento de estudos das tarifas de transporte, que era integrado por todos os presidentes das entidades de classe do TRC.

O CONET já nasceu com uma importante tarefa: balizar o reajuste tarifário do transporte de cargas junto ao CIP - Conselho Interministerial de Preços. O CIP era um órgão do governo que, naquela época, tinha como atribuição fixar e fazer executar as medidas destinadas a implementação do sistema de regulação de preços.

Na carta publicada na edição de nº 67 da revista BR, Gusmão Lacerda, presidente da NTC na época, afirma: "O surgimento do CONET representa o estabelecimento das condições mínimas iniciais para criação de normas racionais e uniformes da aplicação das tarifas de frete". Tratava-se do início de uma organização do setor para o estabelecimento de normas e regras sobre a questão tarifária no TRC.

Na gestão de Oswaldo Dias de Castro, o CONET tornou-se ainda mais importante; pois, ao longo dos anos, foi crescendo e passou a reunir cada vez mais líderes e empresários do setor. Com esta estrutura e a necessidade de discutir novos temas, o CONET - que debatia especificamente questões tarifárias,

passou a agregar, também, a reunião intersindical para debater outras questões de grande importância para o setor.

Estas reuniões aconteciam a cada três meses, sempre em uma cidade diferente. Esta Itinerância viabilizava a participação de empresários de diversas regiões do país. Com isso, a cada edição, aquele plenário tornava-se cada vez mais plural e democrático, com representantes de todo o Brasil.

Até os idos dos anos 80, era comum ver a publicação do reajuste tarifário nas páginas do Diário Oficial da União, onde toda a parte técnica era baseada em estudos e trabalhos do CONET e da NTC. Esta publicação, durante mais de 20 anos, delimitou a tarifa do setor e deu o tom do mercado do transporte de cargas.

Mesmo com o fim das reuniões do CONET, na década de 90; a NTC, através do DECOPE, manteve até hoje os estudos relativos a questão tarifária através das planilhas referenciais de custos do transporte. Além disso, inseriu a pesquisa sobre a defasagem do frete, que é publicada duas vezes por ano.

Apesar de atualmente não termos mais a necessidade de regular os preços, como os instituídos daquela época, ainda precisamos parametrizar os custos do transporte de cargas, com todas as suas generalidades, para que o mercado tenha regras claras e gere uma concorrência leal.

Diante da necessidade de promover a recuperação tarifária do setor – e com base no lema

Atitude e Gestão, instituído por José Hélio Fernandes quando assumiu a presidência da NTC, – a questão tarifária e a comercialização de fretes foi retomada como foco da entidade no evento Raio X da Comercialização, realizado em abril de 2014.

Neste evento, exclusivo para transportadores, foi discutida abertamente a questão tarifária e a negociação de fretes. “Negociar frete atualmente não é para amadores, é preciso estar preparado”, afirmou José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, na abertura deste evento.

Para dar embasamento técnico ao debate, foram apresentados estudos sobre a variação dos custos do transporte e a pesquisa sobre a defasagem do frete no mercado, ambos realizados pelo DECOPE. Para José Hélio Fernandes, “Equilibrar a remuneração do transporte de cargas interessa a toda a sociedade, não apenas aos operadores, pois é uma atividade que tem consequências em diversas áreas. Mais do que a remuneração, é necessário para valorizar o setor”.

Diante da necessidade de ações que estimulassem o debate e a união do setor em torno do tema tarifas de transporte e comercialização de fretes, e, que dessem subsídios para a gestão da empresa de transporte de cargas, a NTC decidiu realizar uma nova edição do CONET, já que sua história foi marcada pelo debate destes temas.

A edição piloto do novo CONET aconteceu em setembro de 2014, em Fortaleza, Ceará. Chamado, naquele momento, de CONET&Mercado – Conferência Nacional de Estudos em Transportes, Tarifas e Mercados; o evento reuniu em sua plateia mais de 250 líderes e empresários do TRC. Os principais temas tratados, foram a defasagem do frete e os custos do transporte de cargas, com destaque para as generalidades do setor. “O resultado do estudo sinaliza às empresas do setor que não abram mão, sob qualquer pretexto, do resarcimento

de custos significativos cobertos pelos demais componentes tarifários, como o frete-valor, o GRIS, a cubagem e as generalidades, pois, muitas vezes, os custos com esses serviços são superiores ao próprio frete arrecadado”, declarou José Hélio Fernandes na ocasião.

Após esta primeira edição, a certeza de que este tema era um assunto para ser debatido com certa frequência e diante da necessidade de retomar a reunião Intersindical para que os temas de importância do setor voltassem a serem trabalhados em união, o CONET retornou a grade de eventos da NTC, só que agora como CONET&Intersindical – Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Tarifas e Mercado | NTC Intersindical.

“O CONET não é um evento isolado, reúne a Intersindical. Ao reunir a Intersindical, consegue unir as grandes lideranças do Brasil com o empresariado. É esta simbiose que torna o CONET um dos maiores fóruns do setor. Não apenas trata assuntos de ordem comercial e tarifária como trata também, na Intersindical, dos problemas desta classe como um todo. Isso, traz uma abrangência nacional e, torna-se um eco de todo o país”, afirma Urubatan Helou.

O sucesso da edição de Salvador, em fevereiro de 2015, confirmou que a decisão da retomada foi assertiva e consagrou esta nova fase do CONET: “Gostaria de parabenizar o presidente José Hélio Fernandes quando assumiu a NTC e decidiu ter o lema ‘Atitude e Gestão’ como foco de trabalho da entidade. Sabemos que a associação não pode resolver nossos problemas, pois somos nós, empresários, que precisamos resolvê-los. Mas, a NTC tem feito seu trabalho, que é nos proporcionar pesquisas e indicadores, e, viabilizar a oportunidade para nos reunirmos e juntos decidirmos, e fazermos a nossa parte”, afirmou Antônio Pereira de Siqueira, presidente do SETCEB.

A terceira edição foi em Florianópolis, Santa Catarina, em agosto de 2015. Durante esta edição do CONET tivemos a apresentação de



um panorama geral do transporte rodoviário de cargas, além de debates sobre as tarifas e defasagem do frete. Na Intersindical foram colocados em pauta assuntos como: Seguro de responsabilidade civil do transportador; Criação de Comissão de Assuntos Trabalhistas; Criação da Consolidação Anual das Convenções Coletivas do Transporte de Cargas; Criação da Comissão de Assuntos Tributários; Criação do Instituto Mercadológico da COMJOVEM. “Ficamos honrados em receber um evento tão importante aqui. Trata-se de mais um chamado para a responsabilidade do transportador”, disse Pedro Lopes, presidente da FETRANCESC na época.

A sede da quarta edição do CONET&Intersindical, desta nova fase, foi São Paulo, em janeiro de 2016. Com a casa cheia, foram apresentados estudos relacionados a tarifas e comercialização e também os números mais recentes das Câmaras Técnicas da NTC. O tema discutido durante a Intersindical foi o Marco Regulatório do TRC, que havia sido implantando pouco tempo antes e impacta, diretamente, no dia a dia das empresas. “Esta edição do CONET representa a importante retomada deste evento que, através de grandes discussões na forma mais democrática possível, possibilita um alinhamento nacional de temas vitais para o setor. No caso de São Paulo, tivemos o prazer de receber empresários de todo Brasil em nossas instalações, aonde discutimos o importante marco regulatório que está tramitando em Brasília. Provavelmente, este marco irá mudar e organizar o setor de forma muito positiva” afirmou Tayguara Helou, presidente do SETCESP.

A quinta edição do CONET&Intersindical aconteceu em agosto de 2016 na cidade de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul. Esta edição, além da tradicional discussão sobre as questões tarifárias e de comercialização, contou com a reformulação da reunião Intersindical, que se transformou em um plenário ainda mais democrático, devido ao novo formato da votação. Tendo como tema

central para o debate na Intersindical a Reforma Trabalhista, esta edição conseguiu reunir neste fórum, praticamente, todas as entidades do TRC. “É surpreendente termos aqui as 11 federações do transporte de cargas, isso representa 100% das Federações brasileiras. Temos também 43 sindicatos, que mostra a força que este fórum tem para as tomadas de decisões. O que tem de representação do transporte de cargas está aqui”, afirmou Paulo Vicenti Caleffi, presidente da FETRANSUL.

Diante de tantas considerações, hoje podemos dizer que o CONET&Intersindical é um evento consolidado no setor do transporte de cargas. Seu formato, com dois momentos distintos, permite tanto a discussão tarifária quanto a proposição de novas bandeiras para o setor. O CONET&Intersindical é o momento oportuno para que líderes e empresários, discutam e busquem soluções para questões fundamentais no TRC como as tarifárias, políticas, jurídicas e administrativas.

A importância deste evento é tamanha que, em todas estas últimas edições, o que mais marcou foi a presença maciça dos empresários e líderes do transporte que trouxeram suas ideias e opiniões. Quem esteve presente a esse fórum pôde notar que a participação de todos enriqueceu ainda mais o debate e trouxe como resultado a definição de propostas em comum que visam ao desenvolvimento do transporte de cargas.

Hoje, podemos dizer que o setor de transporte de cargas volta a se unir em torno de seus problemas, em busca de soluções que proporcionem segurança jurídica e um mercado mais leal. O papel da NTC, neste caso, é organizar e dar continuidade aos trabalhos relacionados as bandeiras definidas no CONET&Intersindical.

Para 2017, já existem duas edições programadas, uma no Centro-oeste e outra no Sudeste. A primeira acontece em fevereiro na cidade de Rio Verde, em Goiás. Nesta edição o tema cen-



tral da Intersindical será o roubo de cargas, problema já conhecido do setor e agravado pela crise econômica que o Brasil vem enfrentando. Com certeza, veremos, de novo, um fórum repleto que irá deliberar e definir quais as frentes de trabalho serão implantadas.

Para José Hélio Fernandes, "O CONET com seu foco direto na questão tarifária e na definição das bandeiras a serem encampadas pelo setor, traz subsídios diretos para os negócios das empresas. As pesquisas e os índices levantados pelo DECOPE, junto com as infor-

mações capilarizadas do setor, trazem uma visão muito ampla do que está acontecendo e isso permite que o empresário tome decisões mais assertivas para sua empresa".

Sendo assim, o CONET&Intersindical, além de trazer subsídios para uma gestão saudável da empresa de transporte, no que diz respeito a questão tarifária; ainda proporciona o debate e a definição de temas essenciais para o desenvolvimento do transporte de cargas, o que o torna um momento de extrema importância para o TRC. ■

O roubo de cargas tem solução?

Por **Cel. Paulo Roberto de Souza**

Um olhar sobre o cenário nacional, a partir da década de 1990 até os dias atuais, revela-nos um crescimento sistemático do roubo de cargas no país. Àquela época, convivíamos com índices que beiravam 2000 ocorrências/ano, ao passo que, ao final de 2015, atingimos a absurda marca de 19.250 ocorrências no ano! Um outro dado para impressionar é que no período de 1998 a 2015, ao longo desses 19 anos em que nossa entidade passou a realizar levantamentos estatísticos sobre esses delitos, totalizamos 193.000 roubos de cargas no país, cujo montante em prejuízos para o setor situa-se no patamar dos R\$ 14 bilhões.

Observando esse cenário sob a óptica regional, iremos constatar que o roubo de cargas teve expansão em todas as regiões do país, especialmente nos maiores centros urbanos. Porém, os estados de São Paulo e Rio de Janeiro permanecem sendo as áreas de maior concentração desses roubos, apresentando anualmente, se somados os seus percentuais, índices que ultrapassam a 75% da totalização nacional das ocorrências de roubo de cargas. No cenário mais recente, preocupa o crescimento que esse delito vem registrando no Rio de Janeiro desde 2013, praticado por facções do narcotráfico que atuam a qualquer hora e com extrema violência diante da incapacidade de resposta dos organismos de segurança pública daquele estado. O que fica evidente nessa visão é que, se quisermos enfrentar o roubo de cargas, há que se concentrar esforços nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, este em especial a requerer urgentes providências.

Dessa visão introdutória ao tema, surge naturalmente o questionamento: qual a causa desse incontrolável aumento?

Diversas autoridades e especialistas têm manifestado suas opiniões, sendo frequente ouvirmos que a

crise econômica seria a causa maior disso. Com o devido respeito aos que assim pensam, discordamos dessa visão, até porque como explicar que, ao longo desses 19 anos, quando atravessamos períodos em que a economia cresceu no país, o roubo de cargas manteve-se em ascensão? É lógico que a crise econômica pode contribuir mas, a nosso ver, as causas fundamentais residem em dois fatores de exclusiva responsabilidade do estado brasileiro: o primeiro, a vigência no país de uma legislação penal extremamente branda, tanto na dosagem das penas como na execução penal com todos os atenuantes legais que relaxam as detenções e acabam gerando uma sensação de impunidade; o outro, a constatação de uma insuficiência crônica dos organismos policiais responsáveis, tanto na esfera federal como na estadual, em dar as respostas operacionais adequadas aos delitos praticados. Bem é de ver que essas duas deficiências estruturais do Estado brasileiro tornam-se fatores propulsores para os diferentes tipos de crimes que acometem a nossa sociedade, mas, evidentemente, essa é uma questão mais abrangente.

Para o enfrentamento do roubo de cargas, as lideranças do TRC definiram dois objetivos estratégicos a nortear as ações políticas a serem desenvolvidas pelas entidades representativas do setor: o primeiro, focado em respostas operacionais à ação dos marginais, consubstancia-se em cobrar das autoridades federais e estaduais responsáveis a estruturação de um sistema integrado de combate com intercâmbio de informações e efetiva coordenação de ações entre seus membros; o segundo, resume-se a buscar a implantação de legislações que possam punir adequadamente os envolvidos em delitos de carga, quer pelo aprimoramento das normas já existentes quer pela edição de novos instrumentos legais, tanto na esfera federal como na estadual.

Em relação ao primeiro objetivo, vive-se um momento de expectativa otimista, porquanto o "Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e

* Cel. Paulo Roberto de Souza
é assessor de Segurança – NTC & Logística

Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas”, criado pela Lei Complementar nº 121/06 e recentemente regulamentado pelo Decreto nº 8.614/15, está em vias de “sair do papel” e deverá ser gerido por um comitê gestor, subordinado ao Ministério da Justiça, que terá poderes para coordenar e estruturar ações integradas em todo o país, tendo na Polícia Federal o seu principal braço operacional. Vale lembrar que isso em nada inibe ações operacionais que possam ser desenvolvidas em âmbito estadual.

No tocante ao objetivo de aperfeiçoamento da legislação aplicável aos delitos de carga, a par do esforço para o agravamento das penas de roubo e roubo qualificado na reforma do Código Penal ora em andamento (o que já estamos conseguindo à vista do texto em tramitação), a prioridade está em neutralizar a ação dos receptadores que, ao adquirir mercadorias ilícitas, servem como força motriz para que ocorram os crimes antecedentes de roubo, furto e apropriação indébita, sem esquecer também os delitos de contrabando, descaminho e falsificação que, ainda que não diretamente conexos com o TRC, também deságiam em receptação.

Entendemos que o receptador deve ser neutralizado pela vigência simultânea de três legislações punitivas nas quais poderá incorrer e que, certamente, servirão como fator dissuasório de suas potenciais ações criminosas: 1) pelo agravamento penal do crime de receptação (o que também estamos conseguindo no novo Código Penal); 2) pelo perdimento dos bens móveis e imóveis havidos ilegalmente quando das práticas criminosas (já previsto em nosso ordenamento jurídico desde 2012, conforme o Art. 7º da Lei nº 9613/98 modificada naquele ano); e 3) pelo impedimento do exercício da atividade comercial, configurado pela cassação da inscrição do estabelecimento no cadastro do ICMS estadual e também pelo impedimento dos sócios e administradores de exercerem atividades profissionais por um período de cinco anos. Hoje já há leis a respeito do assunto em cinco estados. Em outros dois estados, há projetos de lei em tramitação nas respectivas assembleias legislativas.

Com tudo isso presente, arrisco-me a tentar responder a pergunta que serve de título a

essa matéria: o roubo de cargas tem solução? Entendo que sim, uma vez que estão sendo construídos os alicerces, em termos operacionais e de arcabouço jurídico para o enfrentamento do problema. Porém, entendo também que essa resposta não virá em curto prazo, em razão, de um lado, da carência estrutural dos organismos policiais em efetivos e meios materiais, agravada pela atual crise econômica que se reflete nos orçamentos desses entes, e, de outro, pela morosidade com que as legislações passam a ser efetivamente eficazes.

Assim, enquanto não chegarmos a dias melhores, resta às lideranças do TRC continuar a sua incansável luta por conquistas em prol do setor e resta às empresas, no decurso de suas operações de transporte, aperfeiçoarem as suas ferramentas de tecnologia e de gestão na área preventiva do Gerenciamento de Riscos, a custos cada vez maiores em face do agravamento dos riscos nas áreas de atuação, custos esses que nem sempre são acatados pelos contratantes. ■

“Durante estes 19 anos que estou a frente deste trabalho contra o roubo de cargas já fizemos muita coisa. Em 2002, com a ajuda de Romeu Tuma, fizemos a CPMI do Roubo de Cargas no Congresso, onde foram indiciados dezenas de receptadores e ladrões; criamos leis que levam a cassação do ICMS para receptadores em 5 estados brasileiros; fizemos a Lei Complementar 121, que foi regulamentada em dezembro de 2015, e, ainda trouxemos a Polícia Federal para o combate ao roubo de cargas, já que se trata de um assunto interestadual.

Hoje, além da continuidade de todas estas atividades, ainda buscamos expandir para outros estados o Procarga, que é um programa estadual de combate ao roubo de cargas, e, estamos fazendo de tudo para que exista uma lei federal que combatá a receptação com a cassação do CNPJ. Mas, é muito importante que os empresários se envolvam com a luta contra o roubo de cargas e façam a sua parte. É preciso ajudar a polícia, utilizar todas as ferramentas existentes no mercado, sejam elas mecânicas ou tecnológico. Há uma infinidade de recursos, temos que fazer de tudo para combater o roubo de cargas.”



*Roberto Mira, vice-presidente
de Segurança da NTC&Logística*

Recuperação tarifária foi o principal tema de debate no Seminário Itinerante – ComJovem

Por Karen Cohen

Eventos reuniram centenas de jovens empresários por todo Brasil

O ano de 2016 foi marcado por uma ampla discussão sobre recuperação tarifária. Com a responsabilidade de fomentar esse debate, o Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico, que tem como objetivo promover estudos e disseminar a adoção de boas práticas tarifárias pelas empresas de transporte rodoviário de cargas, promoveu o "Seminário Itinerante – ComJovem" levando atualização técnica e oportunidade de negócios aos transportadores das regiões por onde passou.

Composto por palestras e debates técnicos entre especialistas de transporte e fornecedores de soluções para o setor, o evento trouxe conteúdo prático que pode ser aplicado, com facilidade, no dia a dia das empresas.

A primeira cidade a receber o Seminário Itinerante este ano foi Salvador. Com auditório lotado, Marcelo Rodrigues, diretor da MR Express e vice-coordenador da ComJovem de São Paulo, deu início ao evento explicando os objetivos do instituto. "Foi um debate muito rico sobre recuperação tarifária e a realidade regional. Os eventos da ComJovem são importantes porque mesclam a experiência dos grandes empresários com a tecnologia e entusiasmo da nova geração. O jovem é fundamental nessa análise porque é ele o herdeiro do ônus ou do bônus", comentou Rodrigues.

Rodrigues acrescentou ainda a importância da última palestra do dia com Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística, que tratou do tema "Os Custos e o Cenário Econômico do TRC" e promoveu, inclusive, simulações ao vivo no aplicativo Frete Empresa NTC.

Antonio Tiburcio de Santana Neto, vice-coordenador da ComJovem Nacional da NTC, também esteve presente no evento e disse que a região carece de mais eventos técnicos como esse. "Foi surpreendente o quórum do evento e, como representante do Nordeste, posso dizer que trazer informações técnicas e no formato de debate, ajuda o transportador a entender melhor seus custos, reforçando o corpo comercial da empresa", afirmou.

Os presentes puderam ainda apreciar palestras sobre Seguros, Software de Gestão e até Leasing Operacional. Para Antonio Siqueira, presidente do SETCEB, o evento é importante para aproximar o Nordeste da região Sudeste, na qual o acesso às informações e tecnologia de ponta é mais comum.

"Nosso setor é muito versátil. Aqui na Bahia, e na região Nordeste como um todo, ficamos um pouco distantes do centro forte localizado em São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Assim, promover eventos de networking e trazer fornecedores, seja de serviços ou tecnologia de informação, colabora na melhoria da gestão das nossas empresas, em termos operacionais do negócio", finalizou Siqueira.

Em Vitória, Luis Arthur Bogiano, gerente de Estratégias e Ofertas da Totvs, abriu o ciclo de palestras do Seminário falando sobre "Redução de Custos Através da Tecnologia da Informação". A recuperação tarifária no setor de transporte rodoviário de cargas fez parte de todos os debates do período da manhã.

Para o Coronel Mario Natali, superintendente do TRANSCARES, um dos temas do evento foi bas-

tante oportuno, devido à frequência com que ocorre no Estado. "A terceirização ou subcontratação no TRC é uma realidade em todo o Brasil, e aqui no Espírito Santo não é diferente. Talvez por falta de uma cultura, as contratações atuais não estão considerando todos os termos da Lei, causando muitos passivos trabalhistas. Acredito que a doutrina e conhecimento dos aspectos legais que envolvem a subcontratação são o caminho para uma postura preventiva nas empresas, evitando as armadilhas da informalidade", afirmou.

Natali referiu-se à palestra ministrada por Narciso Figueiroa Jr., assessor jurídico da NTC, com o tema "Como minimizar riscos da subcontratação de serviços para o Transporte Rodoviário de Cargas".

"A terceirização é um fenômeno irreversível na economia mundial e o Brasil precisa ter uma legislação específica sobre a matéria e não depender apenas de uma súmula do TST. Fazendo a opção pela terceirização, o empresário assume riscos e maiores responsabilidades. No caso dos transportadores autônomos de cargas (agregado ou independente) não se trata de terceirização e sim de subcontratação de transporte a frete e de transporte cumulativo, atividades previstas nas Leis nº 7.290/84 e 11.442/2007 e artigo 733 do Código Civil. Em que pese a existência de uma farta legislação que fundamente essa contratação o empresário deve tomar várias cautelas tanto na formalização quanto na execução do contrato de transporte para que se evitem discussões judiciais", explicou Figueiroa.

De acordo com Roberta Fiorot, diretora para assuntos da ComJovem no TRANSCARES, o evento trouxe clareza para temas de difícil entendimento para os empresários. "Normalmente, o departamento jurídico das empresas trata dos assuntos trabalhistas, mas é muito importante para nos preparamos para o momento que todo mundo está enfrentando, que o empresário tenha acesso ao tema de forma tão clara como pudemos ver na palestra do Dr. Narciso. Além disso, a participação do jovem empresário, que está sempre aprendendo com as novas tecnologias e todo networking e novidades dos patrocinadores, com

certeza, facilitarão o dia a dia nas empresas", comentou Fiorot.

Lucas Gonzalez, integrante da ComJovem de Belo Horizonte, comentou que o empresário transportador ainda tem muitos desafios no setor e desenvolver algumas virtudes e comportamentos no mercado de trabalho é um deles. "O mercado é muito volátil, está em constante mudança, e para se destacar e empreender o jovem empresário precisa ficar atento a algumas virtudes, como comprometimento, manter a mente aberta, superar expectativas, empreender pensando no futuro e recriar seu ambiente", explicou o palestrante.

Para Neto, esses eventos são muito importantes também para networking. "O evento de BH foi excelente. Contamos com um público de empresários de qualidade, o que só fortalece a importância da ComJovem para o setor. A palestra motivacional do Lucas, integrante da ComJovem, foi inspiradora", salientou Neto.

O assessor técnico da NTC e engenheiro de transporte, Lauro Valdívia, encerrou o evento mostrando aos empresários a importância de terem conhecimento real de todos seus custos e não apenas das despesas relativas à viagem, por exemplo.

Em Porto Alegre, o Seminário aconteceu durante a 18ª TranspoSul. A abertura do evento foi feita por Marcus Vinicius Couto, coordenador executivo da ComJovem de Porto Alegre, que ressaltou a força que o grupo tem na região e nacionalmente. "Participo da ComJovem desde 2008 e hoje temos mais notoriedade. O evento serve para levantar mais a força que temos e mostrar que as pessoas da ComJovem estão tomando posições de liderança no nosso meio de trabalho. Toda a interação e o relacionamento que temos gera bons resultados", afirmou Marcus.

Além de trazer em palestras, dados econômicos e logísticos, o encontro apresentou inovações de produtos e serviços que auxiliem os novos empresários na gestão de frotas. A oportunidade de fazer a edição dentro da TrasnpoSul possibilitou aos jovens empresários fazer novos negócios e relacionamentos. ■

GESTÃO

- Reflexões sobre a reforma trabalhista
- Terceirização em debate
- Exame toxicológico de larga janela – CLT e CTB
- CONTRAN - Um ano pródigo em Resoluções
- Plataformas colaborativas: uma necessidade estratégica para o meio corporativo



Reflexões sobre a reforma trabalhista

Por **Narciso Figueirôa Junior**

1. Ações trabalhistas

É muito comum a afirmação de que no Brasil há um excesso de ações trabalhistas. E isto é uma verdade.

Segundo o TST, o número de processos trabalhistas no Brasil teve um aumento de 13% em 2015. Foram recebidas pelas varas do trabalho instaladas pelo país 2,66 milhões de ações no ano de 2015. Esse volume já havia representado um avanço de 5,1% na comparação com 2014. (1)

As estatísticas demonstram que o Brasil está em primeiro lugar no mundo em numero de ações trabalhistas. Existe uma estimativa de que em 2016 o país atingirá 3 milhões de processos.

Além disso, desde 1995, o aumento percentual apurado a cada ano não era tão elevado. Segundo especialistas, entre todos os fatores, um é determinante: a alta do desemprego em 2015.

Os dados de dezembro de 2015 divulgados pelo IBGE, apontam que a taxa média de desemprego para o ano ficou em 8,5%. Em 2014, a média anual de desemprego ficou em 6,8%. De acordo com a pesquisa, foi a maior de toda a série anual da pesquisa iniciada em 2012. (2)

No ano de 2015, o Brasil perdeu 1,5 milhão de postos de trabalho segundo o CAGED e até março de 2016 havia 11,1 milhões de desempregados.

Para absorver esse alto volume de desempregados, incluindo os jovens que anualmente ingressam no mercado de trabalho, os economistas estimam que a economia precisaria crescer acima de 7% ao ano por duas décadas.

Todavia não basta a economia crescer, é necessário que haja uma reforma da legislação trabalhista para que se possa gerar mais empregos.

Já existe um elevado número de empresas brasileiras que estão migrando para o Paraguai em busca de energia mais barata e encargos trabalhistas menores. (3)

2. Principais causas das ações trabalhistas

A CLT data de 1943 e possui 922 artigos. Trata de direito material, processual, organização sindical, contribuição sindical, direito individual e coletivo do trabalho, além de normas de segurança e saúde do trabalho.

Durante esses 73, anos poucas modificações ocorreram na legislação trabalhista e na própria CLT. Temos ainda várias leis específicas que tratam de matéria trabalhista, podemos citar como exemplos: Lei 7855/1989 – Baixa instruções para fiscalização; Lei 7783/1989 (Lei de Greve); Lei 9.601/1998 (Banco de Horas e contrato por prazo determinado); Lei 9958/2000 (Comissão de Conciliação Prévia); Lei 12.551/2011 (Teletrabalho) e, ainda, várias leis, decretos, portarias, normas regulamentadoras, Convenções Coletivas de Trabalho e Acordos Coletivos de Trabalho, Súmulas e Orientações Jurisprudenciais do TST.

Temos ainda uma legislação complexa, anacrônica, detalhista e excessivamente protetiva, gerando várias dúvidas em sua interpretação.

* Narciso Figueirôa Junior é advogado e consultor jurídico especialista em Direito do Trabalho.

As ações trabalhistas também são geradas pelo não cumprimento da legislação e a realização de pagamentos incorretos de verbas rescisórias, horas extras, recolhimento do FGTS, apenas para citar alguns exemplos.

O desprestígio dos meios alternativos de composição dos conflitos de trabalho, tais como a arbitragem e conciliação privada, também é um fato gerador de ações trabalhistas, valendo destacar que a jurisprudência limita o alcance das negociações coletivas.

Daí a razão pela qual tanto se falar, da proposta de prevalência do acordado sobre o legislado. Uma das principais críticas feitas a essa proposta é o fato de que há vários sindicatos que não são representativos e nem sempre defendem os interesses das categorias representadas o que demandaria também uma reforma sindical.

Outro problema é que os encargos sociais hoje, em vários setores, superam 100% do valor do salário real do empregado, podendo esse índice ser mais elevado se levarmos em consideração as horas extras e seus reflexos.

A Constituição Federal de 1988 passou a tratar de vários direitos trabalhistas, elevando os encargos sociais.

Quando a CLT completou 70 anos, em 2012, foi divulgado na imprensa que existem 569 projetos de lei no Congresso Nacional tentando impor mudanças na CLT. Eram 437 projetos de lei na Câmara dos Deputados e outros 132 no Senado (4). São projetos sobre vários temas polêmicos e que geram muita cizânia entre patrões, empregados e o governo.

Dentre as mais polêmicas podemos destacar

a redução da jornada de 44 horas para 40 semanais, aprovação da Convenção 158 da OIT que limita a dispensa sem justa causa e regulamentação da terceirização de mão de obra.

Sabemos que medidas governamentais que flexibilizem a legislação trabalhista são vistas como precarização e são impopulares, mas a manutenção de direitos que elevam os custos da produção e da prestação de serviços cria uma lógica perversa, ou seja, aumenta o trabalho informal e cada vez mais protege menos empregados.

Embora a CLT tenha alguns poucos dispositivos inovadores e que permitem a sua adaptação aos tempos atuais, boa parte de seus artigos estão ultrapassados e não acompanharam a evolução natural do mundo do trabalho numa economia globalizada.

Um exemplo disso é o artigo 72 da CLT, que trata dos serviços de mecanografia, datilografia, escrituração ou cálculo, para conceder a cada período de 90 minutos de trabalho consecutivo um repouso de 10 minutos não deduzidos da duração normal de trabalho.

O teletrabalho, por exemplo, tão comum na atualidade, dispõe apenas de uma tímida menção na CLT, no parágrafo único do artigo 6º, incluído pela Lei 12.551/2011 com seguinte redação: “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando, controle e supervisão do trabalho alheio.”

Há dispositivos que ainda tratam o empregado como um indivíduo sem vontade própria e que deve ser permanentemente tutelado pelo

1. Fonte: <http://economica.estadao.com.br/noticias/geral.acoes-trabalhistas-10/5/2016>

2. Fonte: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/03/taxa-media-de-desemprego-15/3/2016>

3. Fonte: <HTTP://www.1.folha.uol.com.br/mercado/2015/09/1680868-empresas-brasileiras-12/9/2015>

4. Fonte: <HTTP://g1.globo.com/politica/noticia/2013/05/569-projetos-de-lei-do-congresso-01/5/2013>

Estado, como, por exemplo, o artigo 468 da CLT, que dispõe que é lícita a alteração das condições de trabalho, por mútuo consentimento, desde que não resultem, direta ou indiretamente, prejuízos ao empregado, sob pena de nulidade.

É certo que o princípio protetivo é um dos pilares de sustentação do Direito do Trabalho. Busca compensar com uma desigualdade jurídica a desigualdade econômica que envolve a relação de emprego. Isto também inspirou o Código de Defesa do Consumidor (Lei 8.078/90), no que tange as relações de consumo de bens e serviços.

Não identificamos críticas à CLT oriundas da doutrina e jurisprudência, mas a realidade do mercado de trabalho e o elevado número de processos trabalhistas demonstra que há necessidade de uma reforma que busque a sua adaptação às novas formas de contratação e evolução tecnológica, assim como sejam supridas algumas lacunas que acabam por propiciar decisões judiciais subjetivas e excessivamente protetivas.

Não há nenhum incentivo à adoção dos meios alternativos de solução dos conflitos. As Comissões de Conciliação Prévia que foram criadas pela Lei 9958/2000 e que inseriram os artigos 625-A a 625-H poderiam ser mais prestigiadas pela jurisprudência, assim como a arbitragem privada.

Também é necessário que se crie mecanismos legais de fortalecimento e prestígio das negociações coletivas, assim como uma reformulação da legislação sindical para que se possibilite entidades sindicais mais representativas.

A proposta de extinção do imposto sindical e a sua substituição pela contribuição negocial, obrigando a todos os integrantes das categorias profissional e econômica, também deve ser discutida dentro de uma reforma trabalhista. Mesmo quem não é filiado ao sindicato também se beneficia da negociação coletiva e

também deve contribuir para os custos decorrentes da negociação.

3. Algumas propostas

Há algumas propostas de reforma na legislação que entendemos são relevantes para serem discutidas no Congresso Nacional, de sorte a viabilizar a atividade econômica e também atender as necessidades dos trabalhadores.

A) Reconhecimento e o fortalecimento das negociações coletivas. A CLT deve dar mais validade aos acordos e convenções coletivas de trabalho. A negociação coletiva, embora consagrada na CF/88, permite a adequação das condições de trabalho a realidades específicas e interessa tanto aos empregados quanto aos empregadores.

Não se busca, na negociação coletiva, suprimir direitos trabalhistas ou reduzi-los, mas estabelecer normas e condições de trabalho em conformidade com as circunstâncias de um determinado período.

Também não se atinge com a negociação coletiva o ideal para ambas as partes e sim o possível, na medida em que deve haver necessariamente um amplo debate de ideias, avaliação de pretensões e concessões recíprocas para que o acordo seja celebrado.

Entretanto, há várias decisões judiciais que interferem nos instrumentos coletivos e na legítima vontade das categorias representadas pelos sindicatos de empregadores e trabalhadores, invalidando as negociações, desprestigiando a autonomia privada coletiva contida na Constituição Federal.

Essa interferência excessiva e por vezes fundamentada na anacrônica premissa da hipossuficiência do trabalhador desestimula um mecanismo eficaz das relações de trabalho, criando enorme insegurança jurídica e passivo trabalhista às empresas.

Parte-se de uma tese ultrapassada de que a negociação coletiva somente pode acrescentar direitos, além daqueles já previstos em lei.

Ignora-se o fato relevante de que a negociação coletiva pressupõe concessões recíprocas, em que as partes cedem determinada pretensão para obter outra mais vantajosa e assim criar benefícios para os dois lados.

Há vários casos de decisões judiciais que interferem na autonomia coletiva das partes. Um exemplo disso é a redução do intervalo para refeição, respeitadas as características regionais. Através da aplicação da Súmula 437 do TST, tem sido anulada essa redução, através de negociação coletiva, mesmo quando isto representa um interesse do empregado em deixar mais cedo o trabalho, com fundamento nas regras de segurança e saúde do trabalho.

Outro exemplo de desestímulo às negociações coletivas é a atual redação da Súmula 277 do TST, dispondo que as cláusulas dos instrumentos coletivos integram os contratos individuais de trabalho e somente poderão ser modificadas ou suprimidas mediante nova negociação coletiva. Além de contrariar o texto expresso do artigo 614 da CLT, cria impasse nas negociações coletivas, pois permite que os benefícios nela previstos sejam incorporados ao contrato individual de trabalho, além da vigência legal do instrumento.

B) Outra medida necessária é o afastamento de restrições sem base legal a acordos individuais de compensação, especialmente na modalidade de "banco de horas", permitindo que possa ser estabelecido diretamente entre empregados e empregadores sem a necessidade de participação do sindicato dos trabalhadores. Para tanto é necessário alterar o artigo 59, par.2º, da CLT, para dispor que a compensação de jornada (inclusive na modalidade banco de horas) pode ser firmado por meio de acordo individual, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.

C) Também é necessário alterar o artigo 71, par.4, da CLT para dispor que nos casos de supressão parcial do intervalo intrajornada, sejam pagos apenas os minutos suprimidos.

D) O artigo 134, parágrafo 1º, da CLT, também merece alteração para que o período de gozo de férias possa ser fracionado em até três períodos. Tal proposta de modificação está em consonância com os dias atuais sendo benéfica também aos trabalhadores.

E) Outra proposta interessante é a inclusão de um novo parágrafo no artigo 614, da CLT, para dispor que não há ultratividade nas normas e condições de trabalho previstas nas cláusulas convencionais e que essas não integram definitivamente o contrato de trabalho, vigorando apenas pelo prazo de validade do instrumento coletivo de trabalho.

F) É recomendável uma alteração na Lei 9.307/96, que permita expressamente a utilização da arbitragem para resolução de conflitos individuais de trabalho, pelo menos para profissionais que não são hipossuficientes e ocupantes de cargos de direção e confiança.

G) Outra proposta válida é a alteração do artigo 899 da CLT, para dispor que o depósito recursal tenha a mesma correção dos débitos trabalhistas.

Enquanto o depósito recursal feito na conta vinculada do FGTS sofre correção de acordo com a atualização dos saldos dos depósitos da poupança e capitalização e juros de 3% ao ano (art.899, par.4, CLT e art.13 da Lei 8036/90), os débitos trabalhistas sofrem juros de mora equivalentes à TRD, acrescidos de juros de 1% ao mês, contados do ajuizamento da ação (art.39 da Lei 8.177/91). Essa distorção deve ser corrigida.

H) Torna-se necessária a extinção da multa adicional de 10% sobre o FGTS nos casos de demissão sem justa causa, não havendo mais nenhum sentido que as empresas continuem

arcando com esse custo criado pela LC 110/2001.

I) Devem ser criadas medidas que visem impedir que a penhora *on line* recaia sobre valores que excedem a execução e que prejudique pessoas físicas ou jurídicas que não tenham participado do processo. A aplicação desse mecanismo de penhora tem gerado muitas discussões judiciais, sendo necessária uma melhor regulamentação da matéria para que se tenha mais segurança jurídica.

J) Outra proposta relevante e que atende as necessidades atuais é a permissão para que possa haver terceirização de atividade meio e fim da empresa, com mecanismos que assegurem o pagamento dos direitos trabalhistas.

Para a economia, a terceirização representa a transferência de atividades produtivas para o ramo terciário (prestação de serviços). Para o Direito do Trabalho é um fenômeno de desconcentração empresarial, pelo qual o empregador transfere a terceiros, atividades periféricas, passando a se dedicar a sua atividade fim.

É o ajuste que liga uma empresa tomadora à empresa prestadora de serviços, mediante contrato de natureza civil, comercial ou administrativa, com a finalidade de realizar serviços coadjuvantes da atividade-fim, por cuja realização somente responde a empresa prestadora de serviços, não tendo a empresa tomadora qualquer possibilidade de ingerência na mão-de-obra da empresa prestadora. A contratação poderá ter como objetivo a produção de bens ou a prestação de serviços.

São objetivos da terceirização: 1º) Redução dos custos operacionais; 2º) Aumento da capacidade de produção; 3º) Redução de tempo na entrega produtiva até o produto acabado; 4º) Aumento da competitividade; 5º) Excelência do produto ou serviço.

Atualmente não há uma lei que regulamente a terceirização de mão de obra, apenas a Súmula

331 do TST que têm sido questionada no STF, através da ADPF 324, Rel. Ministro Roberto Barroso, ARE – Agravo em Recurso Extraordinário n.791932, Rel. Min. Teori Zavascki e ARE – Agravo em Recurso Extraordinário n.713.211, Rel. Min. Luiz Fux.

Tramita no Congresso Nacional, há vários anos, o PL 4340, que trata da terceirização de mão obra, já aprovado na Câmara dos Deputados e que tramita no Senado Federal sob o número 30/2015 e que, até o presente momento, não se sabe se será enfim aprovado.

É certo que o projeto é polêmico, sobretudo em relação à permissão da terceirização na atividade fim, mas não menos certo é que permitir que esse assunto continue sendo regulamentado pela Súmula 331 do TST sem uma lei específica sobre a matéria, continuará ensejando conflitos trabalhistas individuais e coletivos, gerando insegurança jurídica para patrões e empregados.

A terceirização de mão de obra é um processo irreversível na economia mundial e necessita ser regulamentada por lei, para que se evite a aplicação de teorias jurídicas que muitas vezes contrariam a legislação específica de determinadas relações de trabalho.

Não podemos ter uma legislação trabalhista que impeça o progresso e o desenvolvimento tecnológico, criando obstáculo à geração de empregos e desestimulando o empreendedorismo.

É certo que a legislação deve se pautar pelo princípio protetivo, criando mecanismos de defesa quanto aos abusos e a precarização da relação de emprego.

Porém, a CLT necessita de reformas que reconheça as novas modalidades de trabalho e os avanços tecnológicos, garantindo direito mínimos aos trabalhadores, mas valorizando a negociação coletiva como mecanismo jurídico eficaz de prevenção e solução de conflitos. ■

STREAMLINE

HISTÓRIAS DE RENTABILIDADE

"Hoje, 6% de economia é um ganho muito grande. A gente comprovou que a economia é real."

Everton Pereira Bendini,
sócio-diretor da Transportes Bendini.

Respeite os limites de velocidade.

RN0.COM



Economia de combustível incomparável, conforto, durabilidade e alto valor de revenda. No Scania Streamline, veículo e serviços se encontram para entregar a melhor experiência de condução com o melhor custo operacional.

Conheça mais histórias em
www.historiaderentabilidade.com.br

Rentabilidade é o que nos move.



SCANIA



facebook.com/ScaniaBrasil



app/ScaniaBR

Terceirização em debate

Por Karen Cohen

Entrevista com assessor jurídico da NTC traz todas as informações sobre o assunto

"A terceirização de mão de obra é um processo irreversível na economia mundial e necessita ser regulamentada por lei, para que se evite a aplicação de teorias jurídicas que muitas vezes contrariam a legislação específica de determinadas relações de trabalho". Quem afirma isso é o assessor jurídico da NTC&Logística, Narciso Figuerôa Junior, ao ser questionado sobre a terceirização de serviços e mão de obra no setor de transporte de cargas.

Este tema foi bastante discutido durante todo o ano nos eventos promovidos pelas entidades do setor, que apoiam uma reforma trabalhista que altere vários dispositivos da CLT que se encontram ultrapassados e inibem a atividade econômica.

A revista Brasil Transportes Jovens Empresários entrevistou Narciso Figuerôa Junior e mostra abaixo um panorama completo sobre o assunto.

BTJE: Qual a grande discussão que envolve a terceirização no setor de transporte de cargas? O problema é a terceirização de mão de obra e não de empresas, correto?

N: O segmento econômico do transporte rodoviário de cargas é muito dinâmico e para que o transporte possa ser realizado em todo o território nacional e integrado com os demais modais é comum a subcontratação de entre empresas de transporte (ETC), e entre empresas de transportes e transportadores autônomos de cargas (TAC) para parte do trajeto, o que a legislação define como transporte cumulativo. Não se trata de terceirização e sim de subcontratação de transporte a frete com previsão na Constituição Federal, artigo 733 do Código Civil, Lei 11.442/2007 e na legislação tributária que regulamenta o

Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços (redespacho).

Ocorre que não há em nossa legislação nenhuma regulamentação sobre terceirização, apenas a Súmula 331 do TST que já está sendo questionada no Supremo Tribunal Federal, pois contraria o princípio da legalidade estrita contido no artigo 5, II, da CF.

A terceirização é um processo irreversível na economia mundial e em um mundo globalizado é uma necessidade, pois permite uma melhor especialização nos serviços, redução de custos e gera mais impostos.

BTJE: Quais os prós e contras da terceirização de mão de serviços, no caso do TRC?

N: São vários os reflexos positivos, como ampliação da capacidade operacional das empresas, redução de custos e maior especialização e qualidade dos serviços prestados.

A terceirização gera empregos diretos e indiretos, além de permitir como permite uma melhor racionalização da operação e de ampliar a capacidade operacional das empresas, resultando em uma melhor especialização dos serviços.

A proibição da terceirização da atividade fim e a má interpretação jurídica da subcontratação de transporte a frete prevista na lei 11.442/2007 e no artigo 733 do Código Civil, em decisões judiciais pode inviabilizar a atividade do transporte rodoviário de cargas, pois o transporte cumulativo e o redespacho encontram previsão legal e são necessários para que o transporte possa ser realizado em todo o território nacional e integrado com os demais modais.

“ A terceirização é um processo irreversível na economia mundial e em um mundo globalizado é uma necessidade, pois permite uma melhor especialização nos serviços, redução de custos e gera mais impostos.”

BTJE: Existe algum movimento das entidades do setor para regulamentar essa situação ou já é regulamentada?

N: O setor apoia uma reforma trabalhista que altere vários dispositivos da CLT que se encontram ultrapassados e inibem a atividade econômica. A necessidade de regulamentação da terceirização através de lei tem sido tratado em várias reuniões e eventos do setor.

BTJE: Esse tema tem sido tratado nos eventos da ComJovem?

N: Praticamente em todos os eventos e reuniões das entidades do setor.

BTJE: Na sua opinião, qual é a melhor solução para essa questão?

N: A melhor solução é a regulamentação da matéria através de lei ordinária. Ocorre que o Congresso Nacional está demorando muito para resolver essa questão. Há vários projetos tramitando na Câmara dos Deputados e no Senado Federal e parece que não está havendo vontade política de que os mesmos sejam votados.

BTJE: Quais as perspectivas para 2017 no que diz respeito à terceirização?

N: Ha três processos tramitando no Supremo Tribunal Federal que tratam de terceirização e questionam a constitucionalidade da Súmula 331 do TST. Trata-se dos processos ADPF 324, Rel. Ministro Roberto Barroso, ARE – Agravo em Recurso Extraordinário n.791932, Rel. Min. Teori Zavascki e ARE – Agravo em Recurso Extraordinário n.713.211, Rel. Min. Luiz Fuchs. Esse último chegou a entrar em pauta de julgamento no dia 09/11/2016, mas houve adiamento. Se o Congresso Nacional não aprovar um dos projetos de lei que trata da terceirização de mão de obra é bem provável que o STF venha definir se é ou não inconstitucional a Súmula 331 do TST e se é possível a terceirização da atividade fim ou se fica restrita a atividade meio do tomador dos serviços.

A nossa expectativa é que o STF venha declarar a inconstitucionalidade da Súmula 331 do TST, pois, a nosso ver, ela viola o princípio da legalidade estrita previsto no artigo 5, II, da Constituição Federal e não havendo lei que regulamente a terceirização não poderia o TST legislar sobre o assunto, haja vista que tal competência é do Congresso Nacional. ■

Exame toxicológico de larga janela – CLT e CTB

Por **Narciso Figueirôa Junior**

Aspectos trabalhistas – CLT e Portaria 116/2015 do MTPS

O exame toxicológico de larga janela é aquele utilizado para detecção de drogas por um longo período, sendo realizado através de amostras e exames de cabelos ou pêlos.

Esse exame é obrigatório para os motoristas que conduzam veículos de transporte rodoviário de cargas ou passageiros e está previsto no artigo 168 da CLT com a redação dada pela Lei 13.103/2015, acrescentando os parágrafos 6º e 7º, que assim dispõem:

“§ 6º Serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e a confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

§ 7º Para os fins do disposto no § 6º, será obrigatório exame toxicológico com janela de detecção mínima de 90 (noventa) dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, podendo ser utilizado para essa finalidade o exame toxicológico previsto na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 (sessenta) dias.” (NR)

Vale destacar que a Lei 13.103/2015, em seu artigo 3º, dispõe que aos motoristas profissionais dependentes de substâncias psicoativas é assegurado o pleno atendimento pelas unida-

des de saúde municipal, estadual e federal, no âmbito do Sistema Único de Saúde, podendo ser realizados convênios com entidades privadas para o cumprimento da obrigação.

O artigo 235-B da CLT, com a redação trazida pela Lei 13.103/2015, ao estabelecer os deveres do motorista profissional empregado, prescreve em seu inciso VII que o motorista deve submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com sua ampla ciência, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto no Código de Trânsito Brasileiro, desde que realizado nos últimos 60 dias.

Também dispõe o parágrafo único do artigo 235-B da CLT que a recusa do empregado em submeter-se ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei, ou seja, artigo 482 da CLT.

No sentido de regulamentar o exame toxicológico para fins trabalhistas o Ministério do Trabalho e Previdência Social publicou a Portaria 116, de 13/11/2015, publicada no DOU de 16/11/2015, dispondo que entrará em vigor em 02/03/2016.

Segundo a referida Portaria os exames toxicológicos devem ser realizados: a) previamente à admissão e b) por ocasião do desligamento, devendo ter janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas, com análise retrospectiva mínima de 90 dias e ser avaliados segundo o Quadro I, anexo à referida Portaria.

De acordo com a norma em referência os exames toxicológicos não devem: a) ser parte integrante do PCMSO; b) constar de atestados de saúde ocupacional; c) estar vinculados à definição de aptidão do trabalhador, tendo validade de 60 dias, a partir da coleta da amostra, podendo ser utilizado o exame previsto no CTB, desde que realizado nos últimos 60 dias.

O exame toxicológico somente pode ser realizado por laboratórios acreditados pelo CAP-FDT (Acreditação forense para exames toxicológicos de larga janela de detecção do Colégio Americano de Patologia ou por acreditação concedida pelo INMETRO, além de requisitos adicionais de toxicologia forense reconhecidos internacionalmente) e deve possuir todas as etapas de cadeia de custódia, garantindo a rastreabilidade de todo o processo além de possuir procedimento com validade forense para todas as etapas analíticas.

Os laboratórios devem entregar ao trabalhador laudo laboratorial detalhado em que conste a relação de substâncias testadas, bem como seus respectivos resultados, devendo os mesmos ficar armazenados em formato eletrônico pelo laboratório executor por no mínimo cinco anos.

A Portaria MTPS 116/2015 assegura ao trabalhador o direito à contraprova e à confidencialidade dos resultados dos exames e o acesso à trilha de auditoria do seu exame, devendo os laboratórios disponibilizar Médico Revisor para proceder à interpretação do laudo laboratorial e emissão do relatório médico, sendo facultado ao empregador optar por outro Médico Revisor de sua escolha, cabendo a esse último considerar, dentre outras situações,

além dos níveis da substância detectada no exame, o uso de medicamento prescrito, devidamente comprovado.

O relatório médico deve concluir pelo uso indevido ou não de substância psicoativa, sem indicação de níveis ou tipo de substância e o trabalhador deve entregar ao empregador o relatório médico emitido pelo Médico Revisor em até 15 dias após o recebimento.

Os exames toxicológicos devem testar, no mínimo, a presença das seguintes substâncias: a) maconha e derivados; b) cocaína e derivados, incluindo crack e merla; c) opiáceos, incluindo codeína, morfina e heroína; d) anfetaminas e metanfetaminas; e) "ecstasy" (MDMA e MDA); f) anfepramona; g) femproporex; h) mazindol.

Legislação de trânsito – CTB e Deliberação 145 do CONTRAN

O artigo 148-A do Código de Trânsito Brasileiro, com a redação trazida pela Lei 13.103/2015, estabelece que os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação que buscará aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção e deverá ter janela de detecção mínima de 90 dias, nos termos das normas do CONTRAN.

O referido artigo traça a seguinte regra de submissão do motorista profissional ao exame toxicológico de larga janela: 1º) os condutores das categorias C, D e E com CNH com validade de cinco anos deverão fazer o exame previsto no artigo 148-A no prazo de

dois anos e seis meses a contar da realização da habilitação e renovação da CNH; 2º) os condutores das categorias C, D e E com CNH com validade de dois anos deverão fazer o exame no prazo de um ano e seis meses a contar da habilitação e renovação da CNH.

A lei assegura o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo para o exame toxicológico, nos termos das normas do CONTRAN, sendo que a reprovação no exame terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, e vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

Ainda de acordo com o artigo 148-A do CTB o resultado do exame somente será divulgado para o interessado e não poderá ser utilizado para fins estranhos ao disposto no referido artigo ou no parágrafo 6º, do artigo 168 da CLT.

O exame será realizado, em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo DENATRAN, nos termos das normas do CONTRAN, vedado aos entes públicos: 1º) fixar preços para os exames; 2º) limitar o número de empresas ou o número de locais em que a atividade pode ser exercida; e 3º) estabelecer regras de exclusividade territorial.

No âmbito do CTB, a matéria havia sido regulamentada pelas Resoluções CONTRAN 517/2015 e 529/2015, que foram revogadas pela Deliberação 145, de 30/12/2015, que alterou a Resolução 425/2012, para incluir a letra "g", ao inciso III, do artigo 4º, para incluir o exame toxicológico de larga janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas, exigido quando da habilitação, renovação e mudança para as categorias C, D e E e para incluir o parágrafo 3º, ao inciso IV, definindo o exame toxicológico de larga janela de detecção como sendo aquele destinado à verificação do consumo ativo, ou não, de substâncias

psicoativas, com a análise retrospectiva mínima de noventa dias.

A Deliberação 145/2015 do CONTRAN, que entrou em vigor em 30/12/2015, alterou o Capítulo VII – Do exame toxicológico de larga janela de detecção, da Resolução CONTRAN 415, de 2012, passando a dispor que:

1º) o exame toxicológico de larga janela de detecção, exigido quando da habilitação, renovação e mudança para as categorias C, D e E, deverá ser realizado de acordo com as diretrizes estabelecidas no Anexo da Portaria 116/2015 do MTPS;

2º) o DENATRAN deverá credenciar laboratórios para a realização do exame toxicológico de larga janela de detecção que atendam aos requisitos definidos na Portaria 116/2015 do MTPS, tendo validade de 2 (dois) anos, podendo ser revogado a qualquer tempo, se não mantidos os requisitos exigidos para o credenciamento, podendo o credenciamento ser renovado por igual período, sem limite de renovações, desde que atendidos os requisitos estabelecidos nesta Resolução;

3º) a coleta de material biológico destinado ao exame toxicológico deverá ser feita de acordo com os requisitos definidos no Anexo da Portaria 116/2015 do MTPS, devendo ser realizada por laboratórios habilitados pela ANVISA, sob a responsabilidade dos laboratórios credenciados pelo DENATRAN;

4º) a análise do material coletado será realizada por laboratórios credenciados pelo DENATRAN, atendidos os critérios estabelecidos no Anexo da Portaria 116/2015 do MTPS e, em caso de resultado positivo, o condutor poderá submeter o laudo do exame à apreciação do médico revisor, que considerará, além dos níveis da substância detectada no exame, o uso de medicamento prescrito, devidamente comprovado, que possua em sua formação algum dos elementos constantes da Portaria 116/2015 do MTPS;

5º) o laboratório credenciado deverá inserir a informação contendo o resultado da análise do material coletado (se positivo ou negativo) no prontuário do condutor por meio do RENACH, desde que autorizado, por escrito, pelo interessado, devendo tal informação ser considerada confidencial, sob responsabilidade dos laboratórios, dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do DF e do DENATRAN;

6º) na hipótese de detecção de consumo de qualquer das substâncias constantes do Anexo da Portaria 116/2015 do MTPS, em níveis superiores ao permitido, o candidato será considerado reprovado no exame e terá como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 (três) meses, sendo garantido ao interessado o direito a contraprova e de recurso administrativo;

7º) os exames realizados com base nesta Resolução serão utilizados, de forma anônima e com fins estatísticos, para formação de banco de dados e estudo da conduta dos motoristas, visando a implementação de política pública de saúde e os órgãos e entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal deverão disponibilizar em seu sítio eletrônico a relação dos laboratórios credenciados pelo DENATRAN.

Dispõe ainda a Deliberação 145 do CONTRAN que o exame toxicológico de larga janela, de que trata a Portaria 116/2015, do MTPS, será válido para renovação ou mudança para as categorias C, D e E da CNH, respeitado o prazo de validade previsto na referida Portaria (60 dias) e será exigido para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, a partir de 02/03/2016, excluindo-se os processos de habilitação que já tenham sido iniciados até essa data, momento a partir do qual também terá início a fiscalização do cumprimento da referida Deliberação.

O DENATRAN já credenciou alguns labora-

tórios para a realização dos exames através das Portarias Denatran 35 de 25/02/2016; 36 de 25/02/2016; 37 de 25/02/2016; 38 de 25/02/2016; 40 de 25/02/2016 e; 42 de 26/02/2016.

Da vigência da Portaria 116/2015 do MTPS e da Deliberação 145/2015 do CONTRAN e da obrigatoriedade do exame toxicológico

Tanto a Portaria 116/2015 do MTPS quanto a Deliberação 145/2015 do CONTRAN entram em vigor no dia 02/03/2016, mas os exames toxicológicos de larga janela para os motoristas empregados somente passam a ser obrigatórios na admissão e demissão, a partir do dia 17/04/2016, ou seja, um ano após a vigência da Lei 13.103/2015, conforme disposto no artigo 13, inciso II, da referida Lei.

Vale lembrar que a Portaria 116/2015 do MTPS não trata do exame toxicológico periódico, sendo certo que o artigo 235-B, inciso VII, da CLT, com a redação dada pela Lei 13.103/2015, estabelece que o motorista empregado deve submeter-se a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de noventa dias, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses.

Portanto, a partir do dia 17/04/2016 as empresas estarão obrigadas a submeter o motorista empregado ao exame toxicológico de larga janela, nos casos de admissão e demissão. O exame periódico somente passará a ser obrigatório, após dois anos e seis meses de vigência da Lei 13.103/2015.

Vale destacar que o artigo 235-B exige a adoção de um programa de controle de uso de droga e bebida alcoólica e não somente a realização do exame toxicológico, sendo recomendável que as empresas cumpram rigorosamente à legislação para que possa ter um acompanhamento do padrão de comportamento de cada empregado, de sorte a se evitar problemas futuros. ■

CONTRAN

Um ano pródigo em Resoluções

Por **Neuto Gonçalves**

O ano de 2016 foi pródigo em Resoluções do CONTRAN que afetam diretamente a vida do transportador. Uma das mais importantes foi a Resolução 593/16, que revogou as Resoluções 152/03 e antiga 805/09, entra em vigor em 1º de janeiro de 2017 e estabelece novos requisitos para a construção dos pára-choques de caminhões, reboques e semirreboques.

Este diploma isentou dos seus requisitos os caminhões tratores e os veículos produzidos especialmente para cargas autoportantes e veículos muito longos que necessitem de Autorização Especial de Trânsito (AET).

Os veículos que sofrerem alterações de características que exijam Certificado de Segurança Veicular devem atender às especificações da nova Resolução.

Importante lembrar que os veículos em circulação deverão substituir os pára-choques conforme cronograma para cada par de final de placas que começa em até 31/12/2020 e vai até 31/12/2024 (tabela).

| PRAZOS PARA ADEQUAÇÃO DOS PARA-CHOQUES EM CIRCULAÇÃO | |
|---|----------------------------|
| algarismo final da placa | prazo final para adequação |
| 1 e 2 | 31/12/2020 |
| 3 e 4 | 31/12/2021 |
| 5 e 6 | 31/12/2022 |
| 7 e 8 | 31/12/2023 |
| 9 e 0 | 31/12/2024 |

Carroçarias de madeira

Vence em 31 de dezembro de 2017 o prazo dado pela Resolução 552/15 para que as carroçarias de madeira em circulação se adaptem

às exigências sobre novos dispositivos de segurança.

De acordo com a Resolução 588, são os seguintes estes requisitos:

"Art. 4º (...)

§ 4º As carroçarias de madeira deverão obedecer aos seguintes requisitos:

(...)

II - Para os veículos em circulação, deverão ser adicionados aos dispositivos de amarração perfis metálicos em "L" ou "U" nos pontos de fixação, fixados nas travessas da estrutura por parafusos, de modo a permitir a soldagem do gancho nesse perfil e a garantir a resistência necessária.

Biodiesel e asfalto

A Resolução 604/16 modificou o artigo 17 A da Resolução 258/07 (já modificada pelo Resolução 503/14), para incluir o cimento asfáltico de petróleo (CAP) entre os produtos que gozam, até 31 de julho de 2019 da tolerância de 7,5% no peso bruto total ou no peso bruto total combinado.

A alteração vale tanto na verificação por meio de balança quanto por meio de nota fiscal. O artigo 17 A ficou assim redigido:

"Art. 17-A. Para fins de fiscalização de peso dos

veículos que estiverem transportando produtos classificados como Biodiesel (B-100) e **Cimento Asfáltico de Petróleo** (CAP) por meio de balança rodoviária ou por meio de Nota Fiscal, ficam permitidos, até 31 de julho de 2019 a tolerância de 7,5%" (sete e meio por cento) no PBT ou PBTC."

Restrições da via

A Resolução 608/16 incluiu o artigo 12 A na Resolução 210/06, para permitir aos órgãos de trânsito fixarem para as vias sob sua circunscrição limites de pesos e dimensões mais restritivos do que os estabelecidos pelo CONTRAN.

O novo artigo ficou assim redigido:

"Art. 12-A. O peso e as dimensões máximos aqui estabelecidos não excluem a **competência dos demais órgãos e entidades executivos rodoviários fixarem valores mais restritivos em relação a vias sob sua circunscrição**, de acordo com as restrições ou limitações estruturais da área, via/pista, faixa ou obra de arte, desde que observado o estudo de engenharia respectivo.

*Parágrafo Único. O órgão e entidade com circunscrição sobre a via deverá observar a regular **colocação de sinalização vertical** regulamentadora, nos termos do Manual de Sinalização Vertical de Regulamentação, especialmente as **placas R-14 e R-17**, conforme o caso.*

Placa bipartida

A Resolução 610/16 modificou a Resolução 510/15 para permitir aos veículos com porta traseira e comprimento excedente o uso de placas bipartidas e excluir a exigência de retro-refletividade para a cor preta. Eis a íntegra do dispositivo do artigo 8º sobre o assunto:

Parágrafo único. Para os veículos furgão carga geral, furgão frigorífico, sider, basculante ou outros veículos com sistema de portas traseiras e comprimento excedente, pode ser aplicada a **sinalização de comprimento excedente bipartida** (...), sendo que o espaçamento entre as placas pode ser igual à largura da moldura das portas, sem que comprometa ou altere as dimensões estabelecidas para a sinalização (...)



Lona em canavieiro

O CONTRAN baixou também a Resolução 618, que adia para 1º de junho para 2017 o prazo concedido pela Resolução 441/13 para que os caminhões que transportam cana (canavieiros) passem a utilizar lona protetora da carga. Eis a íntegra do dispositivo:

Art. 1-A. Para os veículos utilizados no transporte de cana-de-açúcar, o uso de lona ou dispositivo similar de que trata o §1º do art. 1º será exigido a partir do dia 1º de junho de 2017.

Tráfego diurno de CVC de 19,80 m

O CONTRAN aprovou também a Resolução 615/16, que acrescenta parágrafo único ao artigo 7º da Resolução 211/06, para tornar diurno o tráfego das combinações de veículos de carga de 19,80 m:

Art. 7º (...)

Parágrafo único. Para as combinações cujo comprimento seja de 19,80 m será autorizado o tráfego diurno.

Linhas e estações de metrô

A Resolução 614 acrescenta inciso VII do parágrafo 1º do artigo 3º da Resolução 268/08 dispositivo que estende aos veículos destinados à manutenção e restabelecimento dos sistemas das linhas e estações metroferroviárias o benefício de livre trânsito de que já gozam os veículos de bombeiros, policiais e ambulâncias (inciso VII artigo 29 do CTB). Veja a íntegra:

*Art. 3º
§1º.....
(...)*

VII - os veículos destinados à manutenção e restabelecimento dos sistemas das linhas e estações metroferroviárias."

Terceira placa agora é facultativa

O Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN – baixou a Resolução 616, de 6 de setembro de 2016, que referendou a Deliberação 149/16, tornando facultativo o uso pelos veículos de carga com mais de 4.536 kg do sistema auxiliar de identificação veicular, também conhecido como terceira placa ou faixa ouro.

O uso deste adesivo era exigido pela Resolução 575/15, que teve agora o seu artigo 1º reformulado e os artigos 2º, 4º e 5º revogados. Permanece em vigor, no entanto, o artigo 3º, determinando que o trânsito dos veículos com o sistema de identificação auxiliar sem condições de legibilidade e visibilidade constitui infração prevista no artigo 237 do Código de Trânsito Brasileiro e sujeita seus proprietários à penalidade de multa, bem como à medida administrativa de retenção do veículo para regularização.

Isto significa que quem optar pelo uso da terceira placa deve sempre mantê-la em com estado de legibilidade e conservação.

Sistema ilegal

No apagar das luzes de 2015, o CONTRAN baixou a Resolução 575, ressuscitando os efeitos da Resolução 370/10, que exigia a instalação nos veículos novos de carga com mais de 4.536 kg de um Sistema Auxiliar de Identificação Veicular, conhecido na prática como “terceira placa”.

Graças à eficaz intervenção da NTC& Logística à época, junto ao Ministério das Cidades, esta exigência estava suspensa desde agosto de 2011, pela Deliberação 116/11. No entanto, ressurgiu em dezembro de 2015 do fundo dos escaninhos do CONTRAN, sem maiores estudos ou explicações.

Exaustivo estudo elaborado pelo Coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de Seguran-

Coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de Segurança da NTC&Logística, demonstrou que a “terceira placa”, além de ilegal, é dispensável e acarretaria, se prosperasse, ônus desnecessário aos proprietários de veículos de carga.

ça da NTC&Logística, demonstrou que a “terceira placa”, além de ilegal, é dispensável e acarretaria, se prosperasse, ônus desnecessário aos proprietários de veículos de carga.

Reza taxativamente o artigo 115 do CTB que “o veículo será identificado externamente por meio de placas dianteira e traseira” (assim mesmo, no singular). Ou seja, a competência delegada ao CONTRAN pelo CTB restringe-se a fixar modelos e especificações das placas estabelecidas pela lei, não lhe cabendo criar, à revelia da legislação, novos dispositivos externos de identificação.

Ainda que não se aceite este argumento, há outro aspecto muito mais grave a questionar, a partir da vigência simultânea das Resoluções 231/07 e 370/10. Em seu artigo 1º, a Resolução 231/07 dispõe que “cada veículo será identificado por placas dianteira e traseira, afixadas **em primeiro plano**”.

Admitir-se a possibilidade de um “sistema auxiliar” para possibilitar a legibilidade da placa traseira dos veículos em situação irregular é permitir que se continue a descumprir a Resolução 231/07, ou seja, sacramentar a perpetuação de uma irregularidade, o que é inadmissível em nosso ordenamento jurídico.

Inútil e onerosa

É questionável também a utilidade da “terceira placa”, uma vez que, pelo artigo 2º da Resolução 370/10, ela não poderia ser usada para fundamentar a lavratura de autos de

infração. Ou seja, o dispositivo se destinaria unicamente a prover “melhor legibilidade”.

Além do mais, existem hoje pelo menos três outros sistemas tecnológicos capazes de substituir a “terceira placa”: os sistemas SINIAV, RNTRC e Brasil ID, todos desenvolvidos com base em tecnologia RFID para o controle dos veículos e implementos rodoviários em circulação.

O sistema auxiliar de identificação veicular se mostraria também bastante oneroso. Considerando-se que o setor de transportes compra atualmente cerca de 100 mil caminhões e 40 mil reboques e semirreboques por ano, são 140.000 películas anuais a um custo médio anual de R\$ 5,6 milhões.

Isso, se se considerar, conforme concluiu o Departamento Jurídico da NTC&Logística, que a exigência da “terceira placa” vigora apenas para os veículos novos. Na hipótese de prevalecer uma interpretação adversa, seriam mais cerca de 2 milhões de veículos a serem equipados, de setembro a dezembro deste ano, com o sistema auxiliar de identificação, o que totalizaria R\$ 80 milhões de gasto inútil.

Tanto o Ministério das Cidades quanto o CONTRAN foram devidamente alertados pela NTC&Logística sobre o despropósito desta malsinada “terceira placa”. Esperava-se, portanto, nada menos que a revogação de tão descabida exigência. No entanto, o governo, para não dar totalmente o braço a torcer, acabou optando por torná-la facultativa. ■

Plataformas colaborativas: uma necessidade estratégica para o meio corporativo

Por Karen Cohen

A tecnologia já está inserida no contexto das empresas e tende a ocupar cada vez mais espaço e trazer rentabilidade

Pensar o dia a dia de uma empresa hoje sem recursos tecnológicos é praticamente impossível. As ferramentas disponíveis no mercado são diversas e ajudam profissionais de todos os setores a ganharem produtividade e competitividade, na medida em que conseguem concentrar esforços naquilo que realmente importa: resultados.

Neste contexto, as plataformas colaborativas aparecem como alicerces importantes para manter a empresa organizada e focada no negócio. São ferramentas que exercem duas funções principais: automatizar os fluxos de atividade e agregar colaboradores que fazem parte de uma ou mais equipes. Por isso, de maneira geral, as ferramentas colaborativas facilitam o trabalho para as equipes dentro da empresa, além de fornecer aos gestores uma visão mais ampla do processo.

O resultado do uso dessas soluções tecnológicas é o trabalho coletivo e a potencialização de alguns elementos importantes, como novas formas de cooperação, inteligência coletiva e construção conjunta do conhecimento. Dessa forma, a empresa ganha em produtividade, os processos são realizados de maneira otimizada e os líderes podem traçar estratégias para ajustar o que é necessário para melhorar os resultados.

Se você ainda tem dúvidas sobre a importância e necessidade da utilização dessas ferra-

mentas, veja a os diversos benefícios listados pelo blog Simplez:

Aumento da velocidade de acesso ao conhecimento

A informação é um ponto-chave para o sucesso de qualquer negócio nos dias de hoje. No entanto, com um volume gigantesco de informações e dados disponível, é preciso não somente saber pesquisar, mas também filtrar o que é válido para a empresa. Isto impacta positivamente na velocidade de acesso ao conhecimento. Ou seja, é importante conseguir informações críticas rapidamente no momento em que elas são necessárias, mas nem sempre essa é uma tarefa fácil.

Por isso, as ferramentas colaborativas facilitam o acesso ao conhecimento, já que a busca passa a ser baseada no contexto e na dinâmica de navegação, oferecendo mais informações relevantes aos colaboradores. Além disso, essas soluções permitem a melhoria do compartilhamento de informações, uma vez que a pessoa que está com o problema pode compartilhá-lo com outras e discutir possíveis soluções.

Este cenário também auxilia nos momentos em que o colaborador está com dúvidas em relação aos processos ou sobre quais atitudes deve tomar. A partir da disponibilização das informações, ele pode simplesmente acessá-

las, ler e sanar rapidamente sua dúvida.

Elevação do total de inovações de sucesso ao desenvolver novos produtos

O conceito de inovação está diretamente relacionado à solução de desafios. No entanto, os obstáculos estão sendo modificados justamente porque há cada vez mais inovações no mercado. Então, o que fazer?

A resposta é aceitar que há um aumento no total de partes envolvidas e que é necessário colaborar e investir nelas para o sucesso da empresa. Desta forma, é possível encontrar novas ideias, também descobrir novos caminhos e estratégias que podem ser adotadas.

Outro ponto importante para o aumento do sucesso das inovações no desenvolvimento de novos produtos é a redução dos custos desse processo para haver menos retrabalho e desperdícios, agregar mais valor e controlar mais rigidamente processos de produção — tudo isso, graças às ferramentas colaborativas.

Basicamente, essas soluções incentivam o surgimento de oportunidades e novas ideias, contribuindo, consequentemente, para o desempenho da empresa para a redução de custos e para o desenvolvimento de produtos diferenciados.

Criação de consideração, consciência, confiança e conversão entre clientes

Toda empresa precisa de clientes para sobreviver e ser reconhecida no mercado. Com o uso das ferramentas colaborativas, a empresa estreita o relacionamento com seus clientes por meio da rápida distribuição de informações a respeito dos produtos — e também

pelo convite ao *feedback*, mostrando a eles que suas opiniões são válidas e merecem ser consideradas.

Além disso, algumas empresas chegam a convidar clientes a participar do processo de desenvolvimento de novos produtos, conhecendo suas demandas e necessidades, a fim de atendê-las.

Aumento da satisfação dos fornecedores

Ter um bom relacionamento com os fornecedores também é um ponto fundamental para uma boa gestão de compras. Nesse cenário, é preciso considerar que qualquer ação de uma das partes envolvidas na cadeia de abastecimento afeta todos os outros participantes. Por isso é tão importante colaborar com fornecedores, aumentando a confiança e a reputação deles e reduzindo os custos com a cadeia de abastecimento.

Melhoria da transparência

Muito se fala sobre a importância da transparência dos processos para uma empresa. As ferramentas colaborativas podem ajudar nesse quesito e até aumentá-lo, porque exigem uma modificação da cultura organizacional e permitem que as habilidades de cada indivíduo sejam mapeadas.

Outro benefício adquirido pela melhoria da transparência é o desenvolvimento da confiança entre os membros das equipes, da responsabilidade e da flexibilidade.

As soluções em nuvem

Pequenas, médias e grandes empresas estão aderindo cada vez mais a soluções em nuvem, já que boa parte da nova geração de ferramen-

tas de negócios funciona com essa tecnologia e oferecem flexibilidade para todas as áreas das empresas, como RH, marketing, compras e vendas, além de promover integração para automatizar os processos das organizações.

As soluções em nuvem estimulam a eficiência, reduzem custos, oferecem mobilidade, segurança e maior produtividade para as equipes de empresas de todos os tamanhos. A Microsoft, por exemplo, tem o Office 365, que oferece aos usuários a possibilidade de trabalhar à distância por ser uma versão em nuvem. Além disso, o Office 365 tem outros produtos que dão suporte a um mundo mais móvel e conectado, como o Skype for Business, que permite fazer reuniões à distância e ligações gratuitas por meio do software; o Sharepoint, para compartilhar e armazenar informações de qualquer dispositivo; o OneDrive, para armazenar e compartilhar documentos com clientes e parceiros e o Exchange, o e-mail corporativo.

Já o Google Apps for Business também oferece computação 100% em nuvem, mas sem software de cliente para instalar ou manter. Em vez disso, o usuário recebe um pacote de negócios confiável e seguro baseado no navegador, atualizações remotas com soluções inovadoras do Google e o Marketplace com centenas de aplicações integradas de parceiro. Voltado para o trabalho em equipe, o Google Apps permite compartilhar um documento, site, página, planilha com apenas dois cliques, para qualquer usuário (interno ou externo). Basta adicionar os endereços de e-mail e compartilhar.

Anírio Neto, Diretor Adjunto de Tecnologia da Informação do SETCESP, afirma que é necessário envolver as pessoas para evitar as resistências, mas quando elas veem os benefícios da utilização dessas ferramentas, começam a colaborar com o processo mesmo sem perceber. "Integrar processos e pessoas, eliminar duplicidade de informações, deixar as informações disponíveis sempre, acessíveis de

qualquer local, independentes de máquinas ou dispositivos são algumas das características de soluções em nuvem", ressalta Neto.

De acordo com um estudo global da Cisco, cerca de 68% das empresas estão usando recursos de nuvem para ajudar a gerar resultados efetivos, um aumento de 61% em relação ao estudo do ano passado (2015). No entanto, a provedora indica que a maioria das companhias (69%) ainda não possui estratégias maduras de nuvem, sendo que apenas 3% delas usam a nuvem para gerar resultados de negócios superiores.

Os dados da Cisco são baseados em uma pesquisa de mercado realizada pela IDC com executivos responsáveis por decisões de TI em mais de 6,1 mil organizações em 31 países. Segundo o estudo, as organizações enfrentam uma série de obstáculos para alcançar uma maior maturidade de nuvem incluindo deficiência de capacidades e habilidades, falta de uma estratégia e um roteiro bem definido, um legado de estruturas organizacionais de silos entre as áreas de Tecnologia da Informação e negócios.

Visita técnica ao Vale do Silício

Com o objetivo de conhecer a região famosa por ser a maior fomentadora de tecnologias e conceitos inovadores do mundo, o SETCESP levou uma comissão de empresários e executivos do transporte rodoviário para uma visita técnica no Vale do Silício.

Segundo Neto, rompimento é a palavra do momento. "Todas as pessoas e empresas estão atrás de algo que possam chamar de disruptivo. Trata-se de uma busca incessante para encontrar soluções que possam mudar o *status quo*. Um grande exemplo, já em uso aqui no Brasil, é o Uber, que mudou o modo como olhamos e usamos o transporte de pessoas, e ao mesmo tempo provocou uma reação no mercado de taxi, que atuava da mesma forma havia dezenas de anos", explica. ■

Vale do Silício - Visita técnica SETCESP

Na ocasião, os empresários conheceram novas soluções e visitaram as principais empresas da região. Fique por dentro das novidades relatadas por Neto.

INTEL

Na Intel, a tecnologia que mais chamou o grupo à atenção foram as câmeras capazes de interpretar cores, distâncias, profundidades, presenças, ausências, etc. – capacidades que antes eram exclusivas do olho humano. Com estas câmeras inteligentes, a Intel investiu no mercado de logística e hoje oferece soluções para aferição das medidas dos volumes (cubagem) em equipamentos estáticos e em tablets.

GOOGLE

No estacionamento da Google, conhecemos os *electric power stations* – pontos de abastecimentos de carros elétricos. “A forma como o Google vê o mundo é realmente diferente. O conceito “*our problem*” (nossa problema) abrange todas as expectativas e necessidades humanas quanto: pesquisar, escrever corretamente, falar um idioma, ter conteúdo suficiente na web e até acesso lento à internet”, afirma Neto. Durante a visita o grupo também visitou os carros elétricos e autônomos da Google e puderam vê-los se locomovendo pelas ruas do Vale do Silício.

ACCENTURE

A Accenture é uma daquelas empresas que atende outras empresas. Funciona assim: uma empresa identifica uma demanda, avalia o tamanho do mercado e contrata a Accenture para desenvolver o produto.

ORACLE

Logo na abertura da apresentação, o executivo da Oracle declarou: “Em 2025, acreditamos que 80% do mercado de cloud estará nas mãos

de apenas dois fornecedores e a Oracle está se preparando para ser uma delas”. A visão que embasa as ações da Oracle é de que apenas 25% dos investimentos em tecnologia estão voltados para inovação, e 75% para manutenção. Além de incomodar seus clientes, estes índices se tornaram uma visão de negócios para a empresa.

OTTO

O projeto da Otto é construir um caminhão que possa rodar pelas estradas sem a presença do motorista. O objetivo é que o motorista seja necessário apenas nas áreas urbanas. A Otto (que é considerada uma startup) tem apenas oito meses de vida como empresa e já foi adquirida pela Uber. O engenheiro que recebeu o grupo conhece o Brasil, e disse que o mercado brasileiro é interessante não só para fornecer caminhões autônomos, como também para fazer negócios na cadeia de suprimento.

PELOTON

Uma startup que já recebe investimentos volumosos que tem por objetivo acoplar caminhões virtualmente. Dois caminhões (por enquanto) podem se conectar através de uma rede (wifi – v2v) e se comunicarem (por voz) enquanto estão em movimento e a uma distância segura entre eles. O produto garante uma economia de combustível de 4,5% (da frente) e 10% (de trás) para os veículos conectados. Um monitor de vídeo mostra aos motoristas as visões de cada um, ou seja, o motorista de trás consegue ver tráfego que está logo após o colega da frente, e o primeiro motorista consegue ter a visão do retrovisor do veículo traseiro. Isto gera mais segurança para ambos.

COMJOVEM

- Resultados da ComJovem superam expectativas
- Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico promove simulação BID
- Tayguara Helou: uma história para se inspirar
- Boletim ComJovem 2016



Resultados da ComJovem superam expectativas

Por **Karen Cohen**

Mesmo com a crise, os jovens empresários conseguiram desempenhar o trabalho e bater as metas

Em meio a um cenário econômico conturbado, tomado por uma crise sem precedentes, a ComJovem ergueu as mangas e foi buscar alternativas para ajudar o setor a encontrar o equilíbrio e a tão almejada recuperação tarifária. E fez isso por meio do Seminário Itinerante e do Instituto de Desenvolvimento Mercadológico, fornecendo conteúdo de qualidade e embasamento técnico aos empresários.

Composto por palestras e debates técnicos entre especialistas de transporte e fornecedores de soluções para o setor, o Seminário Itinerante - ComJovem levou conteúdo prático que pode ser aplicado, com facilidade, no dia a dia das empresas. O evento passou por cinco cidades brasileiras – Vitória, Cuiabá, Belo Horizonte, Porto Alegre e Natal – e abordou temas como redução de custos por meio da tecnologia, seguros, software de gestão, leasing operacional e subcontratação de serviços, além de estimular o networking entre os empresários.

O assessor técnico da NTC e engenheiro de transporte, Lauro Valdívia, marcou presença em todos os eventos com a palestra “Os Custos e o Cenário Econômico do TRC”, em que mostrou aos empresários a importância de terem conhecimento real de todos seus custos e não apenas das despesas relativas à viagem, por exemplo. Isso é essencial para que a empresa garanta a lucratividade do negócio e a mantenha competitiva no mercado.

Já o Instituto de Desenvolvimento Mercadológico, logo em seu primeiro ano de atuação,

promoveu um exercício que envolveu os 25 núcleos da ComJovem de todo país. A Simulação BID aconteceu em quatro etapas e possibilitou a cada núcleo criar uma empresa fictícia e disputar o melhor preço para o serviço em cotação. O exercício teve como foco estudar as questões tarifárias e de planejamento do TRC, simulando o ambiente diário de trabalho do transportador por meio de desafios que envolveram desde cálculos de frete variáveis e fixos até a escolha de veículos e mão de obra adequados aos tipos de serviços apresentados pelo Instituto.

Para Ana Carolina Jarrouge, coordenadora da ComJovem Nacional, os resultados desse ano foram surpreendentes. “Em um ano tão difícil, com os empresários desanimados e desacreditados, tendo que demitir funcionários e reduzir a operação, deparamos-nos com resultados muito bons. Nessas horas vemos como o brasileiro é surpreendente, porque mesmo diante de tanta dificuldade o pessoal levou o trabalho a sério”, explica. Ainda de acordo com a empresária, esse cenário mostra a maturidade que a ComJovem atingiu nesses anos e a seriedade com que vem encarando as metas e os desafios propostos. “Nós, jovens empresários, estamos construindo uma mudança de longo prazo. Veremos os resultados daqui alguns anos, quando essas pessoas assumirem as lideranças das entidades e de suas empresas. Será um grupo muito mais unido”.

As perspectivas para 2017 são boas. “Para o ano que vem estamos apostando em um tema crucial para as empresas de transporte que é a

ComJovem 2016 em números

**504 horas
de reunião**

**29 ações
sociais**

**43 visitas
técnicas**

**17 artigos
técnicos**

segurança, tanto patrimonial quanto nas estradas. Devemos, também, mexer nas metas para estimular os jovens a fazerem coisas novas, usar a criatividade". E finaliza: "Estão todos de parabéns. E eu me sinto com o dever cumprido nesses três anos à frente da coordenação nacional".

Novo núcleo

O núcleo ComJovem dos empresários do SIN-DETRANS de Ribeirão Preto empossou Matheus Vantini como diretor, Isabela Festuccia como primeira vice-diretora e Nazer Haikal Filho como segundo vice-diretor. O evento contou com a presença de Ivanildo Clemente Ribeiro, presidente do SIN-DETRANS, Ana Carolina Jarrouge, coordenadora da ComJovem Nacional da NTC& Logística e Tayguara Helou, diretor adjunto da NTC e presidente do SETCESP.

Vantini destacou que a cidade e municípios próximos precisavam de uma iniciativa como essa. "Ribeirão Preto e região estavam carentes desse projeto. Tive a felicidade de fundá-lo juntamente com o presidente do SIN-DETRANS, que também colherá enormes frutos dessa criação. No que tange à preparação, inovação e reciclagem no aprendizado de futuras lideranças do nosso setor, será um avanço enorme para nossa região".

Ana Jarrouge afirmou que a região agora recebe um importante projeto, que contribuirá para promoção, aprendizado e integração dos novos empresários. A coordenadora destacou também o apoio do presidente do SINDE-

TRANS. "Para a região de Ribeirão Preto será muito representativo ter um núcleo como esse. Eles são jovens e estão abertos, estimulados e dispostos a se reunirem em busca de inovações e melhorias. Além disso, o Sr. Ivanildo não apenas apoiou como também se mostrou aberto para ouvir as novas ideias e projetos".

Encontro Nacional

A cidade de Porto Seguro recebeu o Congresso NTC 2016 e IX Encontro Nacional ComJovem, importante evento de encerramento do ano para as lideranças, empresários e jovens empresários do transporte rodoviário de cargas.

"Nosso encontro é uma oportunidade para reunir os núcleos da ComJovem do Brasil todo e, mais do que isso, um momento para compartilhar experiências entre as diversas gerações do setor. Além disso, tivemos também o reconhecimento do trabalho realizado até aqui e muito debate técnico dos principais temas que afligem o empresariado", afirma Ana Carolina Jarrouge, coordenadora nacional da ComJovem.

A edição de 2016 trouxe uma novidade: o Fórum Trabalhista do TRC que contou com a presença da própria coordenadora da ComJovem Nacional, Ana Jarrouge, do Dr. Marlos Melek, juiz do Trabalho, da Dra. Dulce Maria Soler Gomes Rijo, juíza do Trabalho e Titular da 2º Vara do Trabalho de Santo André/SP, do Dr. Agenor Calazans da Silva Filho, Juiz do Trabalho e Titular da 25ª Vara do Trabalho de Salvador/BA e do

Tribunal Regional do Trabalho da 5^a Região TRT-5, de José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, e convidados e lideranças sindicais. O debate girou e torno da visão dos magistrados sobre o excesso de processos trabalhistas em andamento no setor, coerência das medidas, polêmicas na reforma trabalhista e consenso sobre a disputa entre legislação e Convenção Coletiva.

A programação contou com o painel "Geração T", apresentado pelo cartunista, colunista e escritor, Luciano Pires, que trouxe uma abordagem descontraída sobre a necessidade de refinar a capacidade de julgamento e tomada de decisão, ou seja, o uso da infor-

mação, tão abundante nos dias atuais, com repertório e estratégia. Vânia Ferrari, palestrante com vasta experiência em Marketing Direto, Publicidade, Processos e entre outras áreas, apresentou o painel "Protagonismo & Atitude", com uma nova visão sobre gestão de mudanças na prática.

O evento foi realizado pela Associação Nacional dos Transportadores de Carga & Logística (NTC), com patrocínio Autotrac, Cummins, Iveco, MAN - Volkswagen Caminhões e Ônibus, Mercedes-Benz, Petrobras, Governo Federal, Sascar, Scania Totvs, Trade Vale Seguros- TNIX, apoio da Top Doctors e entidade anfitriã SETCEB. ■

Prêmio ComJovem

Um dos momentos mais esperados do Encontro é a premiação dos núcleos que se destacaram durante o ano por sua atuação em diversas áreas. Confira a relação de vencedores:

PRÊMIO DESEMPENHO
pelo cumprimento das metas
(20 horas reunião +
2 visitas técnicas + 1 artigo):

- Belo Horizonte
- Campinas
- Cascavel
- Curitiba
- Joinville
- Maringá
- Porto Alegre
- São José do Rio Preto
- São Paulo
- Sorocaba
- Vale do Paraíba
- Porto Ferreira

12 núcleos no total

PRÊMIO MELHOR ARTIGO
Vale do Paraíba, artigo
"Você está se preparando para a sucessão familiar?"

PRÊMIO DESTAQUE DO ANO
Belo Horizonte, por sua retomada de sucesso.
Em 2014 e 2015 estavam inativos e em 2016
foi o núcleo com maior quantidade de horas de
atividades (46 horas e 20 minutos, além de realizarem
3 visitas, 3 ações sociais e 2 artigos técnicos)

PRÊMIO DESTAQUE NTC
Curitiba, pela elaboração do material de divulgação
da Comjovem Nacional, especialmente vídeo
institucional que explica de maneira simples e
objetiva o que é e quais objetivos da Comissão.

PRÊMIO DO INSTITUTO COMJOVEM
para o ganhador do jogo BID - Núcleo de Videira / SC.

DISCUSSÕES RELEVANTES DO MERCADO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PASSAM POR MINAS GERAIS



FETCEMG
Federación das Empresas de Transportes
de Carga do Estado de Minas Gerais

Filiada ao
Sistema
CNT



**17º ENCONTRO
MINEIRO DO TRC
RIOMINAS
TRANSPOR2016**

O Encontro Mineiro consolida-se no cenário nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) como um espaço privilegiado de discussão das questões do setor. Já passaram por Minas temas como mobilidade urbana e o abastecimento das cidades, a sustentabilidade econômica, social e ambiental. Em agosto de 2016, no 17º Encontro Mineiro, a proposta foi “olhar para dentro do próprio negócio”, trazendo palestrantes de renome, além de debate com importantes juristas sobre a legislação trabalhista. Um sucesso de público que firma o evento entre os mais importantes do transporte de cargas.

A FETCEMG agradece o apoio dos expositores e patrocinadores para a realização da RIOMINASTRANSPORE 2016 e do Encontro Mineiro e a todos os transportadores que prestigiaram esse evento.

Até 2018!

REALIZAÇÃO



Filiada ao
Sistema
CNT



APOIO INSTITUCIONAL

APOIO EDITORIAL

ORGANIZAÇÃO

Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico promove simulação BID

Por Karen Cohen

O primeiro ano de atuação do Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico pode ser considerado um sucesso. Criado no final de 2015 com o objetivo de conscientizar empresários de transporte sobre posicionamento de mercado, análise de custos e cobrança de frete, o grupo mobilizou os 30 núcleos espalhados pelo país em uma simulação de concorrência.

Composto por quatro etapas, a simulação de BID (concorrência) possibilitou a cada núcleo da ComJovem criar uma empresa fictícia e disputar o melhor preço para o serviço em cotação. "O instituto foi o embarcador da história. Fizemos um BID de solicitação de serviços de transporte de carga de lotação determinando a rota, a quantidade de veículos e de motoristas necessários para a operação. Com isso em mãos, os núcleos se reuniram para discutir as regras e formular uma proposta de acordo com o escopo de trabalho solicitado", afirma Marcelo Rodrigues, coordenador do Instituto.

O exercício teve como foco estudar as questões tarifárias e de planejamento do TRC, simulando o ambiente diário de trabalho do transportador por meio de desafios que envolveram desde cálculos de frete variáveis e fixos até a escolha de veículos e mão de obra adequados aos tipos de serviços apresentados pelo Instituto. Ana Carolina Jarrouge, coordenadora nacional da ComJovem, garante que o desenvolvimento do potencial dos jovens empresários foi estimulado com a atividade. "Além dos seminários itinerantes que a ComJovem faz durante o ano levando esse assunto para conscientização, tivemos a ideia de fazer essa simulação sobre BID. É um circuito para estudar questões mercadológicas e mostrar a importância do planejamento de custos para se fazer um cálculo exato da operação antes de oferecer um frete ao cliente", conclui.

Para Marcelo, a ação trouxe ensinamentos e instrução. "Os que participaram da simulação BID 2016 poderão lembrar das falhas cometidas durante o processo e não cometer esses erros novamente quando estiverem em um BID real. O ganho está na produtividade para as empresas e na experiência adquirida pelos jovens empresários", reforça.

No Encontro Nacional da ComJovem os membros do Instituto se reunirão para discutir as próximas ações e como serão colocadas em prática. Marcelo reforça a mensagem principal que deve ser passada ao jovem empresário: "o TRC pode ter lucro se tiver boas práticas em seu dia a dia, atualizando-se com as diversas ferramentas de custos existentes nos sindicatos e associações de classe, como a NTC&Logística, que fornece um aplicativo de cálculo de frete, por exemplo".



Marcelo Rodrigues assumiu a coordenação do Instituto ComJovem de Desenvolvimento Mercadológico em agosto de 2016, substituindo Ana Carolina Jarrouge. Atuante no setor desde 1993, Marcelo é hoje empresário, gerente da filial de São Paulo da 3P Transportes e faz parte da Comissão de Jovens Empresários desde 2006. Em 2010 assumiu a vice coordenação da ComJovem São Paulo e passou a se envolver cada vez mais com as entidades do setor, principalmente SETCESP e NTC. ■

Classificação – Simulação BID

| Posição | Núcleo | Pontos |
|---------|-----------------|--------|
| 1º | Videira | 195 |
| 2º | Campinas | 145 |
| 3º | Sorocaba | 130 |
| 4º | São Paulo | 115 |
| 4º | Vale do Paraíba | 115 |
| 5º | Curitiba | 25 |

**SUA EMPRESA VAI MAIS LONGE
QUANDO VAI COM A SASCAR.**



Somos uma empresa de tecnologia que atua lado a lado com o seu negócio para que você possa ir para qualquer lugar do Brasil sem preocupações. Conte com a líder em gestão de frotas e monitoramento de cargas e veículos para cuidar da segurança da sua empresa sempre que precisar. Sascar. Tecnologia que te leva mais longe.

Ligue **0300 789 6004** ou acesse sascar.com.br.

Tayguara Helou: uma história para se inspirar

Por **Karen Cohen**

Surfista nas horas vagas e apaixonado pela família, Tayguara Helou é um dos maiores entusiastas do setor de transporte. No começo de 2016, assumiu o comando do SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região) e se tornou o presidente mais jovem a ocupar tal posto. À frente da ComJovem, foi responsável pela viabilização de uma série de eventos e seminários, que serviram de ferramenta e suporte para jovens empresários de todo Brasil. Por esse e tantos outros feitos, Tayguara foi premiado com o Troféu Destaque, pela NTC&Logística (Associação Nacional de Transportes de Carga e Logística), em 2011 e 2015.

O reconhecimento mais recente veio da Câmara Municipal de São Paulo, quando foi condecorado com a Medalha Anchieta e o Diploma de Gratidão da Cidade, por sua importante atuação como representante político sindical do transporte rodoviário de cargas, com gestão focada na defesa dos interesses do setor, e sua jovem carreira empreendedora.

No auge de seus 36 anos, Tayguara tem muita história para contar e inspirar. A Revista Brasil Jovens Empresários conversou com ele e traz um pouco dessa trajetória de sucesso.

Conte um pouco sobre sua infância e história em São Paulo.

Sou nascido e criado na cidade de São Paulo. Meu pai, Urubatan Helou, fundou os nossos negócios em 1º de julho de 1977, três anos antes do meu nascimento. Ou seja, eu cresci dentro de uma transportadora, que na época não tinha as mesmas proporções do Grupo Braspress de hoje, mas era onde eu passava boa parte do meu tempo. Eu e a Braspress crescemos juntos, literalmente.

Urubatan, além de ser um grande empresário, foi também um grande pai, muito presente na minha criação. Ele nunca cometeu o erro de

me levar de castigo para a empresa, tratou aquilo como uma brincadeira quando eu tinha um tempo livre.

Em que momento você se deu conta que seguiria os passos de seu pai como empreendedor?

Tive a primeira convicção de que gostaria de trabalhar nos negócios da família quando estava no terceiro ano de faculdade na Austrália. Me formei em Administração de Empresas pela Bond University na Gold Coast - Austrália, e quando estava entrando no quarto ano, percebi que todas as minhas oportunidades estavam no Brasil e ao lado do meu pai. Quando você está fora do seu país de origem, por melhor profissional que você seja, você vai sempre ser um estrangeiro e vai ficar atrás de um nativo. Quando me dei conta disso, resolvi terminar a faculdade, fazer as malas e voltar correndo para casa com a missão de multiplicar tudo que havia sido feito até então.

Como começou a sua trajetória no setor de transporte?

Desde pequeno realizava pequenos trabalhos na área operacional da empresa, bem de forma esporádica, pois meus pais queriam que eu

focasse todos os esforços nos estudos. Na adolescência, passei pelo departamento de coleta e me destaquei atendendo o dobro de operações em um tempo em que as solicitações dos clientes ainda eram anotadas em papel. Também trabalhei em outras áreas da empresa, até mesmo como ajudante, recebendo mercadorias de frete FOB diretamente na plataforma da empresa.

Quando voltei da Austrália, em novembro de 2003, comecei efetivamente a empreender no setor. Naquela época meu pai ainda não queria que eu trabalhasse na empresa, pois achava que eu precisava adquirir mais experiência. Foi quando montei a minha própria transportadora (T.H.TEX) que prestaria serviços de transferência de cargas consolidadas para outras empresas, no caso para a Braspress. Meu pai disse que me emprestaria o dinheiro para começar meu negócio. Em minha expectativa, daria para comprar um caminhão novo, de última geração. Mas a realidade foi bem diferente. Só consegui comprar um caminhão usado e tive que correr atrás de toda parte burocrática na Junta Comercial.

Fui muito bem-sucedido com a T.H.TEX. Desenvolvi uma metodologia, formas de controle e acompanhamento para reduzir custos operacionais e aumentar a produtividade. Comecei a ter lucro e a reinvestir na própria empresa. Em três anos já contava com 30 conjuntos de caminhões. Isso chamou a atenção do diretor administrativo e financeiro da Braspress, Sr. Giusepe Dimas de Oliveira Coimbra, que me convidou para assumir o cargo de *controller* na empresa. Assim começou minha vida executiva no Grupo Braspress, do qual hoje sou diretor de desenvolvimento e novos negócios.

No mundo das entidades eu ingressei por meio de uma iniciativa do meu pai, então presidente do SETCESP, em 2004. Ele teve a brilhante ideia de reinaugurar a COMJOVEM (Comissão de Jovens Executivos e Empresários) em setor que estava adormecida desde a

década de 1990. Foi naquela primeira reunião, com 16 outros colegas de setor, na sua maioria sucessores de empresários do TRC, que tudo começou.

Qual foi o papel da ComJovem nesse processo?

A COMJOVEM foi o começo, o meio, e é até hoje o local em que aprendi muito sobre o nosso setor e sobre o ambiente externo dos nossos negócios. Foi também o celeiro para todas as minhas ideias e conquistas no setor. Para mim, a COMJOVEM é muito mais do que apenas um grupo de jovens. A Comissão, que hoje é uma diretoria do SETCESP, dirigida pela Barbara Calderani, é o futuro dos nossos negócios, mas é também o futuro da atividade eco-

Posse Tayguara Helou como Presidente do SETCESP





nômica do Brasil, pois sem um TRC de nível, o comércio, a rede de serviços e a indústria brasileira não é competitiva.

No final de 2005, fui eleito como coordenador da COMJOVEM pelos próprios membros da comissão e foi quando passei a compreender muito mais os problemas que tínhamos, em todas as esferas. Fiz o primeiro seminário com a presença do economista Delfim Neto e a parceria com o Sérgio Reis, no Siga Bem Criança. No final da minha gestão, a comissão passou de 16 para 120 jovens empresários, tornando-se um sucesso.

Ainda cheguei a assumir o cargo de vice-coordenador da COMJOVEM Nacional, o que considerei uma conquista, já que no começo a comissão era apenas regional.

Na sua opinião, qual é o papel do jovem empresário no setor de transporte?

O papel do jovem empresário primeiramente é respeitar o legado e saber que nem tudo é da forma que ele quer e que as mudanças devem acontecer com tempo e da melhor forma possível. Está nas mãos do jovem empresário o desafio de dar continuidade a tudo o que foi construído até agora de forma contínua e sustentável. Os novos empresários jovens do setor têm a obrigação de inovar e aplicar as melhores metodologias de gestão possíveis em seus negócios.

O que o setor está fazendo para qualificar os jovens empresários e garantir bons gestores no curto prazo?

O setor investe muito no jovem, porque temos o maior e melhor grupo de jovens empresários e executivos do Brasil: a COMJOVEM Nacional, que nasceu em 2008 a partir da iniciativa do ex-presidente do SETCESP, Francisco Pelucio, e também do então Presidente da Federação do

Estado de São Paulo e Presidente da NTC&Logistica, Flávio Benatti.

A COMJOVEM Nacional é a maior e melhor comissão de jovens empresários, pois está em todo o Brasil. São mais de 30 núcleos e 500 jovens espalhados por todo o País, realizando encontros empresariais, rodada de negócios, visitas técnicas a empresas e departamento públicos, palestras, engajando e preparando novas lideranças para dar continuidade ao nosso setor.

Existe também diversas plataformas de ensino executivo. A primeira está no SETCESP, a ULT (Universidade de Logística e Transportes) com uma grade completa para preparar os jovens na gestão de seus negócios. A segunda é um plano de aprendizagem entre o SEST/SENAT da CNT e a Universidade Dom Cabral, que por meio de uma parceria com a entidade oferece centenas de bolsas de ensino para jovens do setor em cursos de pós-graduação, doutorados e mestrados.

Você imaginava chegar à presidência do SETCESP em tão pouco tempo?

Na verdade, não foi tão pouco tempo assim. Foram 12 anos de muito trabalho nas entidades para chegar nesta posição, sempre respeitando os mais velhos, trabalhando muito duro e inovando em todas as frentes como se fosse um trabalho realizado nos meus próprios negócios.

Mas não, não imaginava chegar à presidência da casa tão jovem. Sou o 17º presidente desta casa, que completou 80 anos em 2016. É uma entidade antiga com presidente jovem. Sou o presidente mais novo que a entidade já teve e o primeiro, com muito orgulho, filho de ex-presidente. O primeiro presidente de sindicato patronal do nosso setor proveniente da COMJOVEM e provavelmente o único presidente surfista da história da casa.

Quais os seus principais objetivos na presidência da entidade?

Tenho como principal objetivo lutar incansavelmente por melhores dias para os transportadores, porque o setor é repleto de histórias maravilhosas de empreendedorismo e é um dos que mais empregam pessoas no país. E também porque se tivermos um setor mais organizado, seremos capazes de prestar um serviço altamente qualificado, levando a indústria, o comércio, a rede de serviços e a economia para novos patamares.

O que as empresas do setor devem fazer para fugir da crise e continuar crescendo?

Planejamento, conhecimento detalhado dos seus custos, especificar suas tarifas de forma adequada, ser extremamente enxuto, focar em uma boa gestão e manter a calma, pois tudo passa.

De onde surgiu a ideia da LDT (Linha Direta do Transportador)? Como isso funciona?

Criei a LDT conversando com transportadores de cargas lotação que se queixam muito da situação de mercado atual. Percebi nestas conversas que havia muita coisa de cunho comercial, que as entidades não podiam contribuir. Por outro lado, identifiquei problemas relacionados à legislação e regulamentação específica do nosso setor e aí estava uma oportunidade para ajudá-los.

A LDT é um canal para todos os transportadores – não apenas para as empresas da base territorial do SETCESP – de carga lotação ou não, associados ao SETCESP ou não, que tem por objetivo ser uma câmara solidária entre transportadores e embarcadores.

Por meio da criação de um estatuto específico para esta ferramenta da nossa entidade, conseguimos manter total confidencialidade de ambas as partes sem expor os transportadores e tratar a legislação específica do nosso setor, como por exemplo, o não pagamento de valedágio, questões fiscais, prazos que desobedecem a lei 13.103, entre outros.

Como anda o debate sobre a reforma trabalhista no que diz respeito ao TRC? O que foi feito esse ano e quais são as perspectivas daqui para frente?

A reforma trabalhista é a nossa atual prioridade.

Em 2016 mais de três milhões de ações trabalhistas devem ingressar na Justiça em todo o país. Caso a previsão se confirme, o volume representará um aumento de quase 13% em relação a 2015, quando as varas do trabalho receberam 2,66 milhões de novos casos. Esse montante já havia representado um avanço de 5,1% na comparação com 2014, segundo dados do TST.

No último Conet & Intersindical, realizado em Bento Gonçalves, o setor chegou a uma série de propostas para esta reforma. Mas o SETCESP está trabalhando em três propostas que não dependem de reforma tão grande, que são:

- A valorização das convenções coletivas. O motivo é evitar os inúmeros casos em que o sindicatos e empresas fecham o acerto e depois são anulados por juízes do trabalho, que determinam o cumprimento da lei ao pé na letra e pagamento de indenizações, sem levar em consideração as peculiaridades de cada setor.
- Legitimidade das homologações realizadas no sindicato dos empregados. O objetivo é que não caiba ação trabalhista quando a homologação é feita sem ressalvas nos sindicatos dos empregados.
- Validade para as câmaras de conciliação prévias, ou seja, resgatar da obrigatoriedade de submissão prévia de demandas trabalhistas para as Câmaras de Conciliações Prévias (CCPs), quitando o contrato de trabalho nos casos de conciliações realizadas, não cabendo ação posterior. Intenção é regulamentar seu funcionamento e combater morosidade da Justiça trabalhista

Quais os principais desafios do setor para os próximos anos?

O nosso setor exerce uma atividade com alta complexidade, portanto sofre com diversos problemas como, por exemplo, a devastada indústria da justiça do trabalho, em que empresas e, especialmente trabalhadores, perdem muito, o que acarreta em um atraso no desenvolvimento econômico e de todos os brasileiros.

Mas os desafios não param por aí. Precisamos lutar contra a pior carga tributária do país que só onera a indústria e o comércio brasileiro, pois esses impostos são repassados ao preço dos produtos finais e dos serviços.

Precisamos valorizar mais a importância do veículo de carga para o desenvolvimento da vida, pois é o caminhão que leva alimentos aos supermercados, medicamentos para farmácias, insumos aos hospitais e maternidades. Temos a obrigação de lutarmos contra o roubo de carga, contra as quadrilhas, pois esta atividade financia as drogas que matam milhares de pessoas. Combater o receptador da carga roubada é o melhor caminho, pois é por causa deles que a situação chegou a esse ponto.

Construiremos junto aos órgãos públicos melhores condições para que o TRC seja peça principal do desenvolvimento econômico do nosso país, além de melhorar a mobilidade urbana das grandes regiões metropolitanas com propostas técnicas que beneficiam a vida de todos. Entre outros grandes desafios.

Como você se vê nos próximos cinco anos? E daqui 20 anos?

Sinto-me motivado, trabalhando e me divertindo com o que faço. Sonho em montar a maior multinacional do mundo no setor de transportes e logística. Sonho com um Brasil melhor, um Brasil protagonista de novos negócios e inovação, sendo referência e respeitado mundialmente. ■

Tayguara Helou: “Pessoa Física”

O que você gosta de fazer em seu tempo livre?

Tenho algumas paixões. A primeira é ficar com a minha família. A segunda é o surfe, esporte que já pratico a mais de 17 anos, e o motociclismo.

Se tivesse que indicar um livro, qual seria? Por que?

Leio muito jornais e revistas, especialmente os *online*, pois desta forma fico informado do que está acontecendo em tempo real. Mas como bom surfista, indico o livro do 11 vezes campeão mundial Kelly Slater (*Pipe Dreams*) que para mim é o maior atleta de todos os tempos, pois aos 42 anos ainda tem a capacidade de competir incansavelmente.

E um filme? Por qual motivo faria essa indicação?

Tenho gostado de assistir algumas séries, notadamente de ficção, pois nos faz pensar fora da caixinha e ter novas ideias. Assisti recentemente Game of Thrones e achei fantástica a capacidade de alguém conseguir criar tantas histórias juntas em um só programa, além das lições de dedicação, disciplina, estratégia e família.

Para você, qual o significado de “família”?

Família é o começo, o meio e fim de tudo. Família é tudo em nossas vidas.



COMJOVEM EM AÇÃO

Desde 1970 os líderes do transporte de cargas já buscavam os jovens para se envolverem com as questões do setor. Em matéria publicada no nº 67 da revista BR, sob o título “Aonde estão os jovens?”, Luciano Pinho, fala sobre a falta e a necessidade da manifestação dos jovens no setor. Em trecho da matéria, Pinho conclama: “Vamos, meus jovens. Ainda é hora de ouvir-se o vozerio de vocês”.

Diante disso, podemos dizer que esta foi a chama inicial do desejo de ver a existência de uma comissão de jovens empresários do TRC. Hoje, é possível falar que este desejo foi realizado.

A ComJovem Nacional – Comissão de Jovens Empresários e Executivos do TRC,

com seus 25 núcleos é uma comissão que congrega cerca de 600 jovens espalhados pelo Brasil afora.

Diante de atividades mínimas a serem cumpridas durante o ano, como reuniões, visitas técnicas e confecção de artigos, estes jovens ocupam boa parte de seu tempo se especializando no setor. Isso, com certeza forma novos líderes e moderniza o setor.

A NTC&Logística acredita que fomentar o jovem é dar continuidade ao desenvolvimento e a história de luta em prol do TRC. Acompanhe a seguir as atividades realizadas em 2015 e 2016.



PÓSTO AVANÇADO



Luciano Pinho

Aonde Estão os Jovens?

Uma das principais empresas, quando da realização da 1ª Comissão Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas, de que date consta o documento, reúne-se, restando entre os membros, um momento que se sucede ao longo de quase 40 anos, entre os setores das

respeito conquistados no trato com a coletividade. E melhor oportunidade não havia do que o III Congresso. Ela é o porque de minhas esperanças. Esperava que "sainda se fizessem mais

transporte rodoviário de homens treinados, porque na "nouvelle vague" do transporte a presença de homens treinados pela universidade, de homens situados pelas outras atividades, onde os processos científicos de administração, e de vendas atingiram elevados níveis;

e de homens que entraram por cima sem fazer as aguas dos que conseguiram

o direito de um caminhão ou as vias expressas. Foi um grande desafio dos recursos humanos da organização, que limitava a integrar pessoas que não acreditavam que alguém precisava de ensino, que eram porque elas eram para correr e para

industrial. Vi-



AÇÕES 2015 E 2016

09/11/15 • URUGUAIANA • Reunião

11/11/15 • CURITIBA • Ação Social

Hospital Pequeno Príncipe – Noite do Bem

11/11/15 • JOINVILLE • Palestra

Apresentação dos representantes da Polícia Rodoviária Federal os seguintes temas: programa de redução de acidentes e infrações rotineiras no TRC. Apresentação da palestra sobre a Lei 13.103, as apresentações foram seguidas de debates.

12/11/15 • CAMPINAS

• Participação do Vice Coordenador Walter Darri na Reunião do Instituto Mercadológico

16/11/15 • CURITIBA

• Reunião no Encontro Nacional ComJovem

16/11/15 • ABC • Reunião

26/11/2015 • COMJOVEM NACIONAL

Realizado em Foz do Iguaçú, o evento destacou as ações realizadas pelos núcleos ao longo do ano.

18/11/15 • CASCABEL • Reunião

23/11/15 • ABC • Ação

- Divulgação da campanha ComJovem SET-CESP/ABC para arrecadação de água mineral.
- Ideias para reestruturação do programa ABC empresarial e comunicação do SETRANS.

30/11/15 • ABC • Reunião

Novas ações para o SETRANS em 2016

01/12/15 • VALE DO PARAIBA E LITORAL NORTE

• Confraternização ComJovem e SINDIVAPA

03/12/15 • CASCABEL • Reunião

10/12/15 • ABC • Reunião

09/12/15 • SÃO PAULO

- Reunião e Happy Hour

15/12/15 • BELO HORIZONTE

- Reunião no Encontro Nacional ComJovem

1^a reunião com a nova coordenadora Ana Luiza Magalhães Lobato e Luiz Gustavo Lopes como vice coordenador.

15/12/15 • SOROCABA • Apresentação

Apresentação da ComJovem de Sorocaba para toda a diretoria do SETCARSO. O intuito foi que os associados do sindicato conhecessem um pouco mais da ComJovem e que novos integrantes façam parte do núcleo.

16/12/15 • BELO HORIZONTE

- Continuidade dos assuntos discutidos na 1^a Reunião

16/12/15 • CURITIBA • Ação Social

Entrega de panetones para o Lar dos Idosos – Recanto Tarumã, e também a doação na APACN - Associação Paranaense de Apoio a Criança com Neoplasia.

16/12/15 • SÃO PAULO • Reunião**17/12/15 • BELO HORIZONTE • Debate**

Convidado especial: Felipe Moraes (advogado e secretário geral da CAMARB).

18/11/15 • MARINGÁ • Reunião ordinária

No café da manhã foi feita a apresentação do fluig (plataforma agnóstica de gestão de processos, documentos e identidades de uma interface de comunicação colaborativa) pelo sr. Olímpio Edson da Silva, gestor de A.R. da unidade Totvs.

17/12/15 • CURITIBA • Reunião

Encontro Nacional ComJovem: Ação Social de Natal; Transição de Coordenação para 2016 – Coordenadora Patricia Vailati e vice coordenador Caio Cantú. Planejamento 2016.

18/12/15 • MARINGÁ • Visita Técnica**23/12/15 • MARINGÁ • Ação Social**

Casa Lar Benedito Franchini

18/01/16 • ABC • Reunião**19/01/16 • CURITIBA • Reunião**

Alteração de coordenadores – Planejamento para o ano de 2016 com ênfase em mostrar a importância da Comissão.

25/01/16 • CURITIBA • Reunião

Estabelecimento das metas de 2016

25/01/16 • ABC • Reunião**27/01/16 • INSTITUTO COMJOVEM DE
DESENVOLVIMENTO MERCADOLÓGICO
Reunião Pre CONET**



28/01/16 • COMJOVEM NACIONAL

- Reunião durante o CONET&Intersindical – Edição São Paulo

01/02/16 • ABC • Reunião

02/02/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

03/02/16 • CAMPINAS • Reunião

Apresentação de novos integrantes e estabelecimento das metas de 2016

12/02/16 • CASCABEL • Reunião

15/02/16 • VALE DO PARAÍBA e LITORAL NORTE

- Palestra “O Mito do Rodoviaríssimo Brasileiro”, apresentada pelo Dr. Geraldo Vianna – Ex-Presidente da NTC.

15/02/16 • URUGUAIANA • Reunião

Mensagem de motivação e conforto ao núcleo focada à crise.

16/02/16 • CAMPINAS • Reunião

Apresentação de novos integrantes.

16/02/16 • SÃO PAULO • Reunião e Palestra

Estabelecimento da agenda de 2016 e abordados assuntos do Programa de Recadastramento da ANTT e suas implicações



17/02/16 • JOINVILLE • Reunião

Exposição do programa Pró Carga que beneficia os transportadores do Estado de se creditarem do ICMS de insumos consumidos na atividade do transporte rodoviário de cargas.

17/02/16 • ESPIRITO SANTO • Reunião**FEVEREIRO 16 • ESPIRITO SANTO****3º fórum Liberdade e Democracia**

Realizado pelo Instituto Lideres do Amanhã.

22/02/16 • ABC • Reunião**22/03/16 • SOROCABA • Participação**

1º Seminário do SETCARSO

**23/02/16 • VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE****Reunião**

Estabelecimento das metas de 2016 e entrevista dos membros do núcleo feita pela TV Vanguarda.

23/02/16 • SOROCABA • Reunião

Estabelecimento das metas de 2016 e apresentação sobre o tema: É possível alterar um conhecimento de transporte eletrônico emitido?

23/02/16 • CASCAVEL • Reunião**24/02/16 • RIO DE JANEIRO • Evento**

Primeira reunião sobre o Conselho de Combate ao Roubo de Cargas no Rio de Janeiro e lançamento do Observatório de Prevenção ao Roubo e Furto de Cargas, liderado pelo Cel. Moura, com o objetivo de auxiliar na integração das polícias e com informação de inteligência.

25/02/16 • CURITIBA • Visita Técnica

Greca Asfaltos – Curitiba/PR

25/02/16 • SÃO PAULO • Visita Técnica

Fábrica TRUCKVAN com a presença da Coordenadora Maíra Chaquib, Carlos Eduardo e Vanessa Ferreira do Núcleo Vale do Paraíba.

25/02/16 • BAHIA**Reunião e Participação no****Seminário Itinerante ComJovem**

Estabelecimento das metas de 2016.





25/02/16 • BELO HORIZONTE

• Reunião no SETCEMG

Estabelecimento das metas de 2016.

25/02/16 • CASCABEL • Reunião

25/02/16 • PORTO FERREIRA • Reunião

Estabelecimento das metas de 2016.

29/02/16 • SÃO JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

04/03/16 • CASCABEL • Visita Técnica – COAMO

05/03/16 • CASCABEL

Participação na reunião da FACIAP Jovem

Representada pelo coordenador Antonio C. M. Ruiz, a ComJovem Cascavel foi apresentada aos participantes durante reunião ordinária da FACIAP Jovem (Federação das Associações Comerciais e Industriais do Paraná) em Campo Mourão/PR.

07/03/16 • ABC • Reunião

08/03/16 • RIO DE JANEIRO • Ação Social

Em parceria com a Transita Transportes, que disponibilizou um veículo para transporte, a ComJovem RJ arrecadou itens básicos como roupas, colchões, etc., visando a auxiliar uma família de Nova Iguaçu que estava vivendo de maneira precária, com crianças sem cama, dormindo diretamente no chão.

08/03/16 • MARINGÁ • Reunião

25/02/16 • COMJOVEM NACIONAL

• Seminário Itinerante

ComJovem – Edição Salvador



08/03/16 • SÃO PAULO • Palestra e Reunião

Tema da palestra: Abordagem prática da aplicação de exames toxicológicos como forma de redução de riscos ocupacionais.

09/03/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Workshop

Impactos da Lei do Motorista 13.303/15

10/03/16 • CASCABEL • Reunião



10/03/16 • COMJOVEM NACIONAL • Seminário Itinerante ComJovem – Edição Vitória

11/03/16 • JOINVILLE • Reunião

14/03/16 • URUGUAIANA • Reunião

14/03/16 • ABC • Reunião

14/03/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

15/03/16 • CAMPINAS • Palestra e Reunião

Tema da palestra: Principais aspectos a serem observados no seguro de cargas.

15/03/16 • PORTO FERREIRA

• Palestra e Reunião

Palestra técnica: Recadastramento da ANTT e pagamento eletrônico de frete.

15/03/16 • PORTO FERREIRA • Ação Social

Coleta de produtos, como fraldas geriátricas e produtos de limpeza, em benefício da instituição “Solar dos jovens de ontem” da cidade de Porto Ferreira. Os produtos foram arrecadados durante a palestra técnica ministrada no dia.



**15/03/16 • BELO HORIZONTE e
REGIÃO METROPOLITANA • Reunião**

15/03/16 • RIO DE JANEIRO • Ação Social

Necessitando de uma reforma em seu banheiro principal, e sem condições de promover a reforma, por viver de doações, o asilo Lar de Serepta, localizado em Catumbi, recebeu materiais de construção comprados pela ComJovem RJ.

15/03/16 • CAMPINAS • Reunião com Palestra:

"Principais aspectos a serem observados no seguro de cargas", ministrado pelos consultores da Trade Vale Seguros

15/03/16 • BELO HORIZONTE • Reunião

21/03/16 • ABC • Reunião

21/03/16 • RIO DE JANEIRO • Ação Social

A ComJovem se organizou e comprou material de construção para a reforma do banheiro principal do asilo Lar de Serepta, localizado em Catumbi, que vive de doações.

22/03/16 • SOROCABA

Participação no I Seminário do SETCARSO

**22/03/16 • BELO HORIZONTE e
REGIÃO METROPOLITANA • Reunião**

**22/03/16 • VALE DO PARAÍBA e
LITORAL NORTE • Palestra e Reunião**

Tema da palestra: Treinamento em Simulador para Motoristas Profissionais, com participação de Luciano Burti.

22/03/16 • RIO DE JANEIRO • Ação Social

Doação de 100 ovos de páscoa para um colégio de Curicica, organizado pela ComJovem RJ.

25/03/16 • CURITIBA • Reunião

Assuntos abordados: certidão de arrendamento DETRAN / RNTRC, convenção coletiva 2016, participação da ComJovem na reunião de diretoria Setcepar, apresentação do novo material de divulgação da ComJovem, visita técnica Transfrios para o mês de abril.

MARÇO 2016 | RIO DE JANEIRO • Ações sociais

Realização de várias ações sociais:

- Rua sem Fome – participamos da distribuição de jantar e comida para moradores de rua no centro do Rio de Janeiro.
- Reforma banheiro asilo – juntamos os integrantes da ComJovem e compramos material de obra para a reforma de um banheiro do Asilo Lar do Abraão, localizado em Cachambi.
- Campanha do Agasalho – arrecadados 2 pallets de agasalhos que foram doados para a Ong Casa Belém.

29/03/16 • BAHIA • Reunião

30/03/16 • PORTO ALEGRE • Reunião



31/03/16 • SÃO PAULO

Visita Técnica – BRASPRESS (junto a ComJovem Sorocaba) e AIR CARGO AERO PRESS

30/03/16 • PORTO ALEGRE • Nova Coordenação

Foi definida uma gestão colaborativa para 2016. Comissão coordenadora: institucional (Júlia Colvara/Primavera Cargas), gestão (Haíssa Bedin/Panex), mercado (Jorge Lavateli/Panex) e executiva (Marcus Couto/Vitlog, Caroline Laguna/Translaguna, Fernanda Moreira/Intetrlink)

31/03/16 • SOROCABA

Visita Técnica – BRASPRESS junto a ComJovem São Paulo

ABRIL 2016 • ESPIRITO SANTO • Ação Social

01/04/16 • CAMPINAS • Café Legal e Palestra

Tema da Palestra: Exames toxicológicos, com grande participação dos associados do sindicato.



04/04/16 • BELO HORIZONTE e REGIÃO METROPOLITANA • Posse FOPEMIMPE

Com a finalidade de ajudar a promover projetos, proposições de políticas públicas para as microempresas e empresas de pequeno porte, os membros da Comjovem Belo Horizonte e Região Metropolitana decidiram, juntamente com o apoio da FETCEMG Federação de Transporte de Cargas de Minas Gerais, integrar o FOPEMIMPE, Forum Permanente Mineiro de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte.

04/04/16 • BELO HORIZONTE e REGIÃO METROPOLITANA • Visita Técnica: INTERMODAL SOUTH AMERICA no Espaço Transamérica SP



06 e 07/04/16 • MARINGÁ

• Visita Técnica: fábrica da DAF

04/04/16 • ABC • Reunião

08/04/16 • BELO HORIZONTE e REGIÃO METROPOLITANA • Palestra e Reunião

Palestra técnica: "Bate Papo Jurídico – Aspectos Jurídicos da Aplicação dos Exames Toxicológicos no TRC".

08/04/16 • BAHIA • Reunião

Negociação CCT 2016/17



08/04/16 • PORTO FERREIRA

- Reunião e Bate-papo jurídico

Participação do Dr. Narciso Figueiroa – Assessor Jurídico da NTC

10/04/16 • PORTO ALEGRE

- Participação – Evento – “Café com Jurídico”

Realizado no SETCERGS, o Café com Jurídico contou com a discussão sobre o desequilíbrio contratual entre o transportador e o embarcador, e teve a participação da coordenadora da Comjovem Porto Alegre.

11/04/16 • ABC • Reunião

11/04/16 • BAHIA • Reunião

Negociação CCT 2016/17
+ Sindicato dos Trabalhadores

11/04/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO

- Reunião e Visita Técnica – SEST/SENAT

12 e 13/04/16 • CASCABEL

- Participação – Evento – “Rumo a Brasília”

Com a participação de integrantes do núcleo Comjovem de Cascavel, uma comitiva do Estado do Paraná esteve em Brasília, no movimento de entidades em favor do impeachment da Presidente Dilma Rousseff.

12/04/16 • SÃO PAULO • Reunião e Palestra

Tema: Sucessão empresarial

12/04/16 • JOINVILLE • Reunião

12/04/16 • JOINVILLE

- Visita Técnica

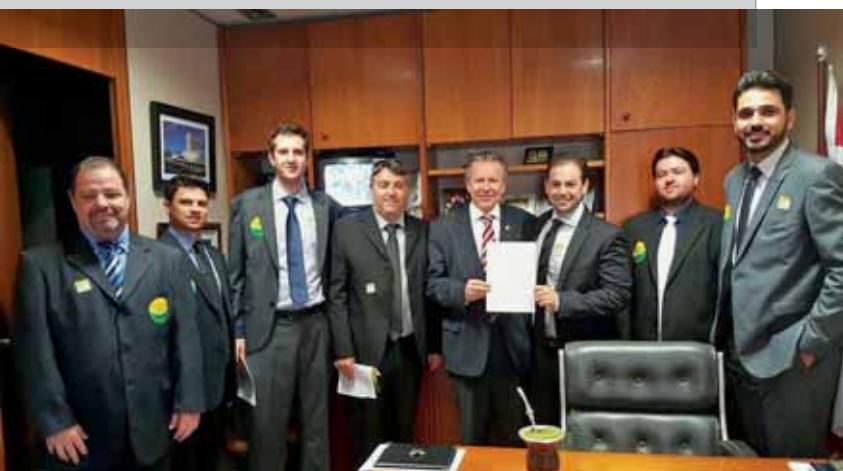
– Indústria CREMER – Blumenau/SC



12/04/16 • PORTO ALEGRE

- Participação – Evento Social – Chá do NAS

Com a presença da Primeira Dama do Estado, o evento do Núcleo de Ação Social do SETCERGS contou com a participação da ComJovem Porto Alegre, representada por sua coordenadora institucional.



13/04/16 • PORTO ALEGRE • Reunião e Palestra
Tema: Desmistificando o ICMS do Transporte Rodoviário Nacional de Cargas

13/04/16 • PORTO ALEGRE • Participação
Durante a posse da nova diretoria da FAJERS (Federação das Associações de Jovens Empreendedores do Rio Grande do Sul), a Comjovem Porto Alegre esteve representada no evento por sua Coordenadora Institucional.

14/04/16 • CASCAVEL • Reunião

14/04/16 • CURITIBA • Reunião

14/04/16 • VALE DO PARAÍBA E LITORAL NORTE
• Palestra

Tema: Aplicação dos Exames Toxicológicos no TRC, e seus aspectos Jurídicos e Médicos, organizada pela Comjovem/SINDIVAPA

14/04/16 • SOROCABA • Palestra

Tema: Os Custos e o Cenário Econômico do TRC.

19/04/16 • CAMPINAS • Reunião

26/04/16 • SOROCABA • Reunião

Definido tema do Estudo Técnico – Terceirização no Transporte Rodoviário

14/04/16 • URUGUAIANA • Palestra e Reunião

Tema da palestra: Planejamento estratégico



27/04/16 • VALE DO PARAÍBA e LITORAL NORTE • Reunião

27/04/16 • CURITIBA • Reunião

28/04/16 • PORTO FERREIRA • Reunião

28/04/16 • CASCAVEL • Ação Social
Feijoada Beneficente

28/04/16 • PORTO ALEGRE

Visita Técnica – Prédio Administrativo da EMBRATEC S/A – Porto Alegre/RS



MAIO 2016 • CURITIBA • A Comjovem Curitiba ganha coluna fixa no Boletim do SETCEPAR

05/05/16 • PORTO ALEGRE • Reunião e Almoço

09/05/16 • ABC • Reunião

09/05/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

10/05/16 • CAMPINAS • Reunião



10/05/16 • SÃO PAULO • Reunião com Palestra:

Palestrante: Thiago Henriques Fernandes – gerente de vendas na ESET BRASIL

10/05/16 • BELO HORIZONTE • Visita Técnica
TRANSPES S.A

11/05/16 • JOINVILLE • Reunião

11/05/16 • JOINVILLE • Visita Técnica
DICAVE VOLVO e MUSEU/VOLVO

11/05/16 • MARINGÁ • Reunião

13 a 15/05/16 • BELO HORIZONTE • Participação

Evento do Sindicarga - Eu amo caminhão

14/05/16 • CASCABEL • Ação Social

Organização para a realização e arrecadação de renda para a Feijoada Beneficente - Feijuca Mão do Bem programada para o dia 25/06

16/05/16 • ABC • Reunião

16/05/16 • MARINGÁ • Ação Social

Entrega na Sede da Secretaria Municipal de Assistência Social de Paissandu de 80 cobertores para ser entregue a famílias carentes.

18/05/16 • PORTO ALEGRE • Discurso

Deputado Marcel Van Hattem

19/05/16 • VALE DO PARAIBA E LITORAL NORTE

• Visita Técnica – VALECAP PNEUS

24/05/16 • VALE DO PARAIBA E LITORAL NORTE

• Reunião

24/05/16 • CURITIBA

• Visita Técnica e Reunião – TRANSFIROS

17/05/16 • COMJOVEM NACIONAL • Seminário Itinerante ComJovem – Edição Cuiabá



24/05/16 • SÃO PAULO

• Visita Técnica – TOTALTEC/AUTOTRAC

17/05/16 • SOROCABA • Reunião

09/06/16 • CASCABEL • Reunião



JUNHO 2016 • RIBEIRÃO PRETO

• Reunião e Visita Técnica – RODONAVES

02/06/16 • CASCABEL • Treinamento

Lauro Valdívia - NTC&Logística

05/06/16 • BELO HORIZONTE • Reunião, Debates e Participação no Seminário Itinerante ComJovem

08/06/16 • JOINVILLE • Reunião e Palestra
Exame Toxicológico de Larga Escala.

09/06/16 • S. JOSÉ RIO PRETO • Visita Técnica
Graneleiro Transporte - Mirassol

09/06/16 • MARINGÁ • Reunião Extraordinária
Agendamento de visitas técnicas (Sascar, Michelin, Scania e Braspress).

13/06/16 • ABC • Reunião

13/06/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

14/06/16 • ESPIRITO SANTO

Reunião com o pré-candidato a vereador de Vitória, Mazinho dos Anjos

14/06/16 • CAMPINAS • Reunião

09/06/16 • COMJOVEM NACIONAL • Seminário Itinerante ComJovem – Edição Belo Horizonte





Patrocinador
exclusivo



+ de 5.000
opções de
atendimento

Sem
Carência!

CONFIRA AS PRINCIPAIS COBERTURAS DO SEU PLANO!

Plano Oral Plus +229 itens odontológicos

- Clínica Geral
- Dentística (restaurações)
- Periodontia (gengivas)
- Endodontia (canais)
- Prótese (RN 211/2010)
- Bucomaxilofacial
- Urgências e Emergências
- Odontopediatria
- Radiologia (Panorâmicas e Periapicais)
- Cirurgias e extrações (incluindo dente do siso)
- Atendimento para pacientes especiais

RI - Relatório Vida e CDD SP 06.2013
ANS - Nº 41619-3

PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS E BENEFÍCIOS

- Autorização automática sem burocracia
- Clínicas próprias (consulte)
- + de 5.000 opções de atendimento
- Pronto-Socorro 24 horas.
- Melhor Custo x Benefício do Mercado
- Informações e serviços em tempo real pela internet: Portal TopDoctors
- Sem limite de idade
- Sem limite de procedimentos odontológicos nos eventos cobertos pelo plano.
- Permitida a inclusão de dependentes e agregados.
- Atendimento em consultório particular com hora marcada.
- + de 229 itens de cobertura Tabela TUSS-ANS
- Alto índice de satisfação com os Dentistas

Garanta já esse benefício!
Empresas - Solicite uma proposta!

Consulte-nos!

Valores diferenciados com o melhor Custo & Benefício do mercado para empresas filiadas à NTC.

Conheça a rede credenciada:
www.topdoctors.com.br

Central de Atendimento TopDoctors
(11) 5904-7909



14/06/16 • SÃO PAULO

- Reunião e Palestra

Palestra: Passivo trabalhista no TRC. Como administrar?

Palestrante: Dr. Narciso

Figueirôa Junior

15/06/16 • MARINGÁ • Reunião e Palestra

20/06/16 • ABC • Reunião

21/06/16 • VALE DO PARAIBA e LITORAL NORTE • Reunião

JUNHO 2016 • VALE DO PARAIBA e LITORAL NORTE • Participação Congresso Paulista do TRC

21 e 22/06/16 • CURITIBA

- Visita Técnica – MICHELIN

21 e 22/06/16 • CASCABEL • Visita Técnica MICHELIN (com os núcleos Curitiba e Maringá)

21/06/16 • SOROCABA • Reunião

22/06/16 • BELO HORIZONTE

- Reunião e Debates – Apresentação das ações da ComJovem de Belo Horizonte e Região

24/06/16 • CAMPINAS • Café Legal

Encontro Técnico ComJovem Campinas

Junho 2016 • CAMPINAS • Ação Social

Campanha do Agasalho: os itens arrecadados foram destinados à Turma do Sopão de Campinas, um grupo de voluntários que faz a sopa para distribuir aos moradores de rua, na região Central da cidade.

24/06/16 • URUGUAIANA • Reunião

24/06/16 • PORTO FERREIRA • Ação Social

“Arraiá Solidário” em ação social em prol do Fundo social de solidariedade da Cidade de Porto Ferreira.



21 e 22/06/16 • MARINGÁ

- Visita Técnica – MICHELIN/SASCAR

25/06/16 • CASCABEL • Ação Social

Feijuca Mão do Bem

27/06/16 • CURITIBA • Ação Social

Apoio a Noite de Queijos e vinhos em Prol do Hospital Pequeno Príncipe.



27/06/16 • ABC • Reunião

28/06/16 • SÃO PAULO

- Visita Técnica – FLASH COURIER

29/06/16 • CURITIBA • Ação Social

Entrega da Campanha do Agasalho ao IPCC – Instituto Pró Cidadania de Curitiba

29/06/16 • CURITIBA • Reunião

30/06/16 • CASCABEL • Reunião

07/07/16 • BELO HORIZONTE

- Café com Palestra – Setcemg

11/07/16 • SOROCABA • Reunião

11/07/16 • JOINVILLE • Visita Técnica

Centro de Distribuição das Lojas Havan localizada em Barra Velha/SC

11/07/16 • JOINVILLE • Reunião

11/07/16 • ABC • Reunião

11/07/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

12/07/16 • BAHIA • Visita Técnica E Reunião

Martins Medeiros Logística

12/07/16 • SÃO PAULO • Reunião com Palestra

Tema: Soluções financeiras em tempos de crise
Palestrante: Sr. Kleber Zanchetta Lopes, Sócio Fundador da Primuz Consultoria

12/07/16 • CAMPINAS • Reunião



04/07/16 • CASCABEL

- Visita Técnica – Grupo SDR



05/07/16 • SÃO PAULO

- Ação Social – Campanha do Agasalho

Doações entregues para as Instituições beneficiadas pela Escola de Samba Unidos de Vila Maria.



13/07/16 • COMJOVEM NACIONAL

- Seminário Itinerante ComJovem – Edição Porto Alegre

13/07/16 • PORTO ALEGRE

- Reunião – TRANSPOSUL

14/07/16 • PORTO FERREIRA • Reunião

19/07/16 • MARINGÁ • Reunião e Curso

Montagem de Planilhas de Frete

20/07/16 • VALE DO PARAIBA e LITORAL NORTE

• Reunião

21/07/16 • JOINVILLE

• Reunião

Concessionaria Scania Mevale – Itajaí/SC

21/07/16 • ESPIRITO SANTO

• Café na Venac – SCANIA

21/07/16 • SOROCABA

• Visita Técnica – SASCAR Rio de Janeiro

22/07/16 • SOROCABA

• Visita Técnica – MICHELIN Rio de Janeiro

25/07/16 • ABC • Reunião

31/07/16 • PORTO FERREIRA • Ação Social

Reunião – Espaço Saúde Caminhoneiro

01/08/16 • CURITIBA • Day 1 – Endeavor

Realização do Day 1 – Endeavor em São Paulo, a Comjovem Curitiba transmitiu o evento nas dependências do SETCEPAR.

03/08/16 • URUGUAIANA • Reunião

04/08/16 • CASCABEL • Reunião

05/08/16 • CAMPINAS

• Visita Técnica – LALT UNICAMP

05/08/16 • URUGUAIANA

• Reunião e Confraternização

09/08/16 • CAMPINAS • Reunião

09/08/16 • MARINGÁ • Reunião



28/07/16 • SÃO PAULO e SOROCABA

• Visita Técnica – LinkedIn



10/08/16 • SÃO PAULO

• 2ª Visita Técnica – FLASH COURIER

11/08/16 • CASCABEL

• Seminário – Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas do Oeste

15/08/16 • PORTO FERREIRA • Ação Social

Recolhimento de Fraldas e Produtos de Limpeza e doação à entidade que cuida de idosos

AGOSTO 2016 • RIBEIRÃO PRETO

- Reunião, Encontro e Visita Técnica
RODONAVES

15/08/16 • SÃO PAULO • Evento Dia dos Pais

A importância dos pais na minha profissão

15/08/16 • ABC • Reunião

15/08/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

17/08/16 • BELO HORIZONTE

- Feira RIOMINASTRANSPOR

17/08/16 • MARINGÁ • Reunião e Curso

17/08/16 • PORTO ALEGRE • Reunião

22/08/16 • ABC • Reunião

23/08/16 • BAHIA • Reunião

AGOSTO 2016 • CURITIBA

- Apoio a Campanha Votebem

Em apoio ao Movimento VOTEBEM, a Comjovem Curitiba realizará palestras de conscientização política nas empresas de transporte. O movimento reúne entidades, organizações e personalidades para estimular as pessoas a exercerem sua cidadania e a refletirem sobre a importância do voto e das eleições.



10 A 12/08/16 • CURITIBA • Feira Transportar

A Comjovem Curitiba participou da Feira Transportar 2016. Na oportunidade o núcleo apresentou a palestra "Entusiasmos e Superação"

23/08 • SOROCABA • Reunião

25/08/16 • VALE DO PARAIBA e LITORAL NORTE • Reunião

23/08/16 • PORTO FERREIRA • Reunião

23/08/16 • CASCABEL • Reunião

23/08/16 • CURITIBA

- Confraternização

O núcleo se reuniu para realizar uma confraternização para acompanhar os projetos que estão em andamento.



227/08/16 • URUGUAIANA

- Visita Técnica – Sede da CENTEC



9/08/16 • SÃO PAULO • 1ª Etapa BID

29/08/16 • MARINGÁ • Reunião



30/08/16 • COMJOVEM NACIONAL

- VIII Congresso Técnico Olhar Empresarial

31/08/16 • URUGUAIANA • Reunião

SETEMBRO 2016 • RIBEIRÃO PRETO

- Reunião e Ação Social

Entrega da Campanha do Agasalho 2016

SETEMBRO 2016 • CURITIBA

Criação do Vídeo Institucional ComJovem

SETEMBRO 2016 • CAMPINAS

- Reunião – Café Legal



31/08/16 • COMJOVEM NACIONAL

- Participação – Seminário Brasileiro do TRC

02/09/16 • CASCABEL • Palestra

As Principais Operações e seu Impacto no Transporte de Cargas

05/09/16 • ABC • Reunião

12/09/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

13/09/16 • CAMPINAS • Reunião

14/09/16 • SOROCABA • Reunião

15/09/16 • MARINGÁ • Reunião

19/09/16 • ABC • Reunião

21/09/16 • CURITIBA • Homenagem

ComJovem Curitiba entrega placa de homenagem a Diretoria do SETCEPAR, ao apoio que a mesma tem oferecido a ComJovem nas realizações de ações e da divulgação da comissão.

21/09/16 • CURITIBA • Reunião

21/09/16 • VALE DO PARAIBA e LITORAL NORTE
• Reunião

21/09/16 • PORTO ALEGRE
• Reunião – SEST SENAT



20/09/16 • SÃO PAULO • Reunião e Palestra

Gestão Tributária no Transporte de Carga
– Dra. Requel Ap. Jesus

21/09/16 • JOINVILLE • Reunião

22/09/16 • SOROCABA • CIC de Campinas

23/09/16 • CURITIBA • Palestra
Oportunidades Tributárias



01/09/16 | PORTO FERREIRA • Participação

Reunião ComJovem Araraquara

22/09/16 • CASCABEL • Reunião



23/09/16 • MARINGÁ

- Reunião e Definição da Ação Social
Dia das Crianças no Florescer

27/09/16 • BELO HORIZONTE • Reunião

27/09/16 • PORTO ALEGRE • Visita Técnica
DUROLINE – Fábrica de Lona

28/09/16 • SÃO PAULO • Visita Técnica
GRUPO ALGAR Empreendimento Granja
Marileuza / Uberlândia

28/09/16 • SÃO PAULO • Visita Técnica
ARCOM Atacado / Uberlândia

28/09/16 • SOROCABA • Reunião BID

28/09/16 • PORTO FERREIRA • Reunião

28/09/16 • ARARAQUARA • Reunião

28/09/16 • PORTO ALEGRE • Reunião BID

29/09/16 • SÃO PAULO • Visita Técnica

MARTINS Distribuidor / Uberlândia

29/09/16 • SÃO PAULO • Visita Técnica
Suporte Logístico INTEGRADA / Uberlândia

29/09/16 • SÃO PAULO • Reunião BID

29/09/16 • ABC • Reunião

29/09/16 • VALE DO PARAIBA
e LITORAL NORTE • Reunião BID

SETEMBRO 2016 • VALE DO PARAIBA
e LITORAL NORTE • Visita Técnica – 3M

03/10/16 • ABC • Reunião

03/10/16 • S. JOSÉ DO RIO PRETO • Reunião

OUTUBRO 2016 • CAMPINAS • Visita Técnica
AVITUS – Eficiência Energética Veicular



06/10/16 • COMJOVEM NACIONAL

- Seminário Itinerante ComJovem – Edição Natal



05/10/16 • PORTO FERREIRA

• Reunião e Visita Técnica

Os integrantes da ComJovem e os associados do Sindecar puderam conhecer as novidades e lançamentos da Mercedes-Benz, quanto a caminhões, ônibus e utilitários, além de poder realizar *test-drive* em alguns modelos e por fim participar do jantar comemorativo.

12/10/16 • CAMPINAS • Ação Social

O Lar da Criança Feliz tem a honra de agradecer pela ação de generosidade da ComJovem com o delicioso evento em comemoração ao Dia das Crianças com brincadeiras, salgadinhos, refrigerantes e docinhos. Na ocasião, recebemos também a doação de 246 litros de leite longa vida para nos ajudar nos cuidados com nossas crianças e adolescentes.



11/10/16 • BELO HORIZONTE • Ação Social

Desde o início do ano, a comissão tem mobilizado o setor de transporte de cargas para ajudar a recolher donativos para a Associação Mineira de Reabilitação (AMR), organização não-governamental, sem fins lucrativos, que atende cerca de 500 crianças e adolescentes carentes com deficiência física ocasionadas em sua maioria por paralisia cerebral e outras síndromes neurológicas. "Conseguimos sensibilizar muitos empresários a conhecerem esse trabalho tão nobre que é o da AMR", afirmou a coordenadora da comissão, Ana Luiza Lobato.

13/10/16 • ARARAQUARA • Ação Social

Orfanato Renascer – campanha para arrecadação de recursos, que depois foram convertidos em alimentos, materiais de limpeza, etc.

13/10/16 • CASCABEL

• Reunião e Ação social – 3º LIVRO

15/10/16 • MARINGÁ • Ação Social

Casa de Recuperação Aliança da Misericórdia



14/10/16 • PORTO ALEGRE • Reunião

18/10/16 • SOROCABA • Reunião

19/10/16 • SÃO PAULO • Reunião

19/10/16 • BELO HORIZONTE

• Visita Técnica – Fábrica da IVECO

19/10/16 • PORTO ALEGRE

• Reunião com Almoço

**20/10/16 • VALE DO PARAIBA
e LITORAL NORTE**

Ação Social – Bazar União Solidária



24/10/16 • ABC • Reunião

25/10/16 • SÃO PAULO • Reunião BID

26/10/16 • CURITIBA • Ação Social – Apoio

O Hospital Pequeno Príncipe promoveu o evento “Noite do Bem” em prol dos serviços de Oncologia, Hematologia e Transplante de Medula Óssea. Realizado no Espaço Klaine em Santa felicidade, o jantar reuniu mais de 60 apoiadores da causa da saúde infanto-juvenil.

28/10/16 • CAMPINAS • Café Legal

Arrecadamos 48 litros de leite longa vida, que será encaminhado ao Lar da Criança Feliz.

29/10/16 • PORTO FERREIRA

• Visita Técnica – Fábrica VIDROPORTO



19/10/16 • SÃO PAULO

• Visita Técnica – Batalhão da ROTA



MOVIMENTANDO O PAÍS, DIRETO DO CORAÇÃO DO BRASIL

As empresas de transporte de cargas da região Centro-oeste, no coração do Brasil, irrigam todo o País com produtos agropecuários e industriais, movimentando a economia e produzindo progresso.

A FENATAC e os Sindicatos a ela filiados representam essas empresas e fornecem todos os instrumentos necessários para que elas façam o que sabem fazer melhor: transportar com o coração.



FENATAC - Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas

SETCARR - Sindicato das empresas de transporte de cargas de Rondonópolis e região

SINDIBRÁS - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Distrito Federal

SETCEG - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Goiás

SETRAN - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Anápolis

SETCESG - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Encomendas do Sudoeste Goiano

SETCELOG MS - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Mato Grosso

SINDMAT - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do estado do Mato Grosso

ENSAIO FOTOGRÁFICO

Por Katia Rocha

Implementos rodoviários: uma infinidade de opções para se adequar a carga

Já pensou em como transportar sólidos, líquidos e gasosos, sejam eles embalados ou a granel? Pois é, foi preciso pensar nisso para suprir as peculiaridades das cargas durante o transporte.

Cada carga tem suas características e levá-las de um lugar para o outro, vai muito além de colocar na caçamba e sair rodando.

É preciso transportar com segurança, com a melhor utilização do espaço possível, de maneira inteligente para que a integridade esteja preservada; e isso vale para a carga que for. Por isso, houve a necessidade da criação de diversos tipos de implementos rodoviários.

Hoje, é comum encontrarmos nas ruas e rodovias uma infinidade de tipos de caminhões. Temos o baú; o graneleiro; o tanque, que podem transportar líquidos e gás liquefeitos; o lonado; o de carga seca, o frigorificado, o isotérmico e muitos outros. E, ainda há aqueles específicos que são utilizados para apenas um fim, como o transporte de botijões de gás, o de contêineres, os cegonheiros e mais. Vale sempre lembrar que ainda podem ser truck, toco, carreta e diversos tipos de bitrens. Enfim, uma bela diversidade.

Para conhecer melhor este universo e saber o que de verdade roda por aí, fomos as ruas e rodovias de São Paulo buscar a beleza da diversidade do transporte de cargas no corre-corre do abastecimento das cidades.



HIDROGÊNIO





















Cummins, a marca preferida dos caminhoneiros.

A Cummins é a marca de motor preferida dos caminhoneiros no **Prêmio Top of Mind do Transporte 2016** promovido pelo aplicativo TruckPad. Só que a Cummins está presente do início ao fim do seu caminho, também com peças genuínas, filtros, turbos, sistemas de emissões e serviços, dando ao seu caminhão força e confiança para ser o preferido de norte a sul do país.



Motores



Peças



Sistemas de Emissões



Filtros



Turbos



Serviços



**Apesar dos
altos e baixos
temos a certeza
de estarmos no
caminho certo.**

Vamos juntos para chegar
cada vez **mais longe.**



Setcepar

TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Curitiba: Rua Almirante Gonçalves, 1966 | Rebouças
(41) 3014.5151 | setcepar@setcepar.com.br

Londrina: Rua Cambará, 423 | Salas 01 e 02 | Centro
(43) 3324.9077 | londrina@setcepar.com.br

**SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES
DE CARGAS NO ESTADO DO PARANÁ.**
www.setcepar.com.br