

ANUÁRIO



2017-2019

2018 - 2019

Especial da Revista Brasil Transportes
EDIÇÃO TÉCNICA

Trade Vale Seguros, 24 anos transformando excelência em hábito.

*Para nós da Trade Vale
cada demanda se torna um projeto, cada
problema se torna uma solução, cada cliente se
torna um amigo*

Especialistas em transportes e seguros diferenciados, operamos em todos os segmentos de seguros e na elaboração de projetos que visam proteger os clientes dos riscos e das perdas financeiras relacionados diretamente com as suas atividades.

Com a Trade Vale você pode confiar

Representar um setor que transporta grande parte da riqueza do Brasil é uma enorme responsabilidade e implica atender as expectativas do empresariado, buscar respostas para diversos questionamentos e direcionar a atuação de todo o setor. É isso que a NTC&Logística faz há 55 anos.

Como bem diz José Hélio Fernandes, presidente da NTC, nenhuma entidade chega aos 55 anos se não estiver cumprindo com seus objetivos. As vitórias até aqui são diversas e a continuidade do trabalho é de suma importância para que o setor possa voltar a crescer. Para isso, existe um movimento fundamental: a recuperação tarifária, uma das bandeiras do setor que tem começo e meio, mas não pode ter fim. Deve ser uma postura constante e recorrente das empresas e de seus gestores.

Em sua entrevista para esta publicação, José Hélio Fernandes fala sobre esse e outros temas de grande relevância e ressalta o trabalho que o

setor vem desenvolvendo em todas as frentes, superando as adversidades e demonstrando maturidade.

O fato é que a NTC chega ao seu 55º aniversário renovada e pronta para continuar trabalhando em prol do desenvolvimento do setor e preparada para os desafios futuros. E conta com você, leitor, nessa empreitada.

O Anuário NTC – 2018/2019 traz um panorama sobre essa trajetória de sucesso e aborda temas de extrema importância para o setor de transporte rodoviário de cargas. Com a participação de especialistas do mercado, lideranças do TRC e de técnicos da casa, esta edição comemorativa aborda presente, passado e perspectivas para o futuro.

Aproveite a leitura.



Acesse o Anuário Digital

Diretoria – 1º de janeiro de 2017 a 31 de dezembro de 2019

Presidente: José Hélio Fernandes

Vice-Presidente: Urubatan Helou

Vice-Presidente de Transporte: Vander Francisco Costa

Vice-Presidente de Logística: José Alberto Panzan

Diretor Financeiro: Francisco Pelucio

Diretor: Francesco Cupello

Diretor: Daniel Luis

Carvalho Bertolini

Diretor: José Maria

Gomes

Conselho Fiscal

Adriano Lima Depentor

Carlos Panzan

Oswaldo Dias de Castro

Otávio Fedrizze

Vicente Aparício Y Moncho

Vice-Presidentes Regionais

Afrânio Rogério Kieling –

Presidente da FETRANSUL p/ o Estado do Rio Grande do Sul

Antonio Pereira de Siqueira –

Presidente do SETCEB p/ o Estado da Bahia

Ari Rabaioli –

Presidente da FETRANCESC

p/ o Estado de Santa Catarina

Clóvis Nogueira Bezerra –

Presidente do SETCARCE

p/ o Estado do Ceará

Eduardo Ferreira Rebuzzi –

Presidente da FETRANSCARGA

p/ o Estado do Rio de Janeiro

Eleus Vieira de Amorim –

Presidente do SINDMAT

p/ o Estado do Mato Grosso

Flávio Benatti –

Presidente da FETCESP

p/ o Estado de São Paulo

Humberto Lopes de Sousa –

Presidente do SINDICAPI

p/ o Estado do Piauí

Irani Bertolini –

Presidente da FETRAMAZ p/ a Região Norte

José Arlan da Silva Rodrigues –

Presidente do SETCEPB

p/ o Estado da Paraíba

Liemar José Pretti –

Presidente do TRANSCARES

p/ o Estado do Espírito Santo

Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa –

Presidente do SETCEG p/ o Estado de Goiás

Sebastião Segundo Dantas –

Presidente do SETCERN

p/ o Estado do Rio Grande do Norte

Sérgio Luiz Pedrosa –

Presidente da FETCEMG

p/ o Estado de Minas Gerais

Sérgio Malucelli –

Presidente da FETRANSPAR

p/ o Estado do Paraná

Vice-Presidente Extraordinários

Agronegócio:

Wagner Adriani de Souza Pinto

Assuntos dos Jovens Empresários:

Ana Carolina Ferreira Jarrouge

Assuntos Trabalhistas:

Roberto Mira Junior

Assuntos Tributários:

Vander Francisco Costa

Relações Internacionais:

Ademir Pozzani

Responsabilidade Social:

Sérgio Gonçalves Neto

Segurança:

Roberto Mira

Transporte de Cargas Especiais:

Adalcir Ribeiro Lopes

Transporte de Carga Fracionada:

Marcelo Martins Patrus

Transporte de Granéis e Sólidos:

Haruo Oishi

Transporte de Lotação:

Claudio Antonio Cavol

Transporte de Produtos Farmacêuticos:

Clóvis Antonio Gil

Transporte da Amazônia:

Hassan Murad

Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico:

Marcelo Rodrigues – **Coordenador**

Diretores Adjuntos

André Ferreira

Baldomero Taques Neto

Roberto Mira Jr.

Tayguara Helou

CONSELHO SUPERIOR DA NTC&LOGÍSTICA

1. MEMBROS VITALÍCIOS

PRESIDENTE

1.1 Agrário Marques Dourado

1.2 Oswaldo Dias de Castro

1.3 Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca

1.4 Geraldo Aguiar de Brito Vianna

1.5 Flávio Benatti

1.6 José Hélio Fernandes

2. MEMBROS NATOS

2.1 Ari Rabaioli

2.2 Afrânio Rogério Kieling

2.3 Eduardo Ferreira Rebuzzi

2.4 Flávio Benatti

2.5 Irani Bertolini

2.6 José Hélio Fernandes

2.7 Sérgio Luiz Pedrosa

2.9 Sérgio Malucelli

MANDATO

1970-1972

1977-1982

1990-1992

2002-2004 e 2005-2007

2008-2010 e 2011-2013

2014-2016

(Presidente da FETRANCESC)

(Presidente da FETRANSUL)

(Presidente da FETRANSCARGA)

(Presidente da FETCESP)

(Presidente da FETRAMAZ)

(Presidente da FENATAC)

(Presidente da FETCEMG)

(Presidente da FETRANSPAR)

3. MEMBROS EFETIVOS

3.1 Mandatos até 31/12/2018

3.1.1 Francisco Pelucio

3.1.2 André Martins Ferreira

3.1.3 Rui César Alves

3.1.4 Tayguara Helou

3.1.5 Valter Célio Boscatto

3.1.6 Vander Francisco Costa

3.1.7 Carlos Panzan

3.1.8 Ademir Pozzani

3.2 Mandatos até 31/12/2019

3.2.1 Francesco Cupello

3.2.2 Valmor Weiss

3.2.3 Jacinto Souza dos Santos Jr.

3.2.4 Fernando Gomes Henderson

3.2.5 Antonio Luiz Leite

3.2.6 Henrique Zuppardo

3.2.7 José Maria Gomes

3.2.8 Ana Carolina Ferreira Jarrouge

3.3. Mandatos até 31/12/2020

3.3.1 Urubatan Helou

3.3.2 Marcelo Martins Patrus

3.3.3 José Alberto Panzan

3.3.4 Vicente Aparício Y Moncho

3.3.5 Liemar José Pretti

3.3.6 Claudio Antonio Cavol

3.3.7 Mario Ari Luft

3.3.8 Kagio Miura

3.4 Mandatos até 31/12/2021

3.4.1 Roberto Mira

3.4.2 Antonio Pereira de Siqueira

3.4.3 Adriano Lima Depentor

3.4.4 Antonio de Oliveira Ferreira

3.4.5 Altamir Filadelfi Cabral

3.4.6 Baldomero Taques Neto

3.4.7 Celso Rodrigues Salgueiro Filho

3.4.8 Paulo Afonso Rodrigues

da Silva Lustosa

4.MEMBROS SUPLENTES –

Mandatos até 31/12/2018

4.1 Roberto Mira Jr.

4.2 Marcelo Rodrigues

4.3 Alexandre Aires Ribeiro

4.4 Otávio Faria Fedrizze

EXPEDIENTE

BRASIL TRANSPORTES

EDIÇÃO ANUAL 2018-2019

Publicação da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, NTC&Logística e editada por DBA&C Associados Ltda.

Direção

Dimas Barbosa Araujo

Elisete Balarini

Editora responsável

Karen Feldman Cohen

Projeto e Coordenação

Rodrigo Bernardino

Revisão

Fábio Soldá Barbosa de Araujo

Assistente Comercial

Karina Murillo

Projeto Gráfico e Editoração

Luz Maria Studio

Estagiário de Arte e Design

Alexandre Abrão Junior

Impressão e Acabamento

Stil Graf

Versão online

Coordenador Digital

Rodrigo Bernardino

Apoio Institucional

CNT, Confederação

Nacional do Transporte

NTC&Logística

Rua Orlando Monteiro, nº1

Vila Maria - São Paulo, SP

Brasília l - Subsede SAS - Quadra 1

Lotes 1/A Bloco 1 Torre A - 7º Andar

Brasília/DF - CEP 70070 010 [www.](http://www.portalntc.org.br)

portalntc.org.br

DBA&C Associados

Rua da Gávea, 1390

30 andar - São Paulo

www.dbassociados.com

A NTC&Logística e a DBA&C

Associados não se responsabilizam

pelas opiniões expressadas pelos

entrevistados e pelos artigos

assinados aqui publicados.

Publicação, edição e comercialização

DBA&C
ASSOCIADOS

NTC & Logística
2017-2019



REDES SOCIAIS

A NTC&LOGÍSTICA ESTÁ NAS PRINCIPAIS REDES SOCIAIS!

Diariamente informações importantes são publicadas para que possamos atingir o maior número de pessoas, fazendo com que o transporte rodoviário de cargas fique cada vez mais difundido em multimeios.

FAÇA PARTE VOCÊ TAMBÉM, SE CONECTE COM A GENTE



08

ENTREVISTA:
Presidente da
NTC&Logística comemora
os 55 anos da entidade



46

ARTIGO:
Vice-coordenador
Nacional da
COMJOVEM,
Antonio Ruyz, fala
sobre o futuro



66

DECOPE:
Redução de custos
em tempos de
crise econômica

ÍNDICE



14

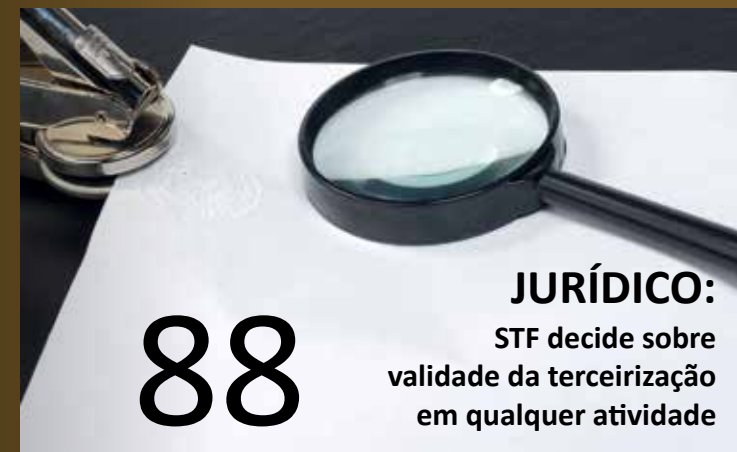
ECONOMIA:
Alex Agostini faz
panorama
2018-2019

- 42 Como será o amanhã? Transformações, oportunidades e desafios na logística
- 48 Panorama do segmento de transportes de produtos perigosos
- 52 SETCEPAR é referência para o transporte rodoviário de cargas em todo país
- 54 SINDIPESA busca destacar seus associados por meio do Selo de Qualidade
- 56 O colaborador da sua empresa está preparado para ser 4.0?
- 60 A logística envolvida nas entregas de pequenas encomendas tendo como origem compras online no exterior



72

DECOPE:
Tabela de frete
mínimo: É uma
boa para o TRC?



88

JURÍDICO:
STF decide sobre
validade da terceirização
em qualquer atividade



98

INTERNACIONAL:
Transporte de
Mercadorias
destinadas a
exportação



102

**RAIO-X
NTC 55 ANOS:**
ex-presidentes, presidentes de
sindicatos e associados falam
sobre o aniversário da entidade
e sua relevância para o setor

- 78 Pesquisa de mercado - o Mercado de TRC no 1º Semestre de 2018
- 80 O enfrentamento ao crime de receptação de cargas
- 84 Piso mínimo de frete e livre mercado oligopólio x oligopsônio
- 94 O transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC) e suas "comportas"
- 122 Antonio Pereira de siqueira deixa a presidência do setceb e abre caminho para a COMJOVEM



110

SEST SENAT:
25 anos de história



114

CLIENTE 4.0:
Mercedes-Benz
do Brasil,
investindo nos
jovens empresários
do TRC



127

**EVENTOS
NTC:**
perfil do público
e números



JOSÉ HÉLIO FERNANDES COMEMORA OS 55 anos da NTC&Logística

Por Karen Feldman Cohen

De acordo com José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística, nenhuma entidade alcança 55 anos de existência se não estiver cumprindo com seus objetivos. E ele diz isso com a propriedade de quem, nos últimos 40 anos, vivenciou de perto os grandes acontecimentos que marcaram o setor de transporte rodoviário de cargas.

Logo que assumiu a presidência da entidade, em 2014, José Hélio viu a crise econômica devastar o Brasil. Logo depois veio o impeachment, algo sempre traumático. Em seguida veio a reforma trabalhista, o Marco Regulatório e a difícil problemática do roubo de cargas que se agravou, principalmente no Rio de Janeiro. E para arrematar essa sucessão de acontecimentos, todos eles de graves consequências, veio a greve dos caminhoneiros, algo sem precedentes.

Mesmo com tantas oscilações e perspectivas não tão boas assim, a NTC esteve sempre na vanguarda defendendo os interesses do transportador. Como bem diz a música preferida de José Hélio, “(...) penso que cumprir a vida seja simplesmente compreender a marcha e ir tocando em frente (...)”. Isto a NTC vem fazendo com maestria – “tocando a vida” (o setor) de forma extremamente competente.

Como a recuperação tarifária se tornou uma bandeira esse ano e de sua gestão de forma geral?

Recuperação tarifária sempre foi uma das bandeiras da minha gestão. O que aconteceu foi que eu tomei posse em 2014 e nós já entramos imediatamente numa crise econômica sem precedentes e que veio com desdobramentos: impeachment, crise política, toda essa crise ética de tanta corrupção. Tudo isso criou um ambiente absolutamente desfavorável – excesso de caminhão no mercado, falta de carga para transportar. Então, na verdade, não é que houve um propósito de adiar. Não houve condições de tratar desse assunto.

2018 começou com uma perspectiva boa, mas não será da forma que a gente esperava. Em fevereiro, no CONET de Natal, eu coloquei esse assunto de novo para o plenário e foi aprovado que deveria ser uma bandeira do setor. Uma bandeira que tem começo e meio, mas não tem fim. O começo foi quando se tomou a decisão (CONET). Meio é a avaliação de tudo isso de forma permanente – o que está sendo feito? está melhorando? Exatamente não ter fim porque não é um assunto que vai lá, cumpriu e ok. É para ser algo recorrente, permanente, de vigilância do setor, de trocar ideias, avaliações, para que realmente possa acontecer, já que o setor precisa muito.

Greve dos caminhoneiros. Qual é a visão da NTC sobre o que aconteceu e como as empresas foram afetadas.

A “Greve dos Caminhoneiros” foi convocada pelas entidades representativas dos caminhoneiros. Isto aconteceu em um contexto propício: excesso de oferta de caminhão e política da Petrobras de reajustes praticamente diários de combustível, que acabou paralisando o país.

A acusação de que as empresas estariam por trás da greve foi fruto da má condução da negociação por parte do governo. O movimento se espalhou pelo Brasil e surgiram lideranças em tudo quanto foi lugar. Quem estava em Brasília negociava e quem estava no bloqueio não aceitava. Com essa dificuldade, acabou surgindo essa acusação de que o movimento era dos empresários. Coisa que nunca aconteceu. O empresário nunca organizou, participou, apoiou esse movimento e as empresas foram duramente atingidas. Praticamente durante um terço do mês, dez a doze dias, as empresas ficaram paradas sem faturar e os compromissos continuaram vencendo. Folha de salário, tributos, fornecedores, nada disso entrou em greve.

O movimento gerou graves consequência e mostrou a importância do setor, mas também a responsabilidade que tem perante a sociedade.

Como uma das reivindicações para finalizar a greve, os caminhoneiros exigiram do governo um tabelamento do frete que hoje, com o piso mínimo de frete, é uma realidade. Como a NTC está vendo isso e como está sendo implementado?

No início, quando os autônomos iniciaram a greve, o piso mínimo de frete nem estava na pauta.

A tabela, ou piso mínimo de frete, já estava sendo tratada no Congresso. Já tinham até votado um projeto de lei na Câmara que estava no Senado em andamento. Quando o movimento ganhou aquela proporção, levaram isso também para a mesa de negociação, querendo que viesse por meio de medida provisória. O que acabou acontecendo, porque diante da situação, o governo concordou e instituiu o piso mínimo de frete.

A MP virou lei e o mercado tem uma dificuldade muito grande para lidar com isso. Nosso setor sempre foi absolutamente livre e um setor muito complexo para fazer uma tabela, um piso mínimo. Principalmente aquele que saiu equivocado, tanto é que estão fazendo as devidas correções.

Não dá para discutir se a lei é boa ou ruim; ela está aí e deve ser cumprida. O que se pode fazer, e está sendo feito, são as correções e adequações. A ANTT contratou a Fundação Getúlio Vargas para trabalhar nisso e só deve sair em janeiro (2019), agora, muito melhor elaborada. Não é uma coisa simples elaborar piso mínimo de frete dada à quantidade de segmentos que tem dentro do setor, cada um com sua particularidade.

Esperamos que venham pisos adequados para cada segmento para que o mercado possa se ajustar.

Como está a questão do Marco Regulatório?

O Marco Regulatório, aquele que foi discutido por dois anos e meio, foi aprovado na Câmara, na comissão especial que foi criada com esse objetivo. Evidentemente que houve muita discussão entre todos os segmentos envolvidos. Aquele relatório, não sei se é bom ou ruim. Vai mexer com todo mundo, mas foi aprovado na Câmara e agora está no Senado. Então, tem que ser votado no Senado, para depois ser sancionado.

A liberação irrestrita da terceirização da atividade-fim foi uma vitória para o setor e para a economia brasileira de forma geral. Qual é a importância disso e como isso vai ajudar o setor a sair da crise?

O importante é trazer segurança jurídica para o setor, que é grande usuário da terceirização. Já havia uma discussão muito grande no aspecto de vínculo, inclusive no Supremo Tribunal Federal. É uma vitória muito grande e importante nesse aspecto, já que ninguém vai trabalhar com dúvida; nem o caminhoneiro nem quem o contrata.

O que podemos ressaltar desses 55 anos da atuação da NTC, principalmente dos últimos cinco anos?

Penso que nenhuma entidade alcança 55 anos de existência ativa, trabalhando, se não estiver cumprindo com seus objetivos. Este é o primeiro ponto importante. Eu acho que a NTC sempre teve na sua gestão pessoas absolutamente conhecedoras do setor, comprometidas com o objetivo, com os associados.

O tempo passa muito rápido. Eu lembro que na gestão do Geraldo (Vianna), eu como vice-presidente, recebi a incumbência de organizar a comemoração dos 40 anos da NTC. E agora já são 55 anos.

O segredo da NTC é que ela se atualiza constantemente, está sempre na vanguarda. As coisas vão acontecendo e ela vai acompanhando, participando, sendo sempre protagonista de todos esses eventos, assuntos, projetos, que é de interesse do setor.

Nesses últimos anos houve uma sucessão de acontecimentos, exigindo um trabalho gigantesco, não só do presidente da NTC, mas de todo o setor, de toda a diretoria, federações e sindicatos. O setor tem trabalhado muito em todas as frentes, superando as adversidades e demonstrando maturidade.

Quais foram as principais contribuições de sua gestão à frente da NTC até aqui?

Procuramos atuar no Congresso dentro daquilo que imaginamos ser correto, no sentido de defender o setor da melhor maneira possível.

Uma bandeira que tem que ser perseguida, sempre, é a recuperação tarifária. E permeando esse tema vem uma outra coisa muito importante: gestão, que inclusive faz parte do meu slogan “Atitude e Gestão”.

Se as empresas forem bem administradas, significa que esse empresário terá conhecimento suficiente para



“
Nenhuma entidade alcança
55 anos de existência
se não estiver cumprindo
com seus objetivos
”

precificar corretamente o serviço que presta. Porque hoje o que a gente vê muito é a falta de condição do empresário de entender o custo do serviço que presta, na condição de remunerar seu serviço, sua empresa. Então isso é fundamental.

Tempos atrás, mais especificamente em 2014, eu entrevistei o senhor para a revista Brasil Transportes Jovens Empresários. Na ocasião, o senhor mencionou a música “Tocando em Frente”, de Almir Sater, como sendo a sua preferida, um hino. Hoje, se estivesse que escolher uma música para sua atuação no TRC, seria a mesma? Por quê?

Essa continua sendo minha música preferida. Fala da vida de forma muito realista. Por isso passei a considerar como hino, acho muito bonita.

Recentemente ouvi um pastor falando sobre ela. Ele fazia uma interpretação verso a verso, frase a frase da música. E eu achei aquilo de uma profundidade impressionante. Uma análise muito correta e muito verdadeira do que realmente pode significar aquela música. E aí, então, eu fiquei gostando mais. Eu adoro.

Na entrevista de 2014, o senhor apontou como sendo seu maior defeito a teimosia, ser cabeça dura. Algo mudou?

Eu acho que isso não muda. É difícil mudar. Eu posso ter a minha convicção, mas gosto muito de ouvir. Se eu tiver que mudar de opinião, não vejo nenhum problema nisso. Gosto que as pessoas me convençam. O caminho é esse, essa é a solução que você quer. Não vejo problema em mudar de opinião. Mas realmente tem que me convencer, demonstrar que tem uma solução melhor.

Em suas andanças pelo mundo, qual lugar ainda gostaria de visitar? Por quê?

Tem muitos. Mas tem dois lugares que eu gostaria e ainda vou conhecer: Grécia, pela história, por ser o berço daqueles filósofos, matemáticos, e a Turquia. Uma questão histórica mesmo.

Outro lugar que quero conhecer, até por motivos religiosos, é Israel. Aquela região ali deve ser muito interessante.

O que faz seu olho brilhar?

Tanta coisa. Isso depende muito do momento, porque a gente vive sob emoções. Minha base, meu porto seguro, é a minha família, meu trabalho. E quando eu digo trabalho é sob todos os aspectos: na empresa, na entidade. Os amigos também mexem com os sentimentos. É muito bom encontrá-los. Também gosto muito de pescar.

Para onde as estradas vão te levar nos próximos anos?

Acho que para a casa (risos). O ano que vem já é meu último ano de mandato na NTC e aí eu terei cumprido meus seis anos aqui. Com os erros e acertos que tiverem que acontecer, ou já aconteceram, com o senso do dever cumprido. Ir para a minha empresa, trabalhar, fazer o que tem que ser feito.

Mas manter contato com as pessoas, até porque se eu for verificar acho que 90% dos meus amigos estão no círculo do transporte. Eu vivo isso há 40 anos. E nessas andanças a gente conhece muita gente; obviamente, você não vai se isolar de tudo isso. Mas aí já em uma outra condição, num outro patamar. Isso é o que eu espero.



O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PULSA NO CORAÇÃO DO BRASIL

O coração do Brasil produz de tudo. É forte em agricultura, pecuária, extrativismo e indústria. E é muito forte também no Transporte Rodoviário de Cargas, responsável pela circulação da maior parte das riquezas da região, irrigando todo o Brasil com produtos da mais alta qualidade.

A FENATAC sente muito orgulho de representar, através de seus sindicatos filiados, as transportadoras de Goiás, Tocantins e Distrito Federal, fornecendo-lhe ferramentas importantes para que possam cumprir essa missão tão importante, fundamental para a economia brasileira.

Sindicatos Filiados
SINDICARGA-TO
SINDIBRAS
SETRAN
SETCEG
SETCESG

TOCANTINS

DISTRITO FEDERAL

GOIÁS

FENATAC
Federação Interestadual das Empresas de Transportes de Cargas.
STRC Trecho 03 - Área Especial, 10 - Brasília/DF
Tel.: +55 (61) 3361-8987 / 3361-5295
CEP: 71225-530

FENATAC
FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS



PANORAMA 2018-2019

Por Alex Agostini, economista-chefe da Austin Rating

Cenário Econômico prospectivo: uma nova janela de oportunidade

O Brasil iniciará um novo ciclo político em 2019 e, com isso, colocará à prova seu poder de resiliência econômica após ter passado recentemente pelo seu pior período recessivo (queda de 6,9% do PIB no acumulado 2015 – 2016) desde a década de 1930. Porém, a tarefa não será fácil. O primeiro e principal obstáculo ao presidente eleito, Jair Messias Bolsonaro, será obter coesão e maioria no Congresso Nacional para aprovar as reformas emergentes como a “vital” reforma da previdência. A eleição de 2018 foi emblemática devido ao alto índice de renovação, fato que não ocorria desde a redemocratização, com 47,37% de novos Deputados Federais eleitos e 85,19% de novos Senadores (considerando somente as 54 cadeiras que estavam em disputa).

Apesar do grande desafio no âmbito político, o próximo presidente da república terá grande oportunidade para reverter o atual quadro econômico doméstico letárgico e, para tanto, basta que nada faça fora do que manda a cartilha da ortodoxia econômica básica: manter os preços (inflação) sob controle, elevar o nível de austeridade fiscal com foco na redução do endividamento público para financiar o custeio da máquina administrativa e, neste caso, a realização das concessões e privatizações é parte essencial, seja pela arrecadação de recursos ou pela redução de dispêndio com estatais ineficientes e pela redução da corrupção.

O pano de fundo para esta janela de oportunidade econômica está apoiado em alguns fatores como, por exemplo: i) a taxa básica de juros (Selic) está no seu menor patamar histórico e sua alta, prevista para ocorrer em 2019, deve ser gradativa; ii) os principais parceiros de comércio exterior do Brasil – Estados Unidos, China, Europa e México – devem crescer em média 4,6% no período de 2019 a 2022, segundo o FMI, com destaque à Índia que tem média estimada de 7,7% e deverá atingir o posto de 5ª ou 4ª maior economia do mundo até 2022 e, portanto, será ainda mais estratégica a relação exterior devido ao aumento da demanda de commodities. Outros fatores adicionais, como a guerra comercial entre EUA e China, além do Brexit, podem gerar bons frutos à economia brasileira em virtude de esses fatos implicarem alterações nas relações comerciais com a Europa.

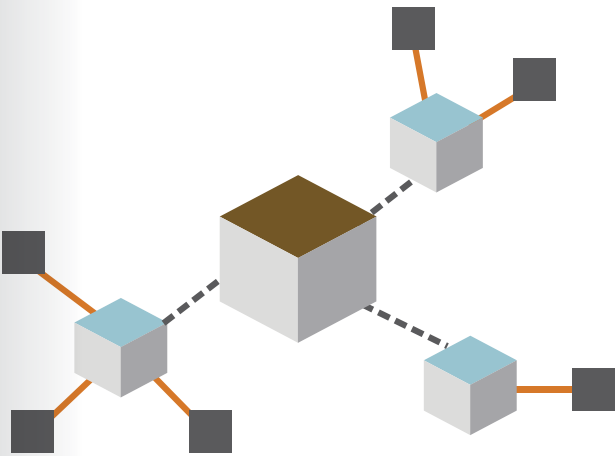
Na América Latina, por seu turno, o Brasil tem como principais

parceiros a Argentina, o Chile, México, Uruguai e Peru, que devem crescer em média 3,1% ao ano no período de 2019 a 2022, já considerando a recessão estimada de 1,7% na Argentina para 2019. Em tempo, a Argentina é o terceiro principal parceiro comercial do Brasil e fica atrás somente de China e Estados Unidos. O ponto negativo na região é o ambiente político conturbado no Peru e a avacalhada situação econômica da Venezuela.

O crescimento do PIB para o período de 2019 a 2022, estimado pelo FMI e divulgado no mês de outubro, é de expansão de medíocres 2,3%; logo, muito aquém para um país emergente que precisa reduzir os níveis de desigualdade social e retirar da miséria ao menos 60 milhões de brasileiros.

É importante reafirmar que todo esforço para restabelecer os fatores de produção precisa, impreterivelmente, ter um planejamento com foco em resultados de longo prazo e não somente focar no calendário da próxima gestão. Ou seja, é necessário alterar a matriz econômica apoiada no consumo e com efeitos de curto prazo, para focar o crescimento apoiado nos investimentos que tem efeitos de longo prazo e duradouros. Pois somente com maior foco e vigor nos investimentos será possível atingir o aumento da competitividade e produtividade para que seja conquistado o tão sonhado crescimento e desenvolvimento sustentável para elevar o padrão de vida da sociedade brasileira de forma contínua ao longo do tempo.

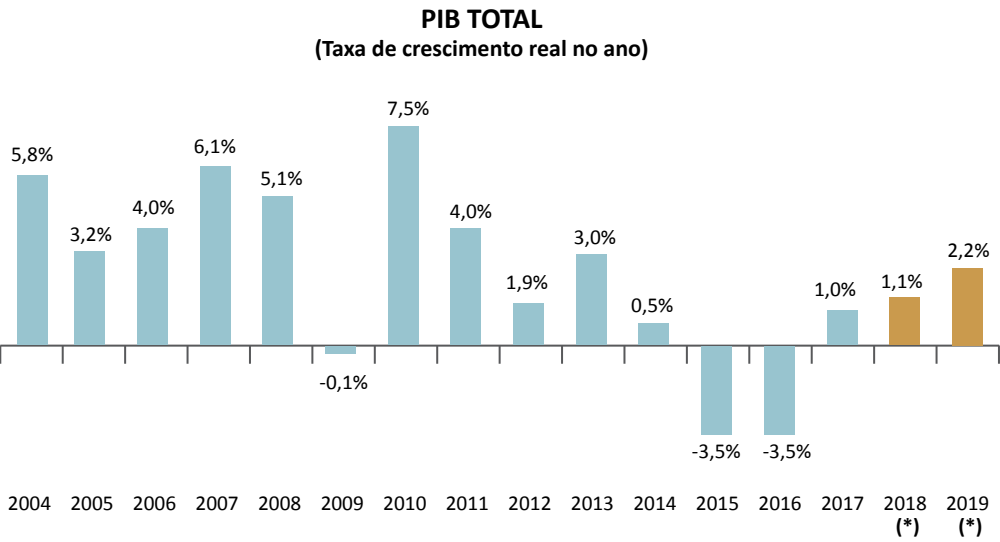
Por fim, reitero, uma vez mais, que o Brasil não tem apenas desafios para esta década (2011 a 2020) e a próxima (2021 a 2030), mas sim para as próximas duas gerações, no mínimo, e, portanto, destaco ser emergencial realizar investimentos em áreas estratégicas como infraestrutura logística, bem como realizar 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 que, infelizmente, perdeu seu grau de investimento em 23 de julho de 2015, conforme relatório da Austin Rating, e está longe de voltar a figurar entre as economias consideradas “Grau de Investimento”. Em última instância, isto significa atrair investimentos de longo prazo que possam alterar de forma significativa e robusta os indicadores sociais do Brasil que, atualmente, beiram à falência de uma nação.



Desequilíbrio fiscal fez Brasil perder tração econômica...

As contas fiscais do Brasil seguem fora de esquadro e, com isso, os agentes econômicos colocaram as “barbas de molho” em relação aos investimentos em consumo, fazendo com que o PIB nacional, uma vez mais, perdesse tração quanto ao processo de recuperação do crescimento. Neste ano de 2018, a estimativa é de crescimento do PIB real ao redor de 1,1% e de pouco mais de 2% para 2019, portanto, muito aquém do PIB potencial de 3,5% que é necessário para reduzir o nível de desemprego e elevar a renda média no país.

Em 2017, o setor da Agropecuária foi quem “salvou” o Brasil de uma nova recessão; porém, agora em 2018 não terá o mesmo protagonismo, deixando a cargo dos setores da Indústria e de Serviços a tarefa de ao menos manter o mesmo nível de crescimento observado em 2017 (ao redor de 1%).



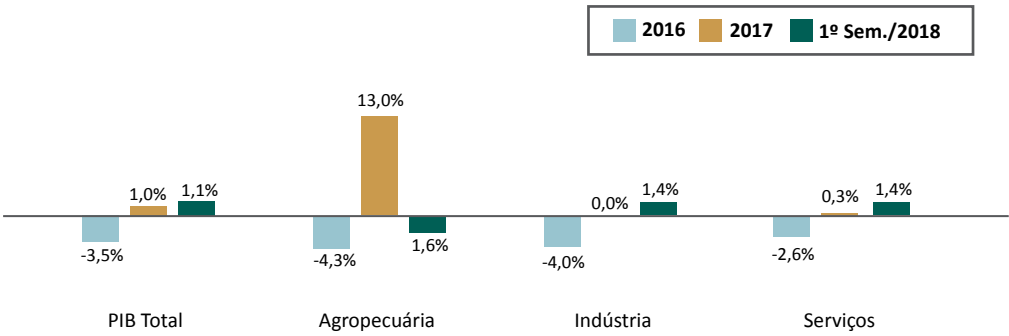
Fonte: IBGE / Elaboração e Projeção (*): Austin

Deficiências estruturais afetam competitividade setorial do Brasil...

O crescimento do PIB brasileiro tem sido muito abaixo da média dos emergentes nos últimos 10 anos (2008-2017: Emergentes 5,1% e Brasil 1,6%). Boa parte desse desempenho baixo está na deficiência estrutura do país que afeta o nível de competitividade internacional. A indústria nacional, por exemplo, sofre com o baixo nível de investimentos em pesquisa e desenvolvimento,

bem como com os elevados custos de aquisição de insumos para produção e de logística e armazenagem. Já o setor de serviços é fortemente afetado pelo elevado nível de preço devido à pesada carga tributária, fatores que reduzem o potencial de consumo de serviços prestados às famílias considerando a média de renda muito baixa no país (IBGE: R\$ 2.225 em ago/18).

TAXA DE CRESCIMENTO DOS COMPONENTES DO PIB
PELA ÓTICA DA OFERTA / PRODUÇÃO



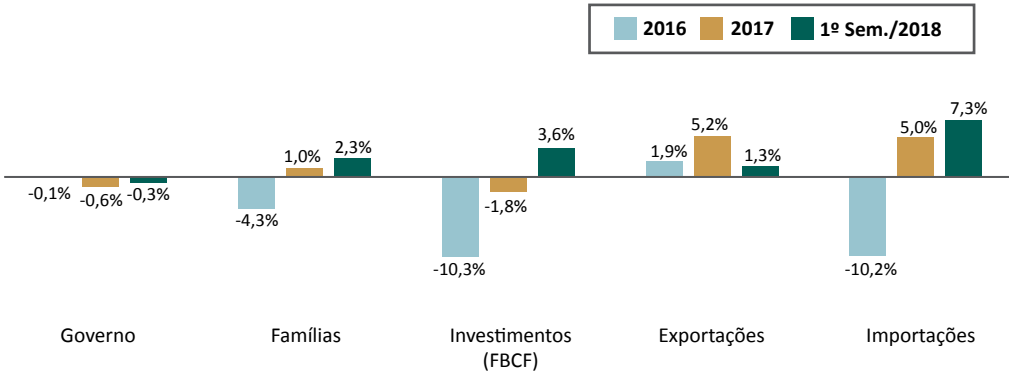
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin

Sem confiança não há consumo que resista...

O desempenho do PIB pelo lado da demanda recuperou-se em 2017, mesmo que de forma moderada, e deve ajudar o país a anotar crescimento ao redor de 1%. O principal motivo da recuperação foi a retomada da confiança na economia por parte das famílias após a forte recessão vivida em 2015 e 2016. No entanto, as sequelas da recessão ainda não foram todas superadas e, portanto, o ritmo de consumo segue a passos lentos.

O governo e o setor externo (exportações e importações) completam o PIB pelo lado da demanda juntamente com consumo das famílias e dos investimentos. Pelo lado do governo, os sucessivos déficits primários e o orçamento federal engessado pelas despesas obrigatórias, impedem maior presença nos investimentos. Já o setor externo, ainda que tenha anotado bom desempenho em 2017 e deverá registrar novo recorde em 2018, vive um momento de tensão em virtude da guerra fiscal produzida pelos EUA, principalmente contra a China, bem como o efeito Brexit na Europa.

TAXA DE PARTICIPAÇÃO NA COMPOSIÇÃO DO PIB
PELA ÓTICA DA DEMANDA / CONSUMO

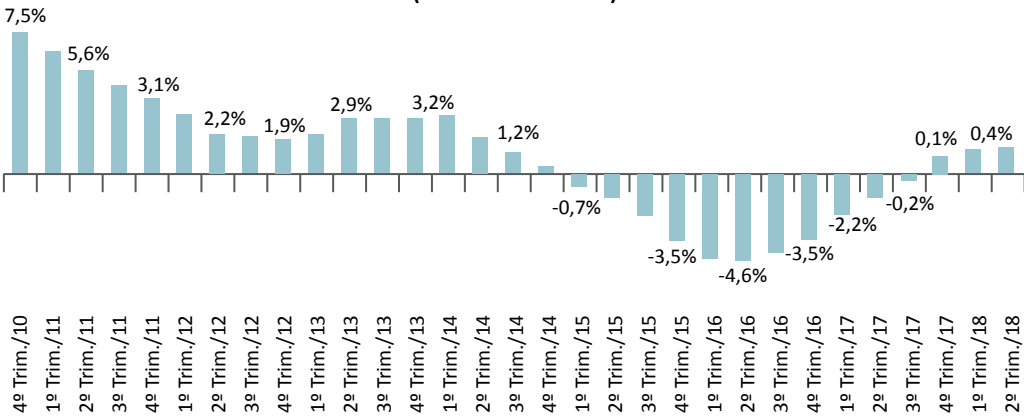


Fonte: IBGE / Elaboração: Austin

A análise da trajetória do PIB total pela média móvel de quatro trimestres (ou acumulado em 12 meses) reforça que o Brasil saiu da recessão no final de 2017. Mas também enfatiza que ainda estamos muito aquém do nível observado no final de

2010 (7,5%) e que foi o maior nível desde 1986. Por outro lado, as expectativas de continuidade do crescimento são otimistas à medida que se consolida o processo de saída da recessão econômica.

PIB TOTAL
(Var.% em 12 meses)



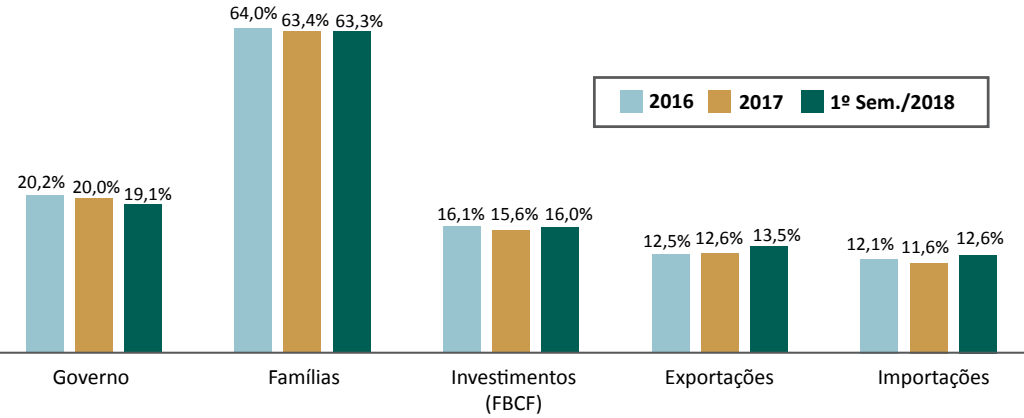
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin

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

O consumo das famílias é responsável por aproximadamente 66% da formação do PIB pelo lado da demanda; portanto, é extremamente relevante que as variáveis que determinam o consumo, como renda e emprego, estejam em níveis que possam amparar de forma consistente o ritmo das compras ao

longo do tempo. Ainda que haja um nível insatisfatório de renda e emprego, um importante canal indutor do crescimento é o crédito. Portanto, é fundamental prosseguir com a redução do custo do capital para ampliar a base do potencial da demanda por crédito.

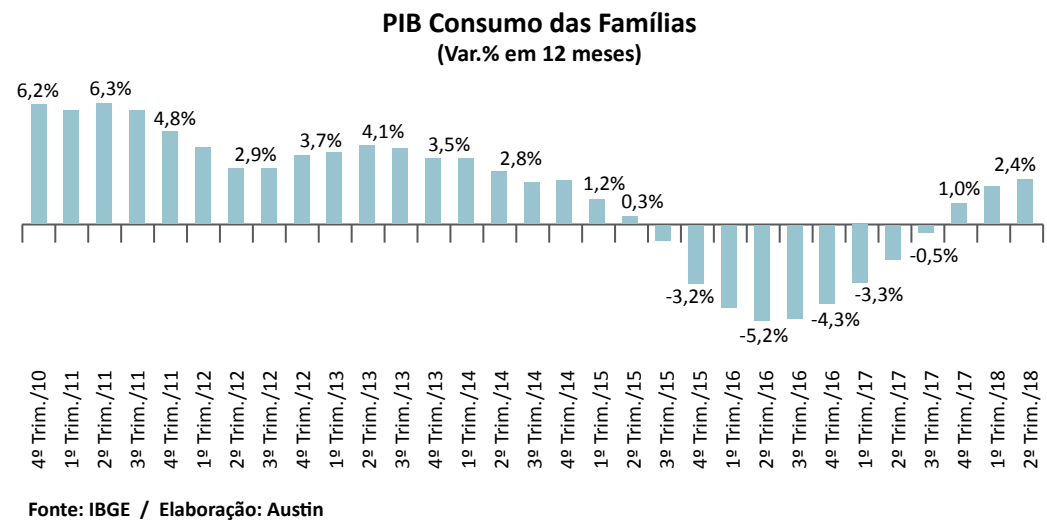
TAXA DE PARTICIPAÇÃO NA COMPOSIÇÃO DO PIB
PELA ÓTICA DA DEMANDA / CONSUMO



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin

O consumo das famílias segue em recuperação lenta. Em parte, esse movimento deve-se a deterioração do mercado de trabalho, ou seja, aumento do desemprego e queda da renda. Porém, outra parte deve-se ao período de consumo elevado fomentado pelo crédito nos anos de 2006 a 2010, e que elevou o nível

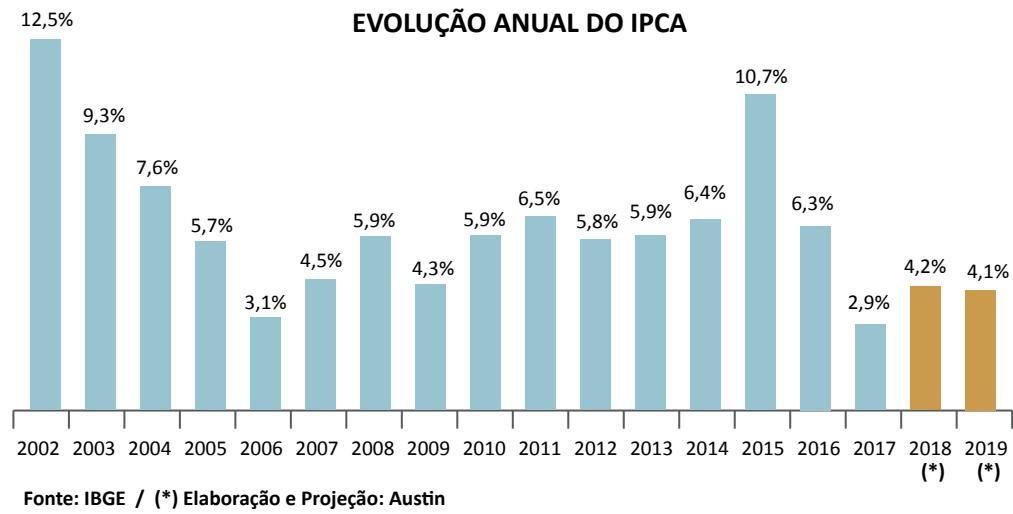
de endividamento das famílias que, segundo o Banco Central do Brasil, atingiu seus maiores níveis entre 2014 e 2015 com média de 45,9%, e justamente num período de desaceleração econômica (2014) e recessão (2015), mas que está em nível mais equilibrado em 2018 com média de 41,4% até agosto.



Economia fraca derrubou taxa de inflação...

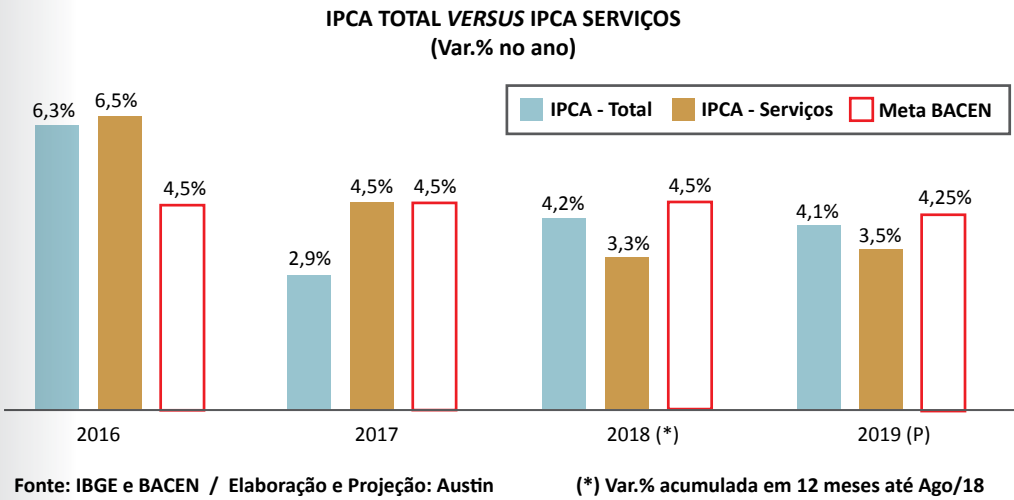
A taxa de inflação medida pelo IPCA recuou da casa dos dois dígitos em 2015 (10,7%) para 2,9% em 2017 e deverá ficar ao redor de 4,0% em 2018 e 2019. A convergência da inflação para níveis mais civilizados decorreu tanto de uma gestão austera da

política monetária por parte do Banco Central do Brasil quanto do cenário de recuperação econômica lenta e mercado de trabalho deteriorado. A alta observada em 2018 frente a 2017 decorreu tanto da alta do Dólar quanto pela alta do preço do barril do petróleo que fomentou o reajuste dos combustíveis.



Mesmo com a alta do nível de inflação em 2018 frente a 2017, a expectativa é que o Banco Central tenha êxito na gestão da política monetária e consiga manter o IPCA próximo ao centro

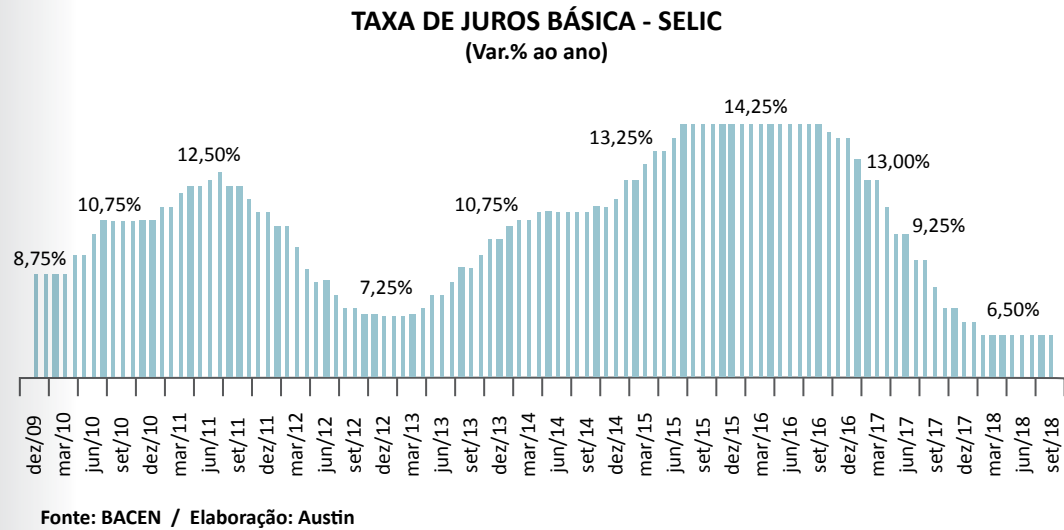
da meta de 4,5% em 2018 e 4,25% para 2019. Dessa forma, a taxa de juros básica deve sofrer ajuste de alta, mas de forma muito gradual.



Juros: recorde histórico de baixa não surtiu efeito...

Em geral, um nível de juro básico relativamente baixo tem a capacidade de fomentar a atividade econômica tanto pelo lado da demanda, como pelo lado do investimento produtivo e, com isso, o PIB tende a crescer nos períodos seguintes. Infelizmente,

no Brasil, não foi o que ocorreu, pois o nível de confiança na economia deteriorou-se tanto devido ao ambiente fiscal frágil, que os agentes econômicos ficaram inertes à queda dos juros.

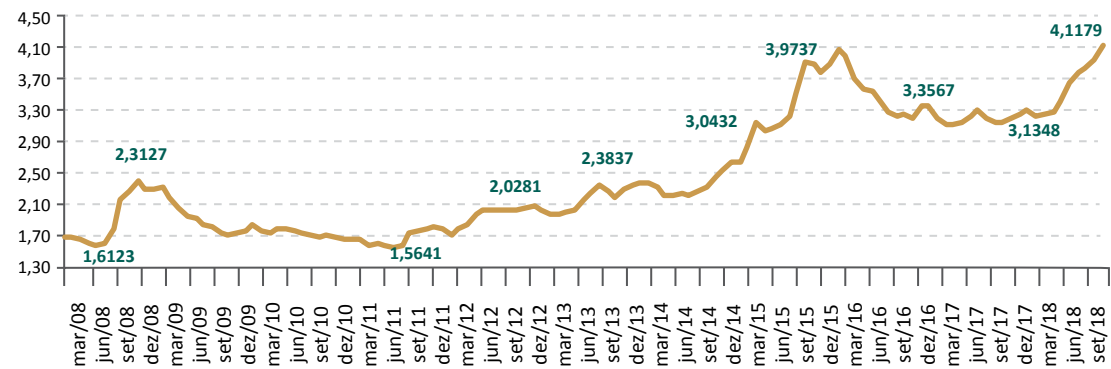


Ajuste fiscal doméstico e Trump protecionista pesam sobre o Real...

A moeda nacional tem sofrido fortes desvalorizações frente ao dólar norte americano (R\$/US\$) em virtude do ambiente político nebuloso, bem como o cenário internacional inquieto. Por parte do ambiente político, o real perdeu valor devido ao desafio que o próximo presidente do país tem em colocar as contas fiscais

em ordem e, para tanto, a reforma da previdência é vital. Outra parte que justifica esse movimento de alta do real é a postura protecionista de Donald Trump, presidente dos Estados Unidos, que decidiu ter uma queda de braço com a China, e ninguém sabe ao certo qual o desfecho e as consequências para o mundo.

TAXA DE CÂMBIO NOMINAL - R\$/US\$ (Média mensal)

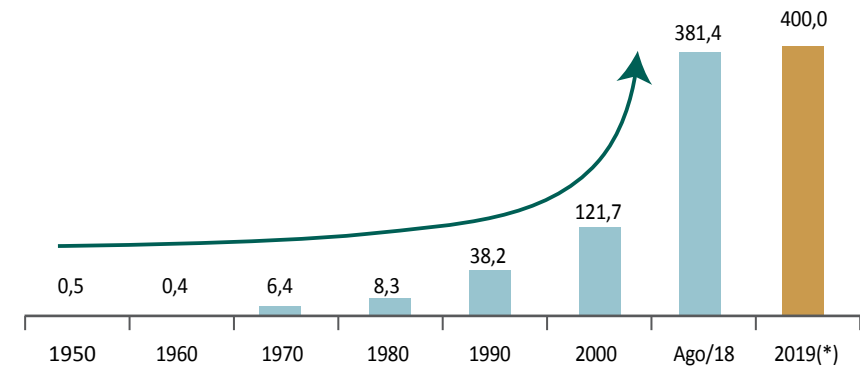


Fonte: BACEN / Elaboração: Austin

Mesmo sob forte pressão por parte dos investidores, a cotação da moeda nacional não sofreu mais desvalorização em virtude dos bons níveis de reservas internacionais, que continuam em um nível que permite amenizar os impactos negativos. Em 2017, as reservas de moeda estrangeira do Brasil fecharam com estoque de US\$ 381,4 bilhões, elevando um pouco seu nível em

relação a 2016, que foi de US\$ 372,2 bilhões. Para 2018 e 2019, a perspectiva é que as reservas se elevem moderadamente para US\$ 390 bilhões a US\$ 400 bilhões em virtude da entrada de recursos externos tanto pelo aumento das exportações como pelo processo de concessões e privatizações.

RESERVAS INTERNACIONAIS EM US\$ BILHÕES (Média na década)



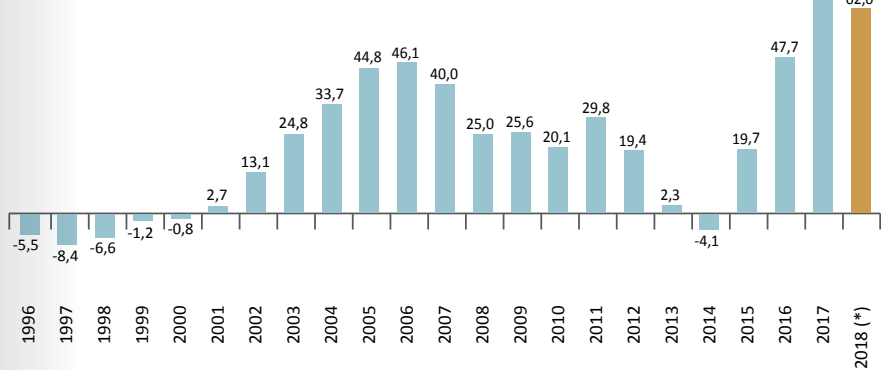
Fonte: BACEN / Elaboração: Austin (*) Estimativa

Comércio exterior brasileiro avança diante das dificuldades internas...

Se por um lado a atividade econômica doméstica anda meio de lado, quase parando, por outro lado o comércio exterior brasileiro vai muito bem, obrigado. A balança comercial brasileira, por seu turno, deve anotar saldo de US\$ 62 bilhões em 2018, reduzindo um pouco seu nível em relação a 2017

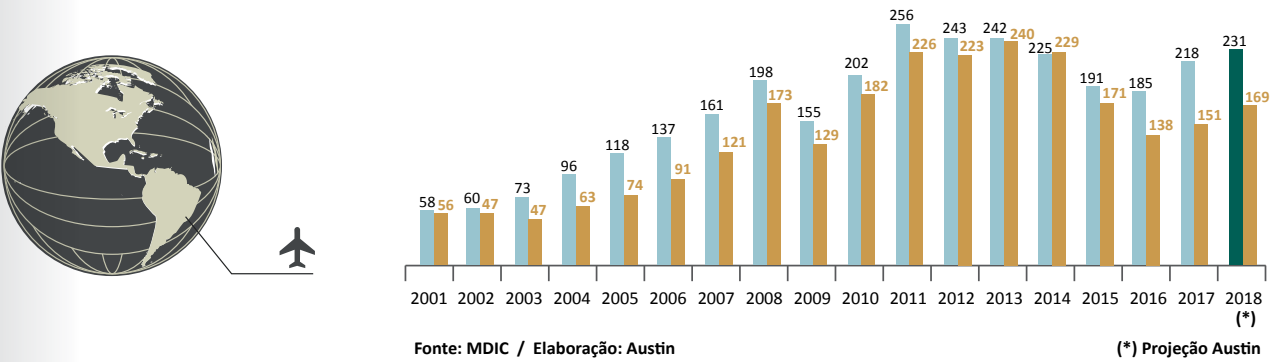
(US\$ 67 bi) devido a reação das importações. Boa parte desse desempenho positivo em 2018 deve-se ao setor agropecuário e ao setor automotivo, que aproveitaram o crescimento de importantes parceiros comerciais e expandiram-se fortemente nos últimos dois anos.

SALDO DA BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA (Valor em US\$ bilhões)



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA (Valor em US\$ bilhões)



Fonte: MDIC / Elaboração: Austin

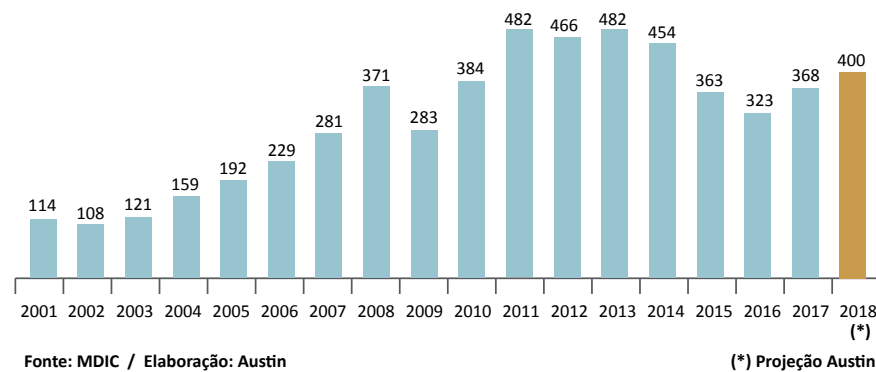
(*) Projeção Austin



A corrente de comércio exterior, que é a soma das exportações com as importações, deve atingir US\$ 400 bilhões em 2018, acima dos US\$ 350 bilhões anotados em 2017, reforçando o processo de abertura econômica do país, ainda que de forma

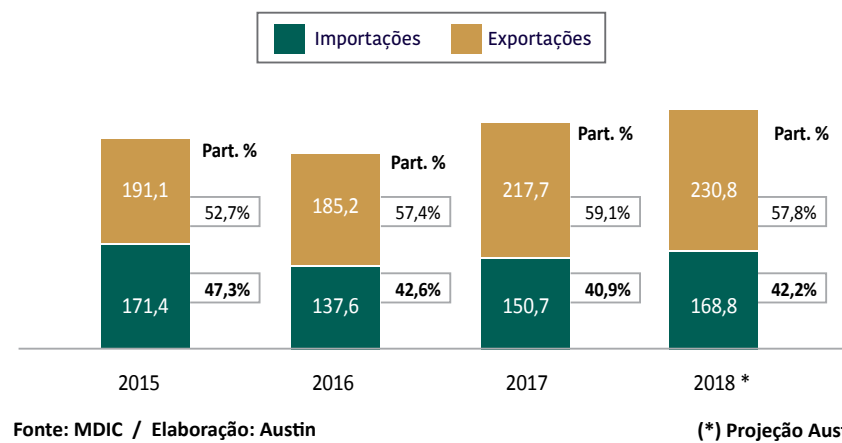
tímida. Com a reativação do crescimento econômico, mesmo que ainda de forma moderada, as importações recuperam-se frente as exportações e, com isso, a relação de participação sobre a balança comercial altera-se.

CORRENTE DE COMÉRCIO EXTERIOR (Valor em US\$ bilhões)



Em 2017, as importações representavam 40,9% do total, mas em 2018 essa participação deve ficar ao redor de 42,2%. Esse indicador evidencia a capacidade do país em manter saldos líquidos em moeda estrangeira que faz com que seu nível de solvência externa seja ampliado e que, por sua vez, impacta no nível de confiança dos investidores globais na economia brasileira.

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA (Valor em US\$ bilhões)



A recuperação do comércio exterior brasileiro de forma consistente depende da realização de acordos comerciais bilaterais e multilaterais, porém, o Brasil ainda derrapa nessa questão relevante, principalmente por concentrar seus esforços nos países que estão crescendo pouco, bem como em economias pouco relevantes e em pauta de produtos básicos e não os de maior valor agregado como os manufaturados.



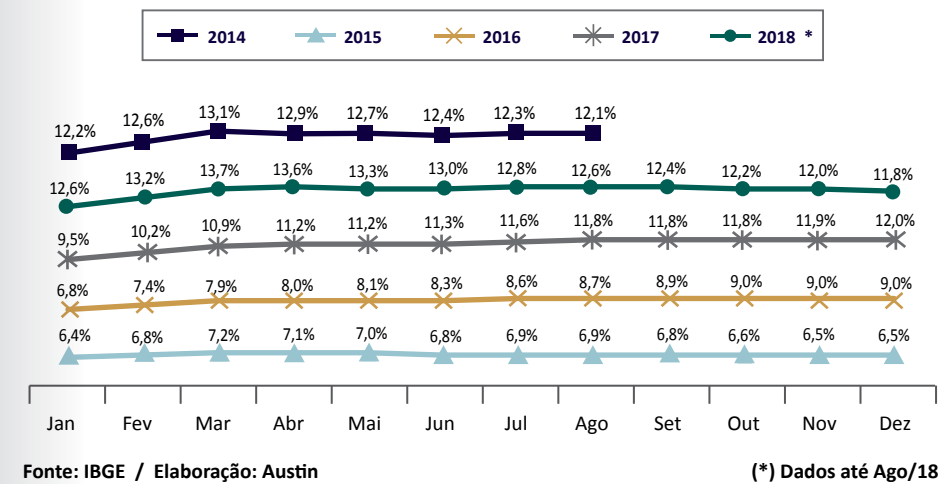
A dura realidade do mercado de trabalho brasileiro...

A taxa de desemprego calculada pelo IBGE a partir da PNAD Contínua (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios - Contínua) segue em nível elevado em 2018 e atingiu 12,5% da População Economicamente Ativa (PEA), na média até agosto, representando um contingente desempregado de 12,7 milhões de pessoas. Já o rendimento médio real ficou em R\$ 2.225 em

agosto contra R\$ 2.196 em agosto de 2017, alta de 1,3% no período.

É importante destacar que o valor da renda média nacional (R\$ 2.225) é de apenas 2,2 salários mínimos, portanto, muito aquém do valor de R\$ 3.675 calculados pelo DIEESE como sendo o valor ideal para atender todas as necessidades de uma família com quatro pessoas.

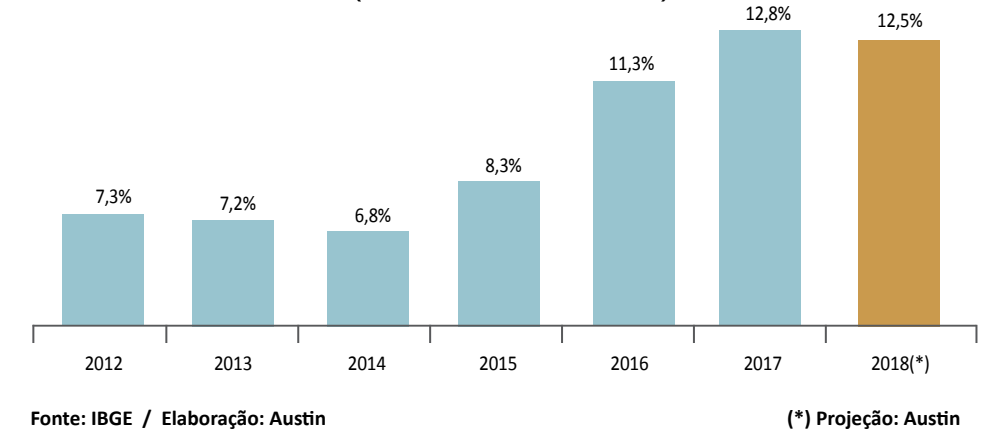
TAXA DE DESEMPREGO - IBGE (Em % da PEA)



Em 2018, a taxa média de desemprego deverá encerrar o ano em 12,5%, recuando apenas 0,3 ponto percentual frente a média registrada em 2017 (12,8%). Porém, o IBGE declarou que a redução da taxa de desemprego não tem sido por

preenchimento de vagas de trabalho, mas sim pela desistência das pessoas em conseguir emprego e, portanto, aumentam o contingente chamado de desalento.

TAXA DE DESEMPREGO - IBGE (Média Anual - em % da PEA)

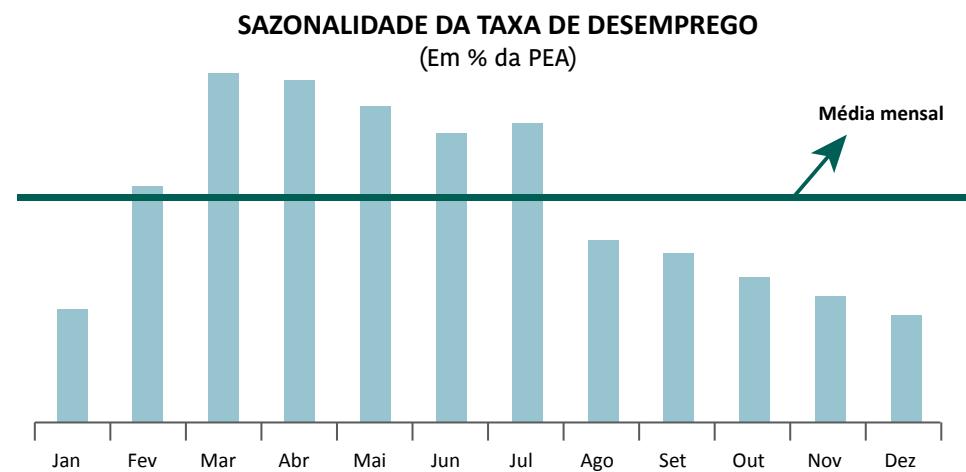


A taxa de desemprego concentra sua alta no primeiro semestre...

A análise da taxa de desemprego por meio de sua média anual revela que há concentração considerável no primeiro semestre do ano. Esse resultado é decorrente tanto do processo de demissão dos empregos temporários de final de ano, como pela maior concentração de produção do setor industrial no segundo semestre para atender as demandas de final de ano.

Em termos trimestrais, 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 for de 12,5% em 2018, então no último trimestre do ano a taxa deve cair para algo ao redor de 11,8%. Essa menor taxa no fim do ano 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.



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

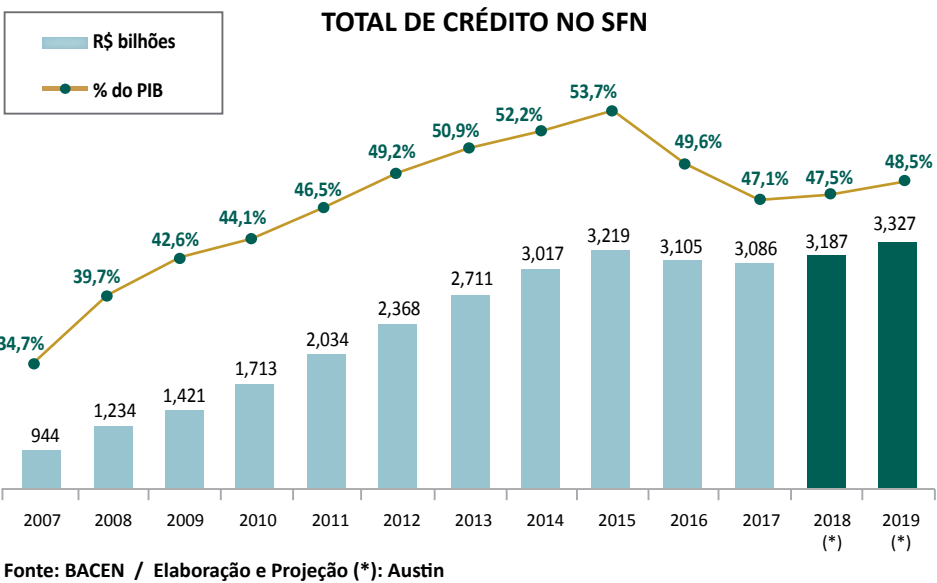
Mercado de crédito segue tímido...

O Brasil superou a recessão ao anotar crescimento do PIB no final de 2017. Porém, o mercado de crédito ainda sente os efeitos secundários produzidos no mercado de trabalho e não cresce de forma mais significativa. Houve melhor do nível de inadimplência no SNF e também do nível de endividamento das famílias. Porém, a queda do nível de confiança, do emprego e da renda afetou sobremaneira a dinâmica da tomada de crédito.

Algumas medidas de liberação extra de recursos às famílias por parte do governo federal, como, por exemplo, o saque do saldo das contas inativas do FGTS, estimulou a recuperação dos canais de crédito de boa parte das famílias, mas ainda de forma insuficiente para demandar efetivamente o crédito, pois o fator determinante é a recuperação consistente da renda e do emprego.

Em 2017, o estoque de crédito no Sistema Financeiro Nacional (SFN) foi de R\$ 3,086 trilhões e anotou queda de 0,6% sobre 2016, e a previsão é de expansão de 3,3% em 2018 e 4,4% em 2019. Parte desse movimento de retomada da expansão do crédito em 2018 deve-se pela redução das taxas de juros e pela implementação por parte do BACEN de medidas importantes de inclusão financeira e desburocratização (a chamada Agenda+), além da maior presença de novas alternativas de canais de crédito como as fintechs e as cooperativas de crédito.

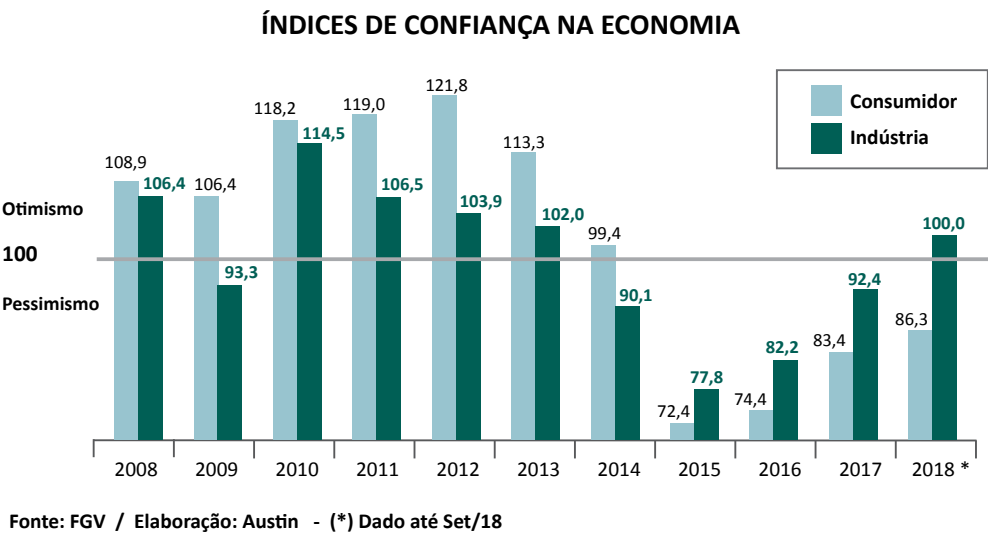
Mesmo diante desse cenário adverso, nos últimos 15 anos (2003-2018), a taxa de crescimento de crédito no SFN (Sistema Financeiro Nacional) foi de 654%, resultando numa média anual de 15,8%, praticamente multiplicando por seis vezes e meia seu volume. Já a relação Crédito/PIB, por sua vez, deverá encerrar 2018 ao redor de 47,5%, muito abaixo da média observada em países emergentes que é de 100%.



Fim da recessão reverteu-se em mais confiança...

Os indicadores de confiança do consumidor e da indústria, calculados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), apesar de ainda estarem posicionados no terreno do pessimismo (consumidor) e neutralidade (indústrias), com índices de 86,3 ponto e 100 pontos, respectivamente, seguem em processo de reação consistente desde meados de 2016. Porém, até o início de

2018, o processo de recuperação dos indicadores de confiança estava num ritmo mais acelerado. Com a adoção mais severa do protecionismo de Donald Trump, bem como o ajuste na taxa de juros básica nos EUA e o processo eleitoral no Brasil fez com que arrefecesse o ritmo de confiança na economia brasileira.



Contas fiscais: o calcanhar de Aquiles do nosso crescimento...

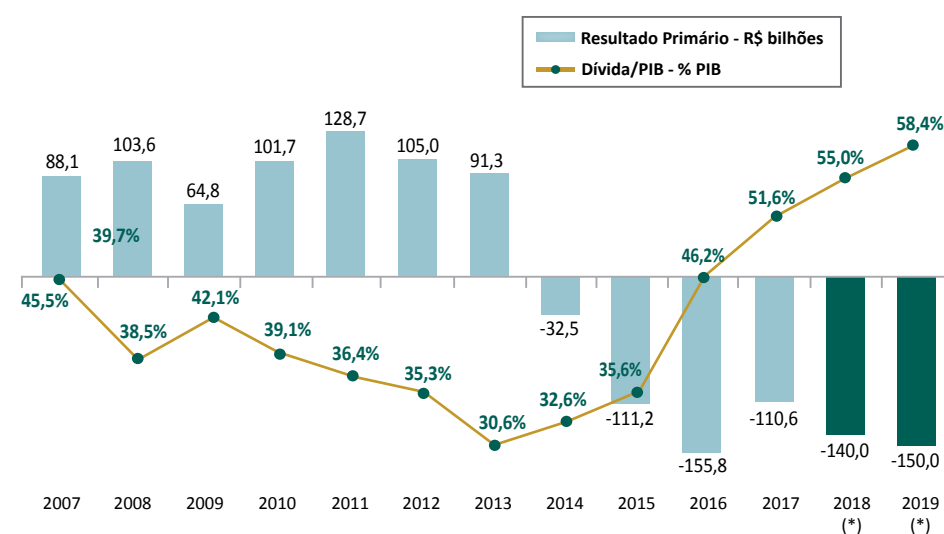
As contas públicas do Brasil seguem com deficiência crônica em sua gestão e com resultados deficitários elevados. Em 2017, o déficit primário (receita menos despesas) apurado foi um rombo e R\$ 110,6 bilhões, melhorando um pouco em relação ao rombo de 2016: R\$ 155,8 bilhões.

Para 2018, o governo brasileiro trabalha com déficit de R\$ 150,8 bilhões, um pouco abaixo da meta anteriormente estabelecida

de R\$ 159 bilhões e também abaixo do valor determinado pelo teto de gastos de R\$ 154,9 bilhões.

Esse resultado negativo das contas públicas decorre, sumariamente, pelo elevado nível de despesas com custeio, bem como por frustração de receitas com concessões e privatizações que não ocorreram, além da queda da arrecadação de impostos e da manutenção dos privilégios para classes selecionadas, como, por exemplo, o funcionalismo público.

RESULTADO PRIMÁRIO E RELAÇÃO DÍVIDA LÍQUIDA/PIB

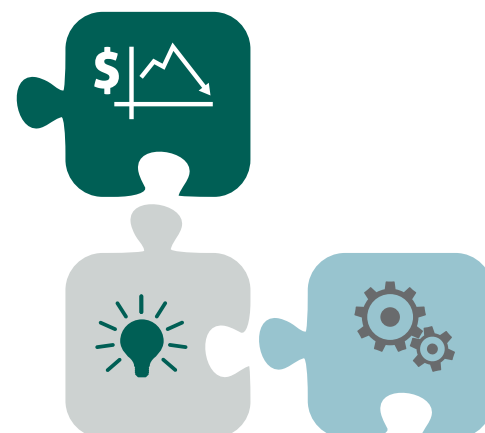


Fonte: BACEN / Elaboração e Projeção (*): Austin

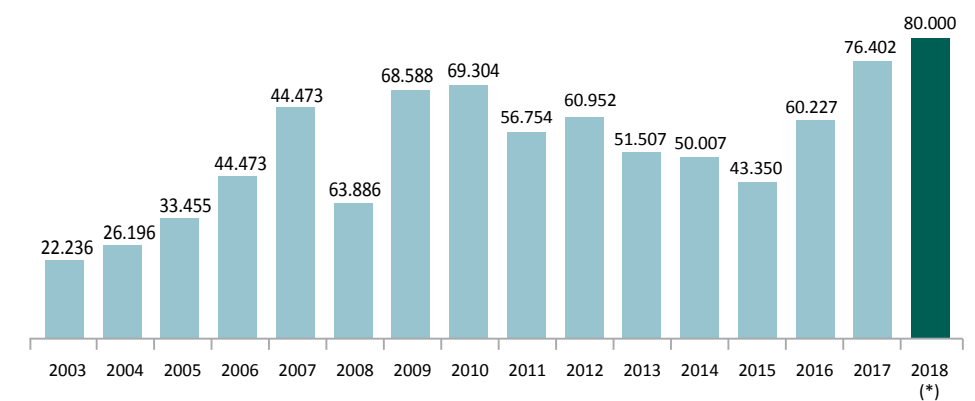
Mercado acionário brasileiro patina diante das incertezas...

O Ibovespa, principal índice da bolsa de valores de São Paulo, encerrou os primeiros oito meses de 2018 com alta de 4,7%, aos 80.000 pontos, em relação ao fechamento de 2017. O desempenho da bolsa de valores justifica-se pela boa safra de resultados do primeiro semestre das empresas de capital aberto com ações, pela perspectiva de continuidade de recuperação da atividade econômica do Brasil, mesmo que de forma moderada, e em virtude do nível baixo da taxa Selic que remunera um terço da dívida pública.

A despeito do desempenho positivo do Ibovespa, do cenário político doméstico um tanto conturbado, e da necessidade vital de atingir-se a estabilidade fiscal para pavimentar o crescimento sustentado na próxima década, têm sido recorrente fatores de pressão negativa sobre as expectativas dos investidores e, conseqüentemente, de desempenho fraco do Ibovespa.

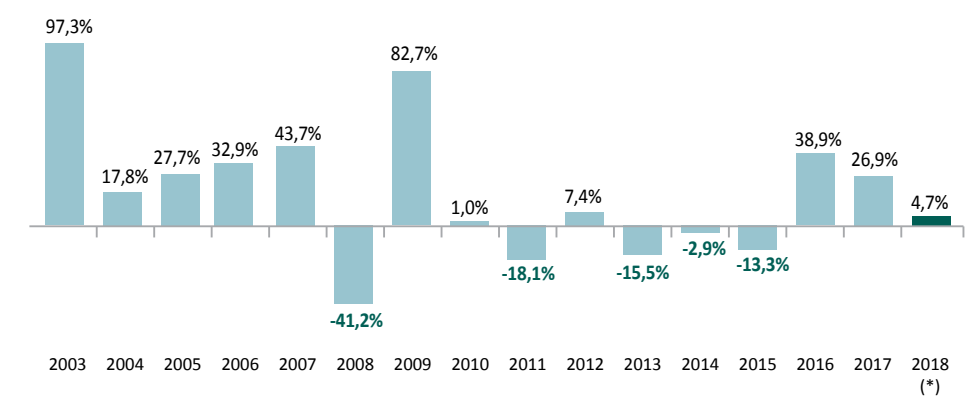


ÍNDICE BOVESPA (em pontos)



Fonte: Bovespa / Elaboração: Austin (*) Dado de 28/Set/2018

ÍNDICE BOVESPA (Var.% no ano)

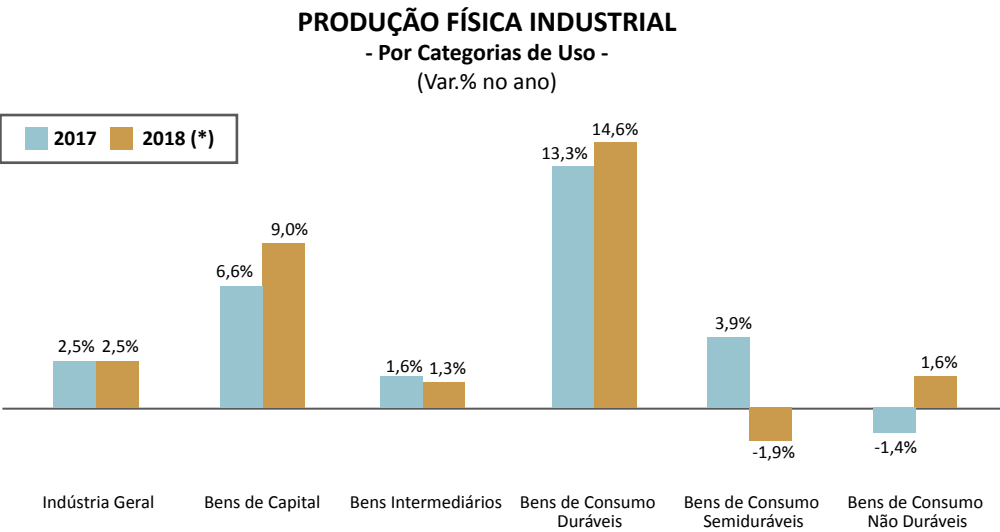


Fonte: Bovespa / Elaboração: Austin (*) Dado até 28/Set/2018

Produção Física Industrial segue a passos lentos...

Segundo dados do IBGE, a produção física industrial brasileira encerrou os primeiros oito meses do ano com expansão de 2,5%. O resultado traz alívio ao setor fabril após amargar forte retração em 2015 (-8,2%), em 2016 (-6,4%) e fraco desempenho em 2017 (+0,5%).

O resultado positivo deve-se principalmente pela recuperação dos setores automotivo, de produtos eletrônicos e informática, setor de madeira e metalurgia. Em parte, esses setores estão diretamente relacionado às exportações e reaquecimento das importações.



(*) Acumulado Jan-Jul/18 Fonte: IBGE - Elaboração: Austin

PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL BRASILEIRA			
SETORES MAIS DINÂMICOS EM 2018 *			
TAXA DE CRESCIMENTO NO ANO			
POR SUBSETORES DE ATIVIDADE	2018 *	2017	2016
Indústria Geral	2,5%	2,5%	-6,4%
Fabricação de veículos automotores, reboques e carrocerias	18,7%	17,4%	-12,1%
Fabricação de equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	13,4%	20,1%	-13,9%
Fabricação de produtos de madeira	6,5%	2,0%	1,3%
Metalurgia	5,7%	4,7%	-6,0%
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	4,8%	3,3%	2,3%
Fabricação de máquinas e equipamentos	4,7%	2,8%	-11,7%
Fabricação de móveis	4,5%	4,6%	-10,1%
Fabricação de bebidas	4,0%	0,6%	-3,1%
Fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos	3,0%	-5,9%	-1,7%
Fabricação de produtos de borracha e de material plástico	2,9%	4,7%	-6,6%
Indústrias de Transformação	2,9%	2,2%	-6,0%
Fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	2,6%	-4,2%	-8,5%
Fabricação de sabões, detergentes, produtos de limpeza, cosméticos, produtos de perfumaria e de higiene pessoal	2,4%	2,3%	-1,3%
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	1,5%	6,8%	-7,4%
Insumos típicos da construção civil	1,3%	-3,2%	-11,6%
Fabricação de produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	1,0%	-0,8%	-10,6%
Indústrias Extrativas	0,0%	4,2%	-9,4%

SETORES MENOS DINÂMICOS EM 2018 *			
TAXA DE CRESCIMENTO NO ANO			
POR SUBSETORES DE ATIVIDADE	2018 *	2017	2016
Fabricação de produtos têxteis	-1,0%	5,6%	-4,6%
Fabricação de outros produtos químicos	-1,6%	0,3%	-1,0%
Fabricação de produtos alimentícios	-1,7%	1,2%	0,5%
Fabricação de outros equipamentos de transporte, exceto veículos automotores	-2,3%	-9,9%	-19,7%
Fabricação de produtos diversos	-2,4%	3,7%	-8,6%
Confecção de artigos do vestuário e acessórios	-3,1%	3,5%	-5,8%
Impressão e reprodução de gravações	-3,6%	-9,4%	-11,1%
Preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados	-5,3%	1,7%	-1,3%
Fabricação de produtos do fumo	-5,6%	20,4%	-21,7%
Média Geral dos Segmentos “Mais e Menos dinâmicos da Indústria Nacional”	1,9%	2,6%	-7,4%

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin - (*) Valor acumulado Jan-Jul/18

PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL BRASILEIRA			
TAXA DE CRESCIMENTO NO ANO			
POR CATEGORIAS DE USO	2018 *	2017	2016
Indústria Geral	0,5%	-6,4%	-8,2%
1. Bens de Capital	9,0%	6,6%	-10,2%
1.1. Bens de capital, exceto equipamentos de transporte industrial	5,6%	5,7%	-9,6%
1.2. Equipamentos de transporte industrial	15,8%	8,3%	-11,5%
2. Bens Intermediários	1,3%	1,6%	-6,5%
2.1. Alimentos e bebidas básicos, destinados principalmente à indústria	8,4%	1,9%	-1,4%
2.2. Alimentos e bebidas elaborados, destinados principalmente à indústria	-2,5%	0,9%	3,4%
2.3. Insumos industriais básicos	1,3%	6,9%	-15,8%
2.4. Insumos industriais elaborados	1,6%	1,0%	-5,1%
2.5. Combustíveis e lubrificantes básicos	-2,8%	1,5%	1,8%
2.6. Combustíveis e lubrificantes elaborados - exceto gasolinas p/ automóvel	0,3%	-5,5%	-10,3%
2.7. Peças e acessórios para bens de capital	4,1%	0,1%	-10,9%
2.8. Peças e acessórios para equipamentos de transporte	10,9%	10,6%	-10,6%

PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL BRASILEIRA

TAXA DE CRESCIMENTO NO ANO

POR CATEGORIAS DE USO	2018 *	2017	2016
Indústria Geral	0,5%	-6,4%	-8,2%
3. Bens de Consumo	3,5%	3,1%	-5,4%
3.1. Bens de Consumo Duráveis	14,6%	13,3%	-14,4%
3.1.1. Duráveis - exclusive (2) e (3)	9,8%	7,1%	-14,2%
3.1.1.1. Automóveis para passageiros	17,7%	20,1%	-12,8%
3.1.1.2. Equipamentos de transporte não industrial	17,3%	-1,7%	-26,9%
4. Bens de Consumo Semiduráveis e Não Duráveis	0,8%	0,8%	-3,2%
4.1. Semiduráveis	-1,9%	3,9%	-5,0%
4.2. Não duráveis	1,6%	-1,4%	-3,8%
4.2.1 Alimentos e bebidas elaborados, destinados principalmente ao consumo doméstico	0,5%	1,4%	-2,5%
4.2.2. Gasolinas para automóvel (motor spirit)	4,1%	-1,2%	-1,8%
5. Bens não especificados anteriormente	0,2%	7,0%	-7,8%

Média Geral dos Segmentos	5,3%	4,0%	-8,0%
---------------------------	------	------	-------

Fonte: IBGE / Elaboração: Austin Asis - (*) Valor acumulado Jan-Jul/18

Produção de veículos automotores engata a primeira marcha rumo à recuperação...

Após engatar a primeira marcha em 2017 na direção da recuperação, a produção de veículos automotores – que inclui automóveis, veículos leves, caminhões e ônibus – deve permanecer acelerando em 2018 e retomar ao patamar apurado em 2007, período em que a economia brasileira estava em plena expansão.

É importante, uma vez mais, reiterar que a produção de veículos automotores, em particular de caminhões, é como um termômetro do nível de atividade econômica no Brasil. Ou seja, quando o setor automotivo está em expansão significa que a economia nacional segue tracionando de forma mais firme, visto que a demanda por esses bens é realizada a partir das expectativas futuras dos consumidores e empresários.

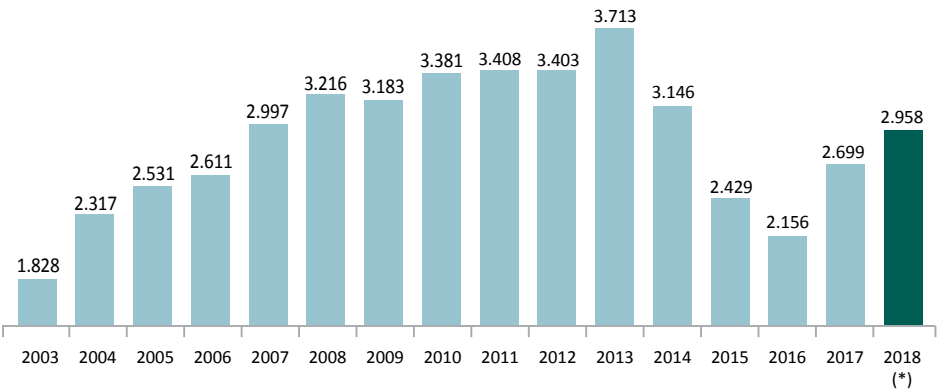
Em 2017, a produção de veículos automotores registrou expansão de 25,2% em relação a 2016, com destaque à produção de caminhões com alta de 37,3%, seguida por veículos leves com 25% e ônibus com 10,4%. Na produção de caminhões,

o destaque ficou a cargo dos caminhões médios com taxa de expansão de 103,2% e os caminhões pesados com alta de 52,5% na comparação contra 2016.

Para 2018, a expectativa da Austin é que a produção de veículos automotores anote expansão de 9,6%, com a produção de caminhões se expandindo 22,8%. Parte desse vigor na produção e licenciamento de veículos em 2018 deve-se tanto à redução da taxa de juros quanto ao aumento das atividades do mercado externo e à expectativa de uma excelente safra agrícola.

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS, CAMINHÕES E ÔNIBUS

(Em mil unidades)



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

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos	2016		2017		2017/2016	Jan-Ago / 2018		2018/2017 (*)
	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%	Var.% no ano	Unidades	Part.%	Var.% no ano
Veículos leves	2.077.169	96,3%	2.595.480	96,2%	25,0%	1.883.032	95,5%	11,9%
Automóveis	1.778.464	82,5%	2.269.230	84,1%	27,6%	1.624.534	82,4%	10,7%
Comerciais leves	298.705	13,9%	326.250	12,1%	9,2%	258.498	13,1%	20,1%
Caminhões	60.482	2,8%	83.044	3,1%	37,3%	67.941	3,4%	31,7%
Semileves	2.239	0,1%	2.390	0,1%	6,7%	1.096	0,1%	-38,3%
Leves	16.634	0,8%	17.867	0,7%	7,4%	13.303	0,7%	28,9%
Médios	3.228	0,1%	6.559	0,2%	103,2%	4.726	0,2%	7,8%
Semipesados	17.095	0,8%	23.758	0,9%	39,0%	18.567	0,9%	18,1%
Pesados	21.286	1,0%	32.470	1,2%	52,5%	30.249	1,5%	55,9%
Ônibus	18.705	0,9%	20.643	0,8%	10,4%	20.779	1,1%	43,9%
Rodoviário	4.276	0,2%	4.562	0,2%	6,7%	4.918	0,2%	41,8%
Urbano	14.429	0,7%	16.081	0,6%	11,4%	15.861	0,8%	44,6%

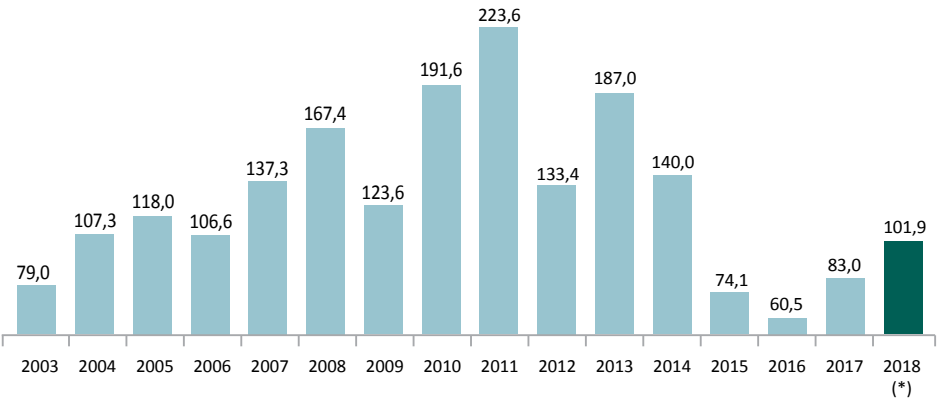
Produção Total	2.156.356	100,0%	2.699.167	100,0%	25,2%	1.971.752	100,0%	12,8%
----------------	-----------	--------	-----------	--------	-------	-----------	--------	-------

Fonte: ANFAVEA

Elaboração: Austin Asis

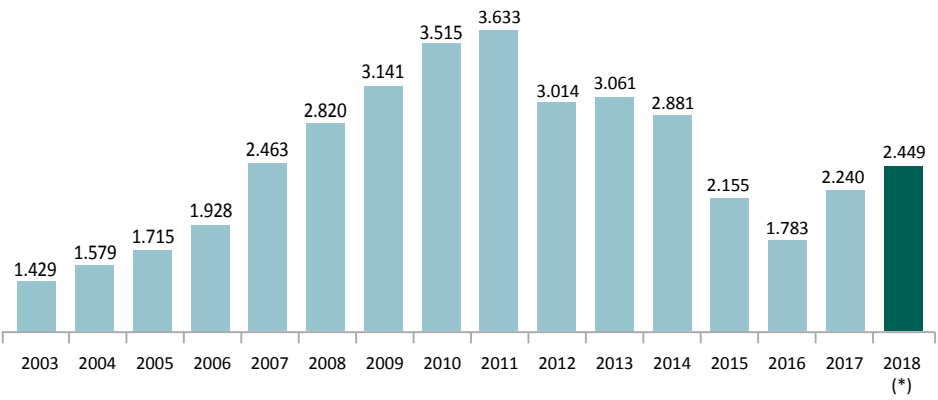
(*) Valores acumulados no período Jan-Ago/18.

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES
(Em mil unidades)



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

LICENCIAMENTO DE VEÍCULOS, CAMINHÕES E ÔNIBUS
(Em mil unidades)



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

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos (Nacionais)	2016		2017		2017/2016	Jan-Ago / 2018		2018/2017 (*)
	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%	Var.% no ano	Unidades	Part.%	Var.% no ano
Veículos leves	1.723.132	96,6%	2.175.986	97,2%	26,3%	1.577.829	96,6%	14,1%
Automóveis	1.490.903	83,6%	1.856.096	82,9%	24,5%	1.337.544	81,9%	13,3%
Comerciais leves	232.229	13,0%	319.890	14,3%	37,7%	240.285	14,7%	19,0%
Caminhões	48.746	2,7%	51.941	2,3%	6,6%	46.072	2,8%	49,5%
Ônibus	11.154	0,6%	11.755	0,5%	5,4%	8.985	0,6%	16,7%

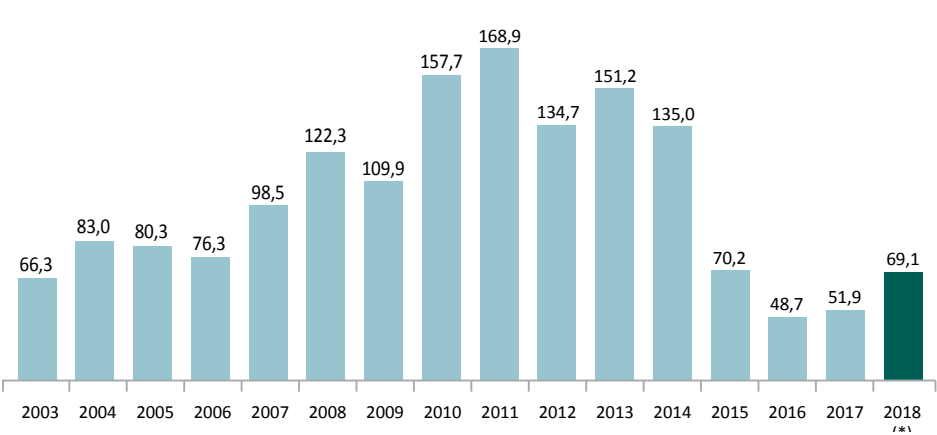
Produção Total	2.156.356	100,0%	2.699.167	100,0%	25,2%	1.971.752	100,0%	12,8%
----------------	-----------	--------	-----------	--------	-------	-----------	--------	-------

Fonte: ANFAVEA

Elaboração: Austin Asis

(*) Valores acumulados no período Jan-Ago/18.

LICENCIAMENTO DE CAMINHÕES
(Em mil unidades)

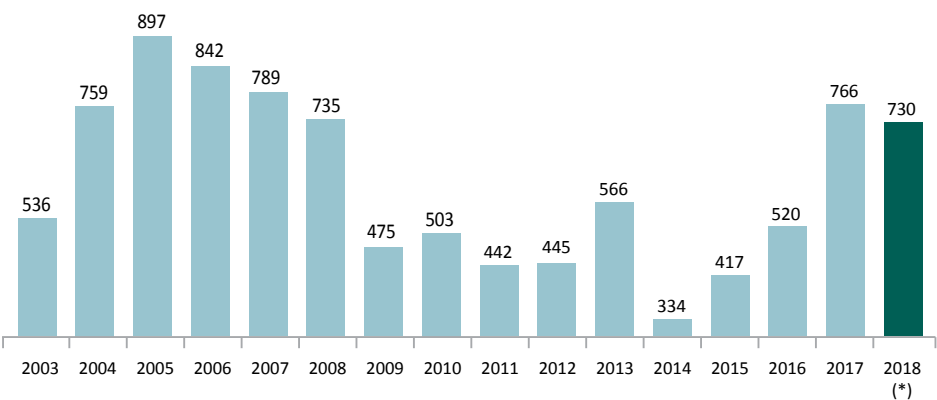


As exportações brasileiras de veículos automotores, ainda que tenha reduzido sem ímpeto em relação a 2017, tem contribuído de forma relevante para a recuperação da produção de veículos automotores, seja pela contínua desvalorização do real ou pelo reaquecimento de economias importantes da América Latina, que são nossos principais clientes no segmento.

Em 2017, as exportações de veículos automotores cresceram 47,3% após já ter anotado expansão de 24,6% em 2016, ou seja, no biênio 2016 – 2017 as exportações de veículos automotores cresceram 83,6% e retornaram ao nível observado em 2008. A expectativa de queda de 4,7% nas exportações de veículos automotores em 2018 deve se concentrar em automóveis e veículos leves.

A exportação de caminhões, por seu turno, cresceu 31,0%, com destaque para caminhões médios com 79,3% e semipesados com 67,3%. Por outro lado, as exportações de ônibus encolheram 6,8% em relação a 2016.

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS, CAMINHÕES E ÔNIBUS
(Em mil unidades)



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

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS LEVES, CAMINHÕES E ÔNIBUS

Autoveículos	2016		2017		2017/2016	Jan-Ago / 2018		2018/2017 (*)
	Unidades	Part.%	Unidades	Part.%	Var.% no ano	Unidades	Part.%	Var.% no ano
Veículos leves	488.824	94,0%	728.691	95,1%	49,1%	462.032	95,0%	-4,8%
Automóveis	411.692	79,2%	623.928	81,5%	51,6%	393.617	80,9%	-4,9%
Comerciais leves	77.132	14,8%	104.763	13,7%	35,8%	68.415	14,1%	-4,0%
Caminhões	21.548	4,1%	28.220	3,7%	31,0%	18.638	3,8%	-2,0%
Semileves	692	0,1%	656	0,1%	-5,2%	277	0,1%	-40,4%
Leves	5.274	1,0%	5.293	0,7%	0,4%	3.860	0,8%	6,2%
Médios	952	0,2%	1.707	0,2%	79,3%	1.029	0,2%	-15,2%
Semipesados	6.198	1,2%	10.370	1,4%	67,3%	6.966	1,4%	-0,3%
Pesados	8.432	1,6%	10.194	1,3%	20,9%	6.506	1,3%	-3,1%
Ônibus	9.765	1,9%	9.102	1,2%	-6,8%	5.793	1,2%	1,5%
Rodoviário	3.613	0,7%	3.163	0,4%	-12,5%	1.959	0,4%	-3,9%
Urbano	6.152	1,2%	5.939	0,8%	-3,5%	3.834	0,8%	4,4%

Exportação Total	520.137	100,0%	766.013	100,0%	47,3%	486.463	100,0%	-4,6%
------------------	---------	--------	---------	--------	-------	---------	--------	-------

Fonte: ANFAVEA

Elaboração: Austin Asis

(*) Valores acumulados no período Jan-Ago/18.

Safra de grãos segue fomentando a atividade de transporte e logística...

Após anotar uma grande safra de grãos (2016/2017), o Brasil deverá anotar safra um pouco menor em 2017/2018 e atingir 225,8 milhões de toneladas, segundo divulgou o IBGE no relatório da LSPA no mês de agosto, portanto, recuo de 6,2% frente a safra anterior que havia anotado expansão de 30,7%.

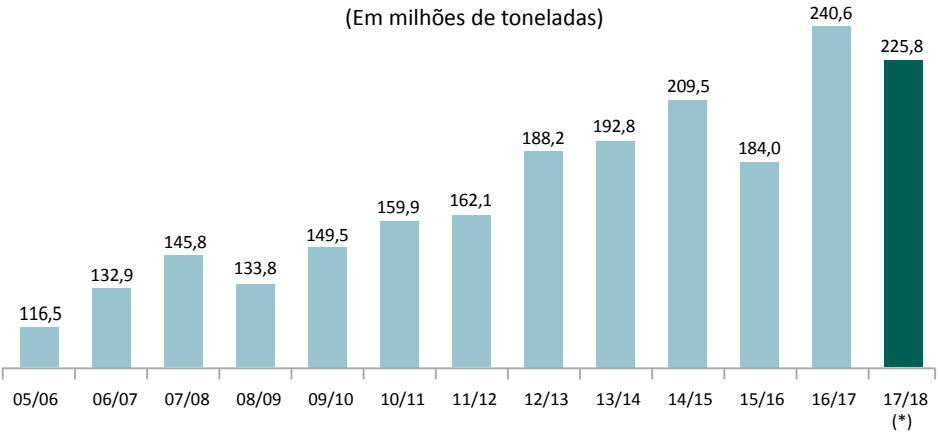
Já a CONAB divulgou em seu relatório de setembro que a estimativa para a safra brasileira de grãos é de 228,3 milhões de toneladas, com recuo de apenas 3,9% em relação a safra 16/17 (237,7 milhões de toneladas).

Qualquer que seja a estimativa, as perspectivas para a produção agrícola na safra atual (2017/2018) podem ser consideradas muito positivas, visto que haverá manutenção do nível histórico acima de 220 milhões de toneladas, levando-se em consideração o decepcionante cenário econômico brasileiro em 2018.

Um fator que ainda preocupa o setor é a continuidade do aumento dos custos de produção em decorrência da alta do preço do petróleo, pois esse evento tem impacto direto e negativo sobre o preço dos fertilizantes e defensivos. Por outro lado, alguns fatores animam o setor de agronegócios, como, por exemplo, a contínua desvalorização do real e o crescimento econômico nos principais países parceiros comerciais: EUA, Europa, China, Índia, entre outros.

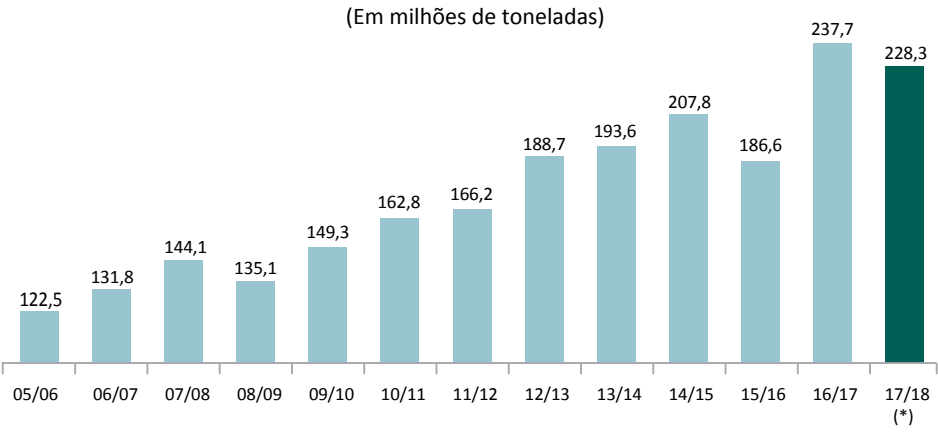
Em tempo, vale destacar que China e Índia, as economias mais populosas do mundo, deverão ser respectivamente a primeira e terceira maior economia do mundo até 2025, portanto, favorecendo a produção agrícola do Brasil.

SAFRA DE GRÃOS - IBGE
(Em milhões de toneladas)



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

SAFRA DE GRÃOS - CONAB
(Em milhões de toneladas)



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



Emplacamentos de implementos rodoviários aquecendo os motores...

Segundo dados da ANFIR (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), o emplacamento de implementos rodoviários (carrocerias, reboques e semirreboques) atingiu o volume de 63,9 mil unidades em 2017 e anotou recuo de 3,3% após já ter recuado 28% em 2016 e 43,9% em 2015. Porém, no resultado acumulado de janeiro a agosto de 2018, o volume de emplacamento total foi de 58,0 mil unidades contra 38,9 mil no mesmo período de 2017, com expansão de 49,1% no período e indicando estimativa de aproximadamente 87 mil unidades no ano.

Na segregação pelos 15 tipos de implementos rodoviários de reboque e semirreboque, a família Graneleiro Carga Seca respondeu pelo maior volume com participação de 22,7% do total em 2017 e de 21,9% no acumulado janeiro a agosto de 2018, seguido pela família Basculante com 18,1% em 2017 e 17,3% nesse mesmo período. Ambas categorias em destaque estão em linha com as atividades econômicas de produção

agrícola aquecida e recuperação das atividades de extrativa mineral e construção civil e pesada, estas últimas ainda que de forma moderada.

Quanto ao ritmo de expansão no emplacamento de cada implemento rodoviário, considerando a participação significativa de cada um, o destaque ficou a cargo também da família Graneleiro Carga Seca com expansão de 115,4% no acumulado de janeiro a agosto de 2018 em relação ao mesmo período de 2017, e também a família Basculante com expansão de 77,5% no mesmo período.

Na segregação entre mercado interno e externo, o mercado interno de implementos anotou leve queda de 2,4% em 2017 sobre 2016. Porém, nos primeiros meses de 2018 já anotou forte expansão de 52,9%, enquanto que o setor externo amargou recuo de 16,3% em 2017 e de 7,9 (no período acumulado de janeiro a agosto de 2018 sobre o mesmo período de 2017.

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	58.648	88.318	3.436	91.754
2016	23.187	38.809	61.996	4.086	66.082
2017	24.928	35.563	60.491	3.421	63.912
Jan-Ago/18	28.133	27.671	55.804	2.235	58.039
Jan-Ago/17	15.290	21.204	36.494	2.426	38.920
Var.% 18/17	84,0%	30,5%	52,9%	-7,9%	49,1%

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austinboração: Austin Asis - (*) Valor acumulado Jan-Jul/18

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	37,4%	62,6%	93,8%	6,2%	100,0%
2017	41,2%	58,8%	94,6%	5,4%	100,0%
2018 *	50,4%	49,6%	96,1%	3,9%	100,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2018 - Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS											
EMPLACAMENTO DO SETOR REBOQUES E SEMIREBOQUES (EM UNIDADES)											
Família	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Jan-Ago/17	Jan-Ago/18	Var.% 18/17
Graneleiro / Carga Seca	18.723	18.389	15.909	22.507	15.693	7.985	6.428	5.653	3.353	7.222	115,4%
Basculante	9.453	11.184	9.801	12.583	10.277	4.984	3.795	4.515	2.646	4.696	77,5%
Tanque Carbono	4.108	3.224	2.510	4.520	4.833	2.725	2.124	2.542	1.496	2.956	97,6%
Baú Carga Geral	5.842	6.032	5.497	6.454	5.259	2.635	1.455	2.264	1.355	2.536	87,2%
Baú Lonado	3.469	3.460	3.305	3.803	3.150	1.798	1.486	2.219	1.133	2.295	102,6%
Dolly	1.231	1.325	1.462	3.499	2.609	1.312	1.327	1.757	990	2.498	152,3%
Canavieiro	4.722	3.635	2.755	3.154	2.963	1.178	1.550	1.107	997	1.487	49,1%
Transporte de toras	1.553	869	951	1.218	2.298	1.805	1.304	1.094	919	775	-15,7%
Baú Frigorífico	1.671	1.414	1.545	2.530	1.552	921	640	837	486	1.008	107,4%
Carrega tudo	1.598	2.115	2.503	2.171	1.766	1.185	841	834	546	570	4,4%
Porta Container	2.710	3.435	2.700	2.933	2.401	1.289	715	777	501	1.111	121,8%
Especial	1.749	2.183	1.651	1.986	1.598	999	803	631	409	590	44,3%
Tanque Inox	1.411	1.105	906	1.803	1.504	615	571	546	369	301	-18,4%
Silo	939	1.048	998	924	599	234	123	93	70	57	-18,6%
Tanque Alumínio	72	23	50	20	27	5	25	59	20	31	55,0%
Total	59.251	59.441	52.543	70.105	56.529	29.670	23.187	24.928	15.290	28.133	84,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2018 - Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS									
EMPLACAMENTO DO SETOR REBOQUES E SEMIREBOQUES									
PARTICIPAÇÃO NO TOTAL, POR ANO									
Família	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
Graneleiro / Carga Seca	31,6%	30,9%	30,3%	32,1%	27,8%	26,9%	27,7%	22,7%	21,9%
Basculante	16,0%	18,8%	18,7%	17,9%	18,2%	16,8%	16,4%	18,1%	17,3%
Tanque Carbono	6,9%	5,4%	4,8%	6,4%	8,5%	9,2%	9,2%	10,2%	9,8%
Baú Carga Geral	9,9%	10,1%	10,5%	9,2%	9,3%	8,9%	6,3%	9,1%	8,9%
Baú Lonado	5,9%	5,8%	6,3%	5,4%	5,6%	6,1%	6,4%	8,9%	7,4%
Dolly	2,1%	2,2%	2,8%	5,0%	4,6%	4,4%	5,7%	7,0%	6,5%
Canavieiro	8,0%	6,1%	5,2%	4,5%	5,2%	4,0%	6,7%	4,4%	6,5%
Transporte de toras	2,6%	1,5%	1,8%	1,7%	4,1%	6,1%	5,6%	4,4%	6,0%
Baú Frigorífico	2,8%	2,4%	2,9%	3,6%	2,7%	3,1%	2,8%	3,4%	3,2%
Carrega tudo	2,7%	3,6%	4,8%	3,1%	3,1%	4,0%	3,6%	3,3%	3,6%
Porta Container	4,6%	5,8%	5,1%	4,2%	4,2%	4,3%	3,1%	3,1%	3,3%
Especial	3,0%	3,7%	3,1%	2,8%	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,7%
Tanque Inox	2,4%	1,9%	1,7%	2,6%	2,7%	2,1%	2,5%	2,2%	2,4%
Silo	1,6%	1,8%	1,9%	1,3%	1,1%	0,8%	0,5%	0,4%	0,5%
Tanque Alumínio	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2018 - Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS											
EMPLACAMENTO DO SETOR CARROCERIAS SOBRE CHASSIS											
EM UNIDADES											
Família	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Jan-Ago/17	Jan-Ago/18	Var.% 18/17
Baú Alumínio / Frigorífico	40.517	45.903	40.671	41.562	36.503	22.800	16.660	15.594	9.266	12.718	37,3%
Graneleiro / Carga Seca	37.211	44.595	35.487	32.881	29.507	18.885	12.075	10.999	6.609	7.839	18,6%
Basculante	16.245	19.910	13.742	13.219	16.041	5.505	2.715	2.082	1.296	2.105	62,4%
Tanque	2.914	3.607	3.563	5.066	5.859	2.923	1.678	1.684	1.010	1.187	17,5%
Betoneira	1.851	2.405	2.197	1.942	1.508	559	296	171	104	90	-13,5%
Baú Lonado	751	851	628	752	1.116	431	201	161	103	202	96,1%
Outras / Diversas	11.543	14.111	11.583	12.374	12.807	7.545	5.184	4.872	2.816	3.530	25,4%
Total	111.032	131.382	107.871	107.796	103.341	58.648	38.809	35.563	21.204	27.671	30,5%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2018 - Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS									
EMPLACAMENTO DO SETOR CARROCERIAS SOBRE CHASSIS									
PARTICIPAÇÃO NO TOTAL, POR ANO									
Família	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 (*)
Baú Alumínio / Frigorífico	36,5%	34,9%	37,7%	38,6%	35,3%	38,9%	42,9%	43,8%	46,0%
Graneleiro / Carga Seca	33,5%	33,9%	32,9%	30,5%	28,6%	32,2%	31,1%	30,9%	28,3%
Basculante	14,6%	15,2%	12,7%	12,3%	15,5%	9,4%	7,0%	5,9%	7,6%
Tanque	2,6%	2,7%	3,3%	4,7%	5,7%	5,0%	4,3%	4,7%	4,3%
Betoneira	1,7%	1,8%	2,0%	1,8%	1,5%	1,0%	0,8%	0,5%	0,3%
Baú Lonado	0,7%	0,6%	0,6%	0,7%	1,1%	0,7%	0,5%	0,5%	0,7%
Outras / Diversas	10,4%	10,7%	10,7%	11,5%	12,4%	12,9%	13,4%	13,7%	12,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2018 - Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

Tráfego nas estradas pedagiadas com luz amarela...

A Austin estima que o tráfego de veículos nas estradas brasileiras pedagiadas deverão registrar 1,855 bilhão de passagens de veículos em 2018, apurando aumento da ordem de 1,1% sobre 2017 (1,835 bilhão). Os veículos leves devem apresentam aumento de 2,2% e os veículos pesados de 1,4%. O ritmo de crescimento do tráfego de veículo um pouco menor em 2018 (1,1%) em relação a 2017 (2,9%) deve-se aos reflexos negativos gerados pela paralisação dos caminhoneiros neste ano.

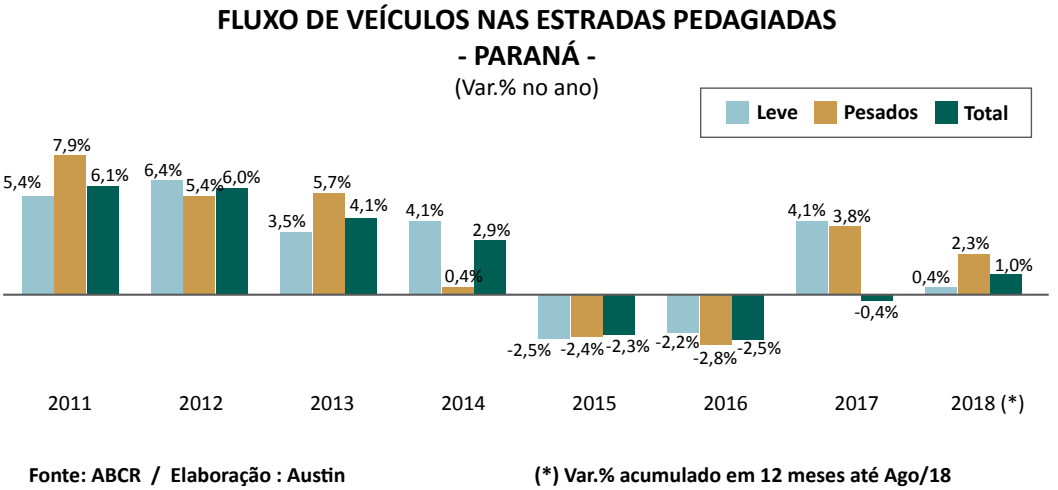
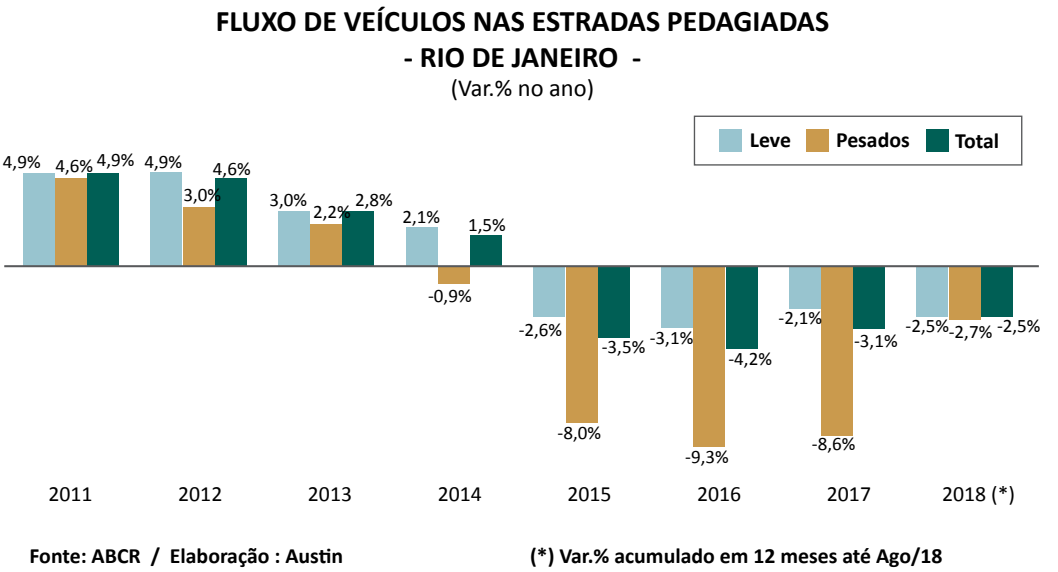
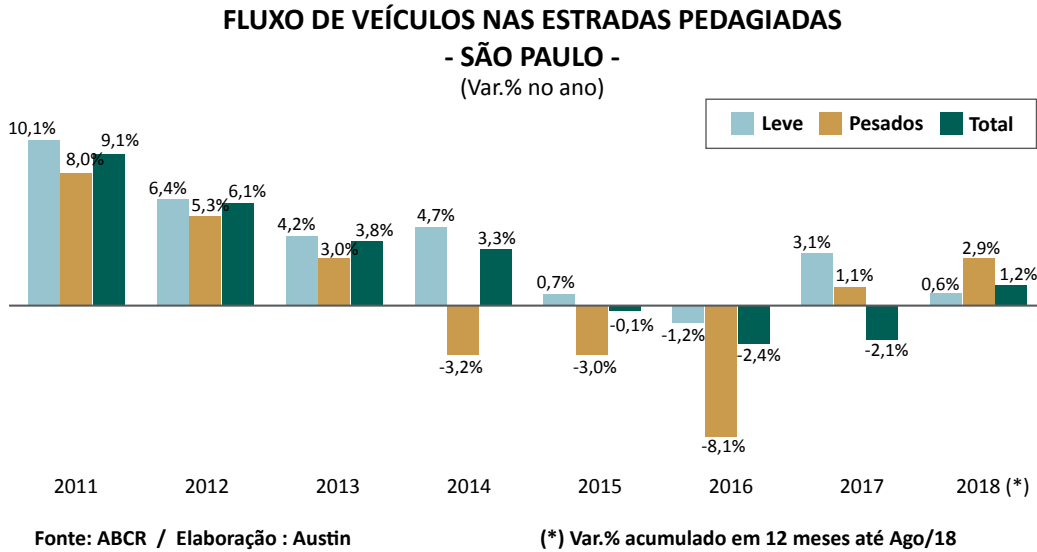
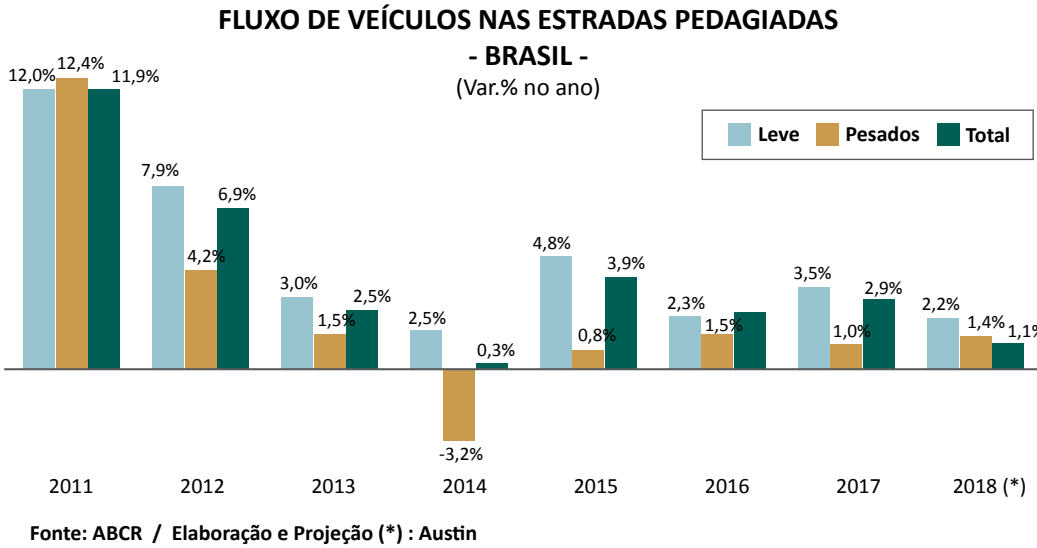
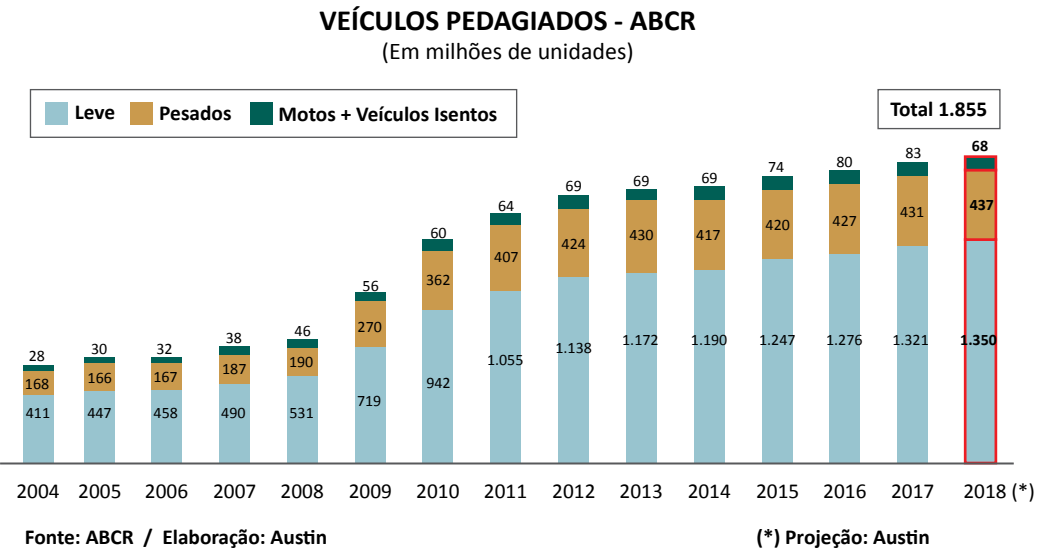
O indicador de tráfego nas estradas é bom orientador sobre a dinâmica macroeconômica; ou seja, é um termômetro da atividade econômica no país (produção e vendas), pois um maior fluxo de veículos leves e pesados nas estradas indica que o Brasil está em crescimento e com reflexos sobre emprego e renda.

A estimativa da Austin de expansão de tráfego de veículos nas rodovias pedagiadas de 1,1% está alinhada com sua projeção de expansão do PIB também de 1,1% para 2018. Já para 2019, a estimativa média de mercado é expansão do PIB da ordem de 2,2%; portanto, podemos esperar maior volume de tráfego de veículos nas estradas pedagiadas da mesma ordem.

Com relação aos estados pesquisados e publicados pela ABCR, as estradas de São Paulo e do Paraná deverão apurar expansão no tráfego de veículos da ordem de 1,2% e 1,0%, respectivamente. A expansão nas estradas de São Paulo e Paraná, muito provavelmente, está relacionada à maior atividade do comércio exterior com maior volume nos portos de Santos e Paranaguá.

Já o estado do Rio de Janeiro deverá anotar retração de 2,5% e, com isso, registrar o quarto ano consecutivo de redução e, muito provavelmente, esse mau desempenho está relacionado ao crescente nível de roubos e furtos de caminhões e cargas.





COMO SERÁ O AMANHÃ?

Transformações, oportunidades e desafios na logística

Por José Geraldo Vantine



A) O Futuro visto do passado

Uma boa reflexão sobre o amanhã é revisitar o passado, avaliando os fatores e consequências das mudanças conhecidas. E para isso, como protagonista da história moderna da Logística, tenho o privilégio de ter vivido cada passo desde meu primeiro emprego na General Motors, há 45 anos, recém-formado e já no Departamento de supply.

É um registro importante parra quem chegou depois e estudou pouco. Embora nos EUA pós-guerra tenha havido uma explosão de consumo – aí nasceu o marketing – a expansão comercial deu lugar aos modelos de distribuição comercial, na década de 1950, e muito tempo depois ao modelo de distribuição física, na década de 1980. Portanto, o que eu praticava nos projetos de fábrica da GMB em Detroit foi a Logística Industrial que engloba movimentação, armazenagem de materiais e layout. Nesse período, a única grande mudança nos modelos de gestão empresarial e processos industriais foi o modelo TPS – Toyota Production System com baixo reflexo na Logística, o que no Brasil só veio ocorrer na década de 1990.

Até então, poucas transformações ocorreram e começamos a “pensar o futuro” lá pelos anos 1988/1989 devido a fatores que dali em diante passaram a ter impactos constantes:

1. Gestão da Logística Integrada (antes em dois grupos: Administração de Materiais e Distribuição Física);
2. Globalização Comercial, Financeira e de Informação;
3. União Europeia e Formação de Blocos Econômicos;
4. Cenário Político conturbado no Brasil;
5. Cenário Econômico desastroso no Brasil;
6. Início e avanço rápido das Tecnologias (informação e Processos);
7. Mudanças em Modelos Organizacionais e Gestão de Processos.

B) Profetas e Profecias

Posso afirmar que, olhando do final da década de 1980 até inícios dos anos 2000, a releitura não indica nenhum grande impacto na Logística. Mas tudo mudou a partir daí!



E, com um fator muito importante: Os profetas de amanhã, entre os quais também me incluo, pouco acertaram em suas profecias. Porque enxergar efeitos de fatos presentes no futuro não é fácil!

1. Com a estabilização do Real, em 1994, entramos no ciclo da “PRODUCTLOG – Produtividade na Logística”. Não aconteceu.
2. Com a introdução do ERP, WMS e TMS, entendíamos que seria possível introdução de novos modelos de integração “Fornecedor – Varejo” como VMI, CRP, ECR. Nada foi pra frente.
3. Achávamos que o EDI seria substituído pela troca instantânea de informação inter-company. Só foi acontecer com a introdução da tecnologia digital.
4. Com a criação da Secretaria Especial dos Portos, projetamos forte crescimento da cabotagem. Teve crescimento vegetativo.
5. Com o PIL – Programa de Investimento em Logística e a EPL – Empresa de Planejamento e Logística, acreditamos no crescimento do modal ferroviário e ampliação do modal hidroviário. Engano total! Só projetos e roubo de bilhões de reais.

E porque erramos tanto? Enquanto a China crescia como potência econômica, o Brasil com um governo de esquerda-populista entrou numa fase de incertezas, indefinições e com o agravante de uma política errática e roubos monstruosos nos investimentos levando à retração.

C) FUTURO: Transformações, Oportunidades e Desafios da Logística

Alvin Toffler, escritor e futurista americano, conhecido pelos livros com foco em revolução das comunicações e da tecnologia digital, disse em sua obra prima de 1980, “A Terceira Onda”:

“Na terceira onda, a principal inovação está no fato que o conhecimento passou a ser um meio dominante na produção de riquezas”.

Acertou em cheio, há quase 40 anos!

Só que em 2012, o governo alemão criou um projeto estratégico denominado Zukunftsprojekt Industrie 4.0 (projeto para o futuro Indústria 4.0), focado em robótica e tecnologias digitais. Portanto posso concluir que Indústria 4.0 = 3ª ONDA

E vamos seguir nas reflexões:

1.) TRANSFORMAÇÕES 1: Na minha visão a mais concreta com sérios impactos na Logística do amanhã está na Pessoa/ Recursos Humanos. Ao mesmo tempo em que Logística passou de acessório para essencial, temos profissionais entrantes da Geração “Y” (que já está em posição de comando) e a Geração “Z”. Além dos conflitos com as duas gerações anteriores, o mais grave é que essas duas últimas são do tipo “errar e corrigir rápido”, sem paciência e baixa formação fundamental na teoria logística.

Vamos entrar numa fase de alongamento dos profissionais mais antigos para garantir a estabilidade dos processos.

2.) TRANSFORMAÇÕES 2: Sem dúvida o maior deles está na Logística Comercial resultante das mudanças do e-commerce tradicional para o Omnichannel e o Marketplace.

3.) OPORTUNIDADES: São amplas. Basta entender as imagens abaixo:



Podendo abusar do termo “Logística 4.0”, as oportunidades para a Logística são crescentes e talvez de maior crescimento. Por quê? Porque na gestão empresarial (Indústria, Transportes e Varejo), a logística saiu de coadjuvante para protagonista do sucesso e dos resultados!

4.) DESAFIOS: Não são poucos para essa Logística de alta performance, mas para os próximos anos podemos agrupar, conforme ilustrado a seguir:



E complementando os desafios, para entender as novas tecnologias e suas aplicações para a Logística dos próximos anos:



CONCLUSÕES:

- Logística é a principal e mais importante área da ciência da administração empresarial responsável por cumprir metas e assegurar resultados;
- As Transformações tendem a se acelerar aumentando a complexidade da Gestão e Operação Logística em decorrência da concorrência desenfreada e descontrolada do mercado consumidor;
- As Oportunidades em Logística são crescentes em todos os segmentos, mas necessita de profissionais habilitados, competentes, criativos, atualizados e com perfil analítico bem fundamentado;
- Os Desafios são enormes e aí está o principal obstáculo para o bom entendimento das oportunidades, se as empresas e os profissionais não souberem compreender como ocorrem e o que causam as transformações.

José Geraldo Vantine, engenheiro formado na primeira turma da EEI - Escola de Engenharia Industrial (1972) com vários cursos de especialização em Logística e Supply Chain Management nos EUA (The Ohio State University e University of North Flórida), na Inglaterra (Cranfield School of Management) e Japão (JUSE – Union of Japanese Scientists and Engineers).



LOGÍSTICA, SUPPLY CHAIN, TRANSPORTE, INTERMODALIDADE, LOGÍSTICA IN-HOUSE

Tudo isto, e mais, você encontra nas páginas da revista Logweb (impressa e digital) – referência em logística.

E TAMBÉM

No Portal Logweb, na Revista Modal Marítimo (impressa e digital), no Canal Logweb, no Facebook, no Instagram e no Twitter da revista

O máximo de mídia para a divulgação da sua marca, da sua empresa, do seu produto e do seu serviço.

NÃO PERCA TEMPO.
NÃO PERCA MERCADO.

ANUNCIE

APROVEITE NOSSOS PREÇOS
ESPECIAIS PARA PACOTES,
INCLUSIVE PARA 2019.

MÍDIA PARCEIRA



REVISTA
Logweb

11 3964.3744

11 3964.3165

luis.claudio@logweb.com.br

valeria.lima@logweb.com.br

www.logweb.com.br

www.modalmaritimo.com.br

f Portal e Revista Logweb

@logweb_editora

in logweb_editora

Canal Logweb

grupologweb



O FUTURO DO TRC PELOS OLHOS DE Antonio C.M. Ruyz

Por Antonio C. M. Ruyz



Com o lema do governo “Cinquenta anos em cinco”, o presidente JK deu início ao maior projeto de rodovias que o Brasil já teve e construiu 20 mil quilômetros de estradas. Diante de toda esta malha, parecia certo que o transporte rodoviário de cargas seria impulsionado.

Sessenta anos após toda esta expansão, ainda saímos do Sul do país com destino ao Norte levando produtos em nossos caminhões, já que 67% do que se produz no Brasil passa pelo transporte rodoviário de cargas.

Após todas essas décadas, o transporte rodoviário de cargas brasileiro passou por grandes transformações, seja com a evolução dos veículos que cada vez mais estão inteligentes e nos permitem uma maior desempenho e resultado, ou no aspecto jurídico, em que sempre estamos buscando leis que possam permitir uma maior segurança em nosso negócio.

Esta transformação é constante no dia-a-dia do transportador e num simples piscar de olhos estaremos em 2050. E eu pergunto: como estará o modal rodoviário de cargas? Será que já estamos pensando no futuro do setor?

Com este pensamento cada vez mais afluído, a COMJOVEM passa a ter um papel ainda mais importante. Hoje já são 11 anos de estrada e cada vez mais estamos nos consolidando no setor. É como o presidente da NTC, José Helio Fernandes, sempre fala: “A COMJOVEM está sendo protagonista”.

E é pensando no futuro que a COMJOVEM busca constantemente em seus eventos temas que estimulam o jovem a pensar fora da caixa e buscar inovação. Quando abordamos o tema inovação não estamos falando em apenas tecnologia, estamos falando de inovar como pessoas, como profissionais em busca do conhecimento constante.

Estamos em constate evolução, e precisamos cada vez mais pensar como será o transporte de cargas nas próximas décadas: será sobre rodas? Vamos ter motoristas em nossos caminhões? Mas algo é certo: num país como o Brasil, com dimensões continentais, não tem como não pensar cada vez mais na integração entre os modais.

A COMJOVEM tem participado de vários programas com CNT/SEST/SENAT/ITL e com os próprios fornecedores com objetivo de pensar no futuro. Estamos todos preocupados com as mudanças que estão para acontecer, portanto precisamos nos antecipar às novas tendências.

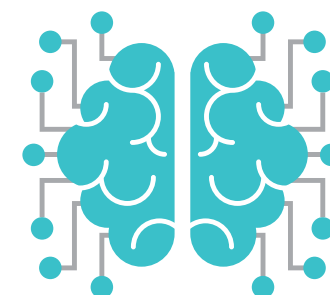
Um exemplo destas boas praticas é o Fórum de Inovação do Transporte, que tem como objetivo pesquisar, informar, acompanhar e apresentar as novidades nas áreas de tecnologia e de inovação para o setor de transporte. O ITL (Instituto de Transporte e Logística) coordena as ações e com uma parceria com SEST/SENAT e com Universidade de Stanford, dos Estados Unidos, vem proporcionando aos seus participantes uma forma de ver modelos de negócios e tecnologias para o setor que sejam capazes de possibilitar o desenvolvimento. A COMJOVEM está participando e contribuindo para esse objetivo.

Nesta revolução tecnológica não podemos esquecer as STARTUPS que se tornaram uma ponte muito importante para a inovação. Pensando nisso, a CNT criou o CONECTA, um programa de incentivo à STARTUPS relacionadas ao transporte e seus modais.

Diante desta evolução, a Mercedes-Benz do Brasil criou um projeto chamado “Cliente 4.0”, que tem como objetivo pensar o futuro do TRC. Hoje, 20 jovens empresários que estão na linha de sucessão de suas empresas, estão participando desse projeto que é pautado no conhecimento e na tecnologia.

Temos a certeza de que estamos contribuindo para a evolução dos integrantes do COMJOVEM, a cada ano eles se aperfeiçoam e contribuem com o setor, inclusive dentro das entidades e na esfera política.

Sou muito grato a todas as oportunidades que a COMJOVEM me proporcionou. Estou desde 2011 participando e a cada ano que passa aprendo mais como pessoa e como profissional. Ninguém precisa dominar todos os assuntos, basta saber que sempre terá alguém disposto a explicar. Este é o espírito da COMJOVEM.



Antônio Ruyz é Vice-coordenador da COMJOVEM Nacional, comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística; Diretor Executivo do SINTROPAR; Conselheiro Fiscal da FETRANSPAR; Coordenador da Câmara de Transporte e Mobilidade do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Cascavel no Paraná e Diretor de Negócios da TRANSRUYZ Transportes.





PANORAMA DO SEGMENTO DE TRANSPORTES de produtos perigosos

Por José Maria Gomes

É impossível imaginar um mundo sem transformação ou sem movimento. Tudo à nossa volta se transforma, movimenta-se. Os produtos que consumimos ou utilizamos no dia-a-dia, quase que na sua totalidade, em algum momento sofreram alguma transformação e foram movimentados. Constantemente, matérias primas estão sendo convertidas em produtos acabados e frequentemente são movimentados interna e/ou externamente em uma organização.

Podemos concluir, então, que em qualquer economia organizada, o transporte tem função fundamental. Segundo estudiosos, o transporte representa um dos elementos mais importantes da logística.

Especialistas afirmam que o transporte rodoviário de cargas é responsável por mais de 60% do volume total de mercadorias movimentadas no Brasil. Os custos logísticos correspondem a 12,3% do PIB brasileiro. No âmbito das empresas, esses gastos com logística representam 7,6% da receita líquida, considerando todos os custos com transporte, estoque e armazenagem.

Num país de proporções continentais, atender todo o território nacional sem infraestrutura é sem dúvida um grande desafio do transporte de cargas. Contudo, este não é o único entrave para o segmento de transporte de produto perigosos. No Brasil, o número de diplomas que regulamentam o transporte rodoviário de cargas, atingiu em novembro de 2017 a marca de 291. Deste total, 134 (46%) são referentes apenas ao transporte de produtos perigosos e estão assim distribuídos:

Quadro de distribuição dos órgãos envolvidos nas legislações mencionadas para o Transporte:



INSTRUMENTO LEGAL OU TÉCNICO (Âmbito Federal)	QUANTIDADE
Decretos Lei	2
Leis	17
Leis Complementares	2
Decretos	15
Resoluções	125
Portarias	32
Regulamentos Técnicos	29
Instruções Normativas	5
Normas Brasileiras	25
Normas Regulamentadoras	11
Regulamentos de Avaliação da Conformidade	13
Deliberações	15

Para as empresas que atuam no transporte de produtos perigosos, além dos órgãos governamentais e técnicos, o setor necessita atender também aos requisitos da indústria. A Associação Brasileira da Indústria Química (ABIQUM) desenvolveu em 2001 o Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade (SASSMAQ rodoviário), cujo objetivo principal foi o de oferecer informações rápidas e precisas do fornecedor e tornar mais ágil o processo de qualificação e contratação dos prestadores de serviços do transporte de produtos químicos.

De acordo com pesquisa realizada pela GKO Informática/RC Sollis, líder no mercado de TMS (Sistema de Gerenciamento de Transporte), com o apoio da Associação Brasileira de Logística (ABRALOG) e do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (SETCESP), o cenário para o setor é preocupante.

A crise instalada e agravada nos últimos meses, aumentou mais ainda a pressão sobre os preços de frete praticados em 2016 e 2017, atingindo níveis de ruptura. A enquete detectou que 89% dos embarcadores pesquisados reduziram a conta-frete e 33% dos transportadores não conseguiram reajuste nos últimos dois anos. A perspectiva de preços para 2018 é de aumento do risco de operação. De um lado, embarcadores julgam estar pagando caro pelo serviço e de outro, transportadores estão operando com preços abaixo do limite de ruptura. Muitos transportadores correm o risco de não sobreviverem devido à baixa ou nenhuma margem de operação, baixa capacidade de inovação ou pouca tecnologia.

Conforme dados divulgados pela ABIQUIM, o desempenho da indústria química atingiu níveis satisfatórios em 2017. O Brasil ocupa a 8ª posição no ranking mundial em vendas líquidas, estando abaixo de França, Índia, Coreia do Sul, Alemanha, Japão, Estados Unidos e China, segundo a associação da indústria química.

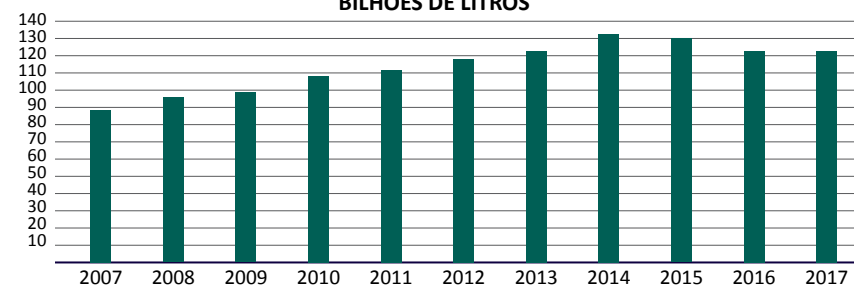
De acordo com o Guia da Indústria Química Brasileira – Edição 2015/2016 – ABIQUIM, existem 961 fábricas de produtos químicos de uso industrial no Brasil.

De acordo com pesquisas, a indústria química prevê uma redução substancial nos investimentos em novas plantas químicas, como mostra o quadro com os investimentos realizados e programados, em bilhões de dólares. Significa que o volume será compensado pelas importações, justificando a falta de produção nacional pela falta de investimentos em plantas no Brasil. Esse crescimento também deve ser tímido e vai acompanhar o crescimento do PIB:

INVESTIMENTOS REALIZADOS E PROGRAMADOS (EM US\$ BILHÕES) - 1995 A 2022



Verifica-se que os combustíveis, que representam a maior participação no volume transportado, acompanham a evolução do PIB. Os volumes de vendas de combustíveis cresceram 0,6% em relação a 2016 e bateram a casa de 125 bilhões de litros, conforme dados da ANP:

VENDAS DE COMBUSTÍVEIS
BILHÕES DE LITROS

Diante desses cenários, tudo nos leva a crer que estamos saindo desta crise, considerada a maior e mais prolongada dos últimos tempos, para uma recuperação ainda tímida. Acreditamos também que o transporte de produtos perigosos terá o crescimento em função da recuperação do mercado interno e expansão das importações e exportações.

José Maria Gomes

- Bacharel em Administração de Empresas, formado pela Faculdade Oswaldo Cruz
- Diversos cursos de especialização na área de Transporte e Gestão Empresarial

APROXIMANDO PESSOAS,
CRIANDO SOLUÇÕES

Com mais de 30 anos de atuação no Transporte Rodoviário de Cargas, a DBA&C Associados conhece como ninguém esse setor, desenvolvendo projetos e executando ações nas áreas de eventos e comunicação. Através da DBA&C você pode falar e se relacionar com empresas de transportes, seus fornecedores e suas entidades de classe.

DBA&C
ASSOCIADOS

DBA&C Associados

Tel.: +55 (11) 4810-4098

Endereço: Rua da Gávea, 1390, 3º andar, sala 35, Vila Maria, São Paulo-SP **CEP:** 02121-020

SETCEPAR É REFERÊNCIA

Para o transporte rodoviário de cargas em todo país

Por Marcos Battistella



O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná – SETCEPAR, completou 75 anos de história em junho deste ano, representando mais de 12 mil empresas no estado.

Com 355 empresas associadas e cinco sedes no Paraná – Curitiba, Londrina, Campo Mourão, Paranavaí e Paranaguá – nosso sindicato lidera há mais de sete décadas reivindicações contra as péssimas condições das rodovias, dificuldades na comunicação antes mesmo da chegada do aparelho celular e da melhoria do sinal de rádio, luta por condições mais adequadas para os motoristas de caminhões nos postos de combustíveis, diminuição da tarifa de pedágio, e investimentos em mais segurança para inibir o roubo de cargas e caminhões.

Entre nossas conquistas mais recentes estão a Lei do Motorista e a criação e instalação da Delegacia de Furtos e Roubos de Cargas em Curitiba. Mas acontecimentos nacionais recentes também influenciaram na nossa atividade de diferentes formas.

Com a Reforma Trabalhista, tivemos a flexibilização das jornadas de trabalho, mudanças no que diz respeito às diárias de viagens, contratação de autônomos, homologação do acordo extrajudicial e o item em que a presença de um sindicato forte e atuante como o nosso é fundamental: a flexibilização da legislação vigente de acordo com o que foi decidido nas negociações coletivas de trabalho.

Não podemos deixar de citar também a greve dos caminhoneiros autônomos que ocorreu no fim de maio de 2018. Foi um

momento histórico para o país, que mostrou o quanto nosso trabalho é importante para todos os setores e interfere diretamente na vida de toda a sociedade.

Apesar do estopim da mobilização ter sido a política de preços adotada pela Petrobras, mudanças relevantes aconteceram, como a isenção no pedágio do eixo suspenso. Mas as mudanças só poderão ser realmente sentidas a médio e longo prazo. A nova tabela do frete, divulgada às pressas pela ANTT na ocasião, gerou muitas dúvidas e foi capaz de paralisar o nosso agronegócio.

Outro ponto decorrente da paralisação foi a aprovação do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas pela Câmara dos Deputados que trará benefícios importantes para o setor, como melhoria da infraestrutura para os motoristas nos pontos de parada, contratação de autônomos pelas empresas de transporte e seguro obrigatório. É uma reivindicação antiga e, depois de ficar meses parada, teve finalmente um andamento.

Além disso, o SETCEPAR representa os empresários do TRC em atividades importantes, como negociações coletivas de trabalho e a aproximação com autoridades e autarquias municipais, estaduais e federais, se tornando referência para todo o país.

Para as empresas associadas, disponibilizamos o Clube de Benefícios, que inclui uma série de vantagens, assim como serviços de recrutamento e seleção de profissionais, espaço para eventos e parcerias com companhias de diferentes áreas de atuação e o amplo serviço de assessoria jurídica.

O Sindicato também lidera a articulação de questões técnicas, operacionais e mercadológicas, promovendo eventos para debate, formação, capacitação e qualificação dos profissionais que atuam no transporte rodoviário de cargas e logística.

Desde 2017, um dos pilares da administração do SETCEPAR é a qualificação e capacitação dos profissionais do setor. Para isso, lançamos no início deste ano a Universidade Livre do Transporte, com o objetivo de fortalecer ainda mais o compromisso com a especialização do setor como um todo, seja através dos cursos promovidos constantemente nas nossas sedes, pelo MBA à distância, pioneiro no país, em Gestão Estratégica de Empresas

de Transporte Rodoviário de Carga ou o recém-lançado curso técnico de qualificação em TRC e Logística, ambos em parceria com a UniOpet.

O SETCEPAR também investe para encontrar novos líderes no segmento, por meio da COMJOVEM – Comissão de Jovens Empresários e Executivos no Estado do Paraná, com a proposta de integrar as novas gerações que atuam no Transporte Rodoviário de Cargas, despertando-os para que sejam as futuras lideranças do setor, ao mesmo tempo que os incentiva para a sucessão das empresas. E essa iniciativa, iniciada há uma década por sindicatos de todo país, tem sido reconhecida cada vez mais como um mecanismo de transformação, já que esses jovens têm como escola a experiência de profissionais atuantes e reconhecidos do TRC.

Mas ainda temos muito a fazer. Apesar das importantes conquistas citadas aqui, o desafio das empresas do transporte rodoviário de cargas para se destacarem no seu ramo de atuação é constante.

A meta do SETCEPAR é crescer e solidificar cada vez mais a atuação junto a todos os empresários do TRC. Por isso utiliza o slogan: “Fazemos mais pelo seu negócio! “

Marcos Battistella**Formação:**

- Administração (faculdade de Administração e Economia)
- Pós Graduado em Logística – ISAE /FGV

Atividades Profissionais:

- Rodomar Veículos – Gerente Operacional
- BBM Logística – Diretor de Operações
- Atualmente ocupa o Conselho Superior da BBM Logística



SINDIPESA

busca destacar seus associados por meio do Selo de Qualidade

Por Júlio Simões

O SINDIPESA – Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais – foi fundado em 1989 devido à necessidade das empresas que compõem os segmentos econômicos serem representadas nas esferas governamentais.

Atualmente, é parte obrigatória e reconhecida nos processos de produção e revisão de qualquer legislação ou regulamento envolvendo o transporte rodoviário de cargas pesadas e superdimensionadas, assim como o trânsito de guindastes e demais veículos especiais.

Seu objetivo é defender as empresas deste segmento com uma só voz, influenciando de forma positiva ações governamentais no sentido de fazer avançar a imagem, eficiência, competitividade e lucratividade do setor. E, também, promover programas educacionais e pesquisas para a melhoria da segurança, desenvolvimento de equipamentos e novas tecnologias para o desenvolvimento de um ambiente saudável para os negócios e, ainda, de ajudar os membros a administrarem seus negócios de forma mais eficiente e segura, monitorando a legislação e as políticas regulatórias que afetam o setor nos níveis estadual e nacional.

Nessa linha de atuação, o SINDIPESA lançou o Selo de Qualidade para disponibilizar às associadas um certificado de qualidade de abrangência nacional, tendo como principal foco os procedimentos de operação e segurança em movimentação de cargas e que seja auditado por empresas certificadoras nacionais e internacionais garantindo, desta forma, a total transparência e acreditação.

O objetivo principal é distinguir as empresas para que as seguradoras tenham como analisar os riscos de forma diferenciada e mitigá-los nas operações de movimentação de carga em função do atendimento de todos os requisitos para sua. A ideia é que o selo passe a ser uma exigência pelos tomadores de serviços, colaborando desta forma para que ele seja reconhecido como um diferencial no mercado.

Atualmente, no Brasil existem centenas de empresas que prestam serviços de içamento com diferentes níveis de qualidade técnica e operacional. Algumas delas já adotam processos de planejamento e segurança e buscam a excelência na prestação dos serviços; porém, não são diferenciados pelos tomadores de serviço e outros.



A empresa detentora deste selo poderá prover a seus clientes e investidores um elevado e diferenciado padrão de operação e principalmente a garantia da segurança em suas operações.

As empresas que desejarem obter o Selo de Qualidade SINDIPESA passarão por uma auditoria nos itens de Mão-de-Obra; Manutenção; Planejamento de Movimentação de Carga; Segurança, Saúde e Meio Ambiente; Certificações; e Declaração de Ética e Conduta. Essas auditorias serão realizadas, obrigatoriamente, pela ABENDI (Associação Brasileira de Ensaios Não Destrutivos e Inspeção), no caso de Mão-de-Obra. E para os demais itens pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas); DNV (Det Norske Veritas); ABS (American Bureau of Shipping); SGS (Société Générale de Surveillance) e Bureau Veritas.

Para obtenção do Certificado de Qualidade do SINDIPESA, que tem validade de dois anos a contar da data da emissão e pode ser renovado mediante aprovação de 100% dos critérios estabelecidos no programa, todos os itens auditados deverão estar em plena conformidade pela empresa auditora.

Para o segmento de transporte, o SINDIPESA já está preparando algo similar, que possa conferir às empresas um diferencial no mercado. Além disso, o sindicato firmou parceria com o SETCESP no intuito de unir forças no setor e agregar valor a todos que participam do segmento de transportes. Com essa parceria, os associados do SINDIPESA podem participar do cadastramento e recadastramento do RNTRC e dos cursos e treinamentos oferecidos pelo SETCESP, pelo mesmo custo que este oferece aos seus associados.

Por acreditar que informação e boa comunicação sejam imprescindíveis, não apenas ao segmento de Transportes e Movimentação de Cargas, mas também para todos os que direta ou indiretamente se relacionam com ele e com as autoridades competentes, o SINDIPESA produz um jornal com notícias do setor e das ações realizadas pela entidade com informações que impactam o setor.

Como é possível observar, trabalho não falta. Todas essas ações são desenvolvidas e pensadas por uma equipe especializada e focada para dar suporte aos associados no dia-a-dia de seus negócios. O fato é que juntos somos mais fortes e capazes de promover mudanças e melhorias em nosso setor. Basta um voto de confiança.



Júlio Simões, fundador e presidente da Locar Guindastes e Transportes Multimodais Ltda e presidente do SINDIPESA.



O COLABORADOR DA SUA EMPRESA ESTÁ preparado para ser 4.0?

Por Ivete Costa



Foi na edição de 2011 da Feira de Hannover que o conceito da Indústria 4.0 começou a ser revelado ao público em geral. Originou-se de um projeto de estratégia de alta tecnologia do governo alemão, promovendo a informatização da fábrica. Voltada originalmente para o setor industrial, a Indústria 4.0 está em diversos setores da economia para integrar e assimilar conceitos como: Internet das Coisas (Internet of Things – IoT), Internet dos Serviços (Internet of Services – IoS), Internet dos Dados (Internet of Data – IoD), Sistemas de Produção Ciberfísicos (Cyber Physical Systems – CPS), Produtos Inteligentes, etc.

Na atual atmosfera competitiva, com o surgimento de tecnologias cada vez mais inovadoras, as pressões se tornam mais complexas, aumentando a exigência na eficiência operacional e a urgência em lidar com a lealdade dos trabalhadores que, em muitos ambientes organizacionais, está em declínio. Como atrair, desenvolver e reter os talentos?

Klaus Schwab, autor do livro “A Quarta Revolução industrial”, publicado em 2016, conta que “estamos a bordo de uma revolução tecnológica que transformará fundamentalmente a forma como vivemos, trabalhamos e nos relacionamos. Em sua escala, alcance e complexidade, a transformação será diferente de qualquer coisa que o ser humano tenha experimentado antes”.

É muito importante reconhecer a necessidade de preparar sua empresa e os colaboradores para introdução desses novos conceitos, assim como avaliar o nível de maturidade da equipe, equipamentos, clientes, fornecedores e gestão. Estes níveis são frequentemente compostos por práticas, processos, ferramentas e tecnologias utilizadas para aumentar a eficiência da organização. A “entrega” representa os resultados que a organização espera de seus colaboradores com relação às suas responsabilidades. Há uma relação entre competência individual e entrega: a organização investe no aprimoramento das competências individuais como forma de alavancar os resultados alcançados por cada colaborador.

Seja através da contratação de novos funcionários, seja através do treinamento, ou ainda através da capacitação e reciclagem dos profissionais, é preciso garantir que seus trabalhadores tenham afinidade tanto com a sua cultura administrativa quanto com as exigências do mercado e da inovação na busca pela excelência.

O desafio dos líderes não se conclui ao descobrir e aprimorar talentos. Faz parte, e é essencial, também conhecer as pessoas e suas histórias, perspectivas, anseios, dificuldades e sonhos. Conhecer profundamente sua equipe, despertar e incentivar o melhor de cada um. Treinar e capacitar com visão de futuro, tanto no conhecimento técnico, quanto comportamental. Atuar em total sintonia com o RH, gerindo os processos como um todo, participando da seleção em todos os cargos estratégicos, das dinâmicas de grupo, dos treinamentos. Ouvindo e prestando atenção às demandas de cada um, observando-os enquanto indivíduos importantes de uma engrenagem, com foco no sucesso individual e coletivo.

Conceito de *Employer Branding*

Em um cenário cada vez mais competitivo, construir uma boa reputação é fundamental para que as empresas atraiam e retenham talentos. Reconhece-se que o capital humano é o grande fator de sucesso e diferenciador das organizações. Os colaboradores procuram constantemente funções desafiantes, estimulantes e uma progressão de carreira bem definida. Atrair e reter os melhores, que preencham posições estratégicas de uma forma bem sucedida e que acrescentem valor, passou a ser o maior desafio das organizações na gestão de pessoas.

O termo *employer branding* diz respeito à reputação de uma empresa como empregadora. O importante é que seu *employer branding* seja composto de características atrativas para o tipo de colaborador que você deseja captar ou reter.

Tanto a empresa quanto o colaborador precisam estar cientes da necessidade de um período de adaptação para compreenderem a mudança e tratá-la como mais um desafio, não como um entrave ou apenas mais uma imposição. Os novos sistemas atuarão para ajudar, otimizar e aperfeiçoar todo o processo na empresa.

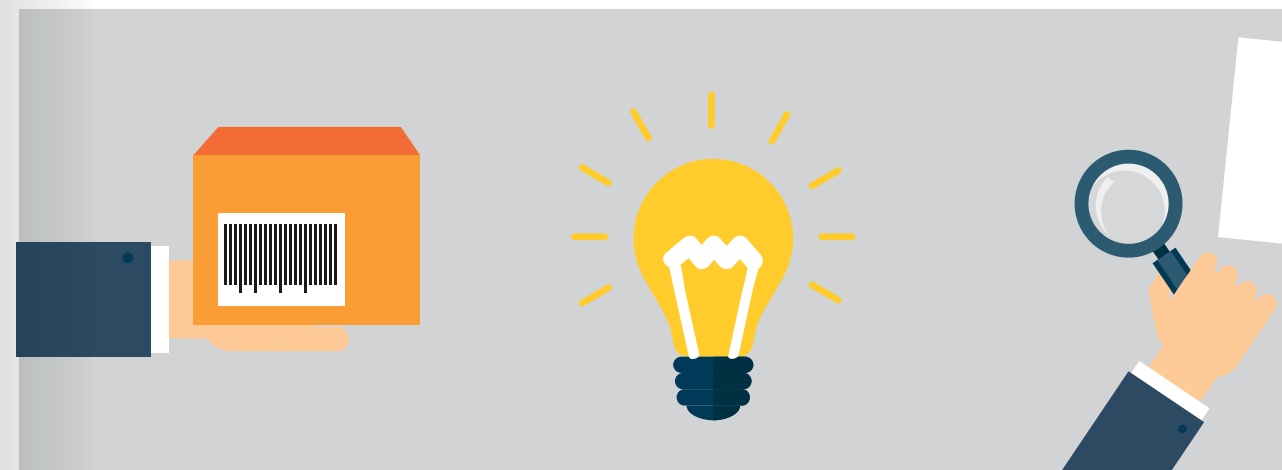
Deve-se observar e avaliar os seguintes aspectos, que são relevantes como atratividade:

- Características econômicas: salário, sistema de compensações justo e equilibrado, estabilidade no emprego e flexibilidade no horário de trabalho;
- Características psicológicas: cultura organizacional clara e objetiva, relações interpessoais saudáveis, avaliação objetiva de resultados e feedback;
- Características funcionais: conteúdo do trabalho, oportunidades de desenvolvimento de carreira;
- Características organizacionais: posicionamento que a empresa ocupa no mercado, a história da organização, reputação e o estilo de gestão.

Desafios para as empresas

O mundo do trabalho tem passado por mudanças relevantes nos últimos anos e busca acompanhar a revolução tecnológica e a globalização. Os tempos atuais requerem novas formas de produzir e trabalhar, exigindo modificações no perfil das profissões, da gestão de pessoas e dos profissionais. Tamaña revolução implica em desafios constantes e necessidade de se reinventar. Cada organização precisará “descobrir” e destacar seu DNA organizacional, criando suas próprias estratégias e modus operandi na política de recursos humanos e gestão de pessoas.

O principal foco de uma organização é o cliente. E hoje, temos um cliente exigente, quer ser atendido o mais rapidamente possível, ao menor custo e qualidade. E este é um grande desafio do setor. E nesta equação entra uma integração de toda a cadeia de abastecimento que possa trazer informação em tempo real e agilidade para responder rapidamente a qualquer questão do cliente, em qualquer parte do mundo e de forma sustentável para a empresa.





O que realmente vai assegurar diferenciais competitivos sustentáveis às empresas não é a simples adoção da Indústria 4.0, mas a capacidade de utilizar seus recursos para criar experiências únicas e inovadoras para seus clientes. Essas experiências, que poderão ser aceleradas e levadas a novos patamares, serão o segredo do sucesso das empresas nesse novo ambiente de negócios.

Os desafios dos colaboradores

O profissional na Indústria 4.0 terá que lidar com tecnologias e com uma forma de trabalhar diferente da qual conhecia e da qual foi capacitado para lidar. Terá de agregar ao trabalho braçal a aplicação do conhecimento, habilidades e atuação colaborativa. É preciso estar aberto a mudanças, ter flexibilidade para se adaptar às novas funções e se habituar a uma aprendizagem multidisciplinar contínua. O trabalho em equipe e a cooperação se tornarão mais importantes.

A tendência é que o número de pessoas com alta qualificação aumente no mercado. “O papel do líder, por exemplo, passa a ser ainda mais importante. Em vez de controlar as horas de produção, ele alinhará as tarefas e fará a equipe trabalhar unida”, afirma Eduardo de Senzi Zancul, da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP).

Estudos recentes indicam que as transformações tecnológicas advindas da Indústria 4.0 exigirão que os trabalhadores aprendam novas habilidades e se reciclem em um ritmo muito

mais rápido e dinâmico para garantir sua recolocação no mercado de trabalho e suprir as novas demandas por mão-de-obra. A capacitação pode ocorrer através da absorção de conhecimentos relacionados às tecnologias para operar sistemas cada vez mais dinâmicos e complexos, ou o desenvolvimento de outras habilidades como habilidades cognitivas, sistêmicas, de resolução de problemas complexos e ainda comportamentais.

Cabe ao colaborador compreender que esse tempo já está acontecendo e quem quiser fazer parte desse momento terá de aceitá-lo, buscando novas habilidades e qualificações, porque as empresas exigirão um colaborador muito mais versátil, ágil e conectado.

Ivete Costa, especialista em Gestão de Pessoas, Constelação Sistêmica Organizacional, diretora de comportamento e desenvolvimento da Attitude Empreendedora, Coaching de Liderança, palestrantes e escritora.



Trânsito Seguro: Eu faço a diferença.



Rubens não sabe quantos alqueires de cana-de-açúcar terá no futuro, mas sabe que os caminhões autônomos ajudarão na colheita.

Como o Volvo VM que ele tem hoje.



Veículos Autônomos, Eletromobilidade e Conectividade. Onde tem Volvo, já tem futuro.



www.volvo.com.br



A LOGÍSTICA ENVOLVIDA NAS ENTREGAS DE pequenas encomendas tendo como origem compras online no exterior

Por Paulo Roberto Guedes

“

Imprescindível ao crescimento e desenvolvimento de empresas e países, o investimento em logística é uma das prioridades do mundo moderno.

Paulo Roberto Guedes –
31 de Agosto de 2018

A logística, cada vez mais, assume importância estratégica para todas as nações e empresas do mundo, não sendo mais possível alcançar crescimento e desenvolvimento econômicos sem que se alcance, ao mesmo tempo, o desenvolvimento dessa atividade. Diferentemente de outras épocas, quando a logística era um assunto limitado ao setor de “expedição”, hoje faz parte de quaisquer planos de negócios empresariais, de governos e de estados, propiciando, a cada um deles, vantagens indiscutíveis.

Realizada eficazmente e com qualidade, a logística contribui decisivamente para o crescimento e o desenvolvimento de qualquer país. Ao aumentar sua capacidade de produção, sua produtividade e integrar eficientemente os diversos agentes produtivos de todas as atividades econômicas, aumenta-se a competitividade de seus produtos e de suas empresas, condição sine qua non para que se gere, de forma continuada, empregos e renda.

A logística colabora objetivamente para a melhoria dos processos de distribuição de renda e de diminuição da desigualdade, uma vez que viabiliza melhor aproveitamento das potencialidades produtivas de todas as regiões de um país, inclusive aquelas mais carentes e pobres, mais distantes e de difícil acesso. Viabiliza, direta e principalmente, a prestação de serviços e a entrega de produtos e bens essenciais à melhoria de vida dessas populações, sempre da forma mais rápida e de menor custo. E quanto mais a logística estiver adaptada às exigências de uma sociedade moderna – isto é, confiável, sustentável e que respeita o meio ambiente – maior será a qualidade de vida das pessoas.

O mundo já alcançou o extraordinário número de sete bilhões de pessoas, obrigando que a viabilização da produção e da distribuição de serviços e bens econômicos, em quantidades e distâncias cada vez maiores, também faça parte do mapa de prioridades de governantes e executivos empresariais de todo o mundo para atender aqueles que vêm chegando e também para melhorar o nível e a qualidade de vida de todos que aqui já estão, principalmente se considerarmos, como apontado pela



ONU, que o aumento populacional dos próximos anos se dará em maiores proporções nas nações mais pobres.

É por esses motivos que a própria Organização das Nações Unidas, em setembro de 2017, ao estabelecer os Objetivos do Milênio (agenda de 15 anos, com 169 metas que compõem 17 grandes Objetivos de Desenvolvimento Sustentável-ODS), entre diversas providências, não só incluiu a melhoria da infraestrutura logística como considerou-a fundamental para a consecução do objetivo maior que é o de “propiciar padrões de vida adequados aos habitantes do planeta, de forma sustentável e com direitos iguais para todas as pessoas”.

O raciocínio é extremamente claro e simples: somente com o aumento dos investimentos voltados à expansão, ao desenvolvimento e à modernização da infraestrutura rural e urbana haverá condições de se produzir e distribuir mais alimentos e de se ampliar o fornecimento de energia, de saneamento básico e de serviços modernos para todos.

Paralelamente, no mundo empresarial, a logística transformou-se em diferencial mercadológico, pois ao integrar todas as atividades que compõem suas redes de abastecimento e de distribuição (*supply chain*), possibilitou a expansão e a melhoria das forças de marketing: produto certo, no lugar certo, na quantidade, momento e preços certos. Também viabilizou a conquista de novos mercados tanto de consumo quanto de produção e disponibilizou seus produtos e serviços nas mais diversas e diferentes regiões do planeta. Sem dúvida, incorporada à estratégia empresarial, a logística transformou-se em instrumento fundamental para aumento da competitividade.

O BNDES por exemplo, ao analisar os desafios e oportunidades para o Brasil do futuro (“Panoramas Setoriais 2030”, publicado no final de 2017), não teve dúvidas: “A competitividade de diversos segmentos econômicos está vinculada à estruturação das cadeias de fornecimento de insumos e de distribuição de bens produzidos no país. Não se restringe ao processo produtivo, mas estende-se às cadeias de suprimento, de tal

modo que é usual ouvir-se que as próprias cadeias estão em com-petição. Essa aptidão competitiva, por sua vez, está diretamente ligada à capacidade das empresas de reduzir custos logísticos, especialmente os custos de transporte e de estoques (grifos meus), sejam eles de produtos manufaturados, semimanufaturados ou básicos”.

Ora, imagine-se então o que acontecerá com a logística e a infraestrutura no Brasil, considerando suas dimensões territoriais e acreditando-se sejam alcançados, nos próximos 15 anos, padrões de vida mais adequados, sustentáveis e com direitos iguais para todos, como estabelecidos pelos ODS.

Infelizmente, como demonstram as diversas pesquisas, o Brasil vem se distanciando das economias mais desenvolvidas quando se comparam índices de competitividade e de desempenho logístico. Suas bases operacionais – infraestrutura de uma forma geral e de transporte em particular, legislações geral e específica, acordos aduaneiros e tributários e conhecimento logístico – não permitem que se pratique uma logística mais eficiente e de baixo custo.

O Grupo de Trabalho da Sociedade Civil, composto por 38 entidades que avaliam as políticas e avanços brasileiros com relação aos ODS da ONU (Agenda 2030), ao publicarem o último relatório (Relatório Luz da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável – Síntese II), agora no último mês de julho, não foi nada animador. Com relação aos objetivos voltados à água limpa e ao saneamento, os índices brasileiros de atendimento de água e esgoto não se alteraram. Em alguns casos até pioraram. Em saneamento básico houve queda no atendimento: de 58,1% em 2006 para 57% em 2016, sendo que a utilização de água potável, que era disponível para 93,3% da população em 1995, passou a 83,3% em 2016. Somente 44,9% de todo o esgoto produzido no país é coletado, sendo que mais de 100 milhões de pessoas não possuem o serviço de coleta de esgoto em seus domicílios. Também com relação à energia elétrica os dados são desanimadores: 109,5 milhões de pessoas não tiveram, em 2017, acesso adequado.



Estudos do Projeto Infra2038, criado para promover concessões e parcerias público privadas e ligar os governos aos investidores privados, na realização de investimentos voltados ao desenvolvimento da infraestrutura, tem como objetivo colocar o Brasil, até 2038, entre os vinte primeiros países no quesito “infraestrutura” do ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial. Isto é, avançar, a partir de 2019, cerca de 60 posições na classificação. Para que se tenha exata ideia desse tremendo esforço, o Brasil precisará investir, anualmente, o equivalente a 4,2% do PIB durante 20 anos seguidos, isto é, mais do que o dobro dos investimentos observados no período entre 2001 e 2016. E desde que tenha crescimento médio de 3% aa, segundo estudos realizados por Cláudio R. Frischtak e João Mourão, elaborados para o IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas).

Especificamente em logística de transporte, e mais precisamente aqueles ligados às rodovias e ferrovias, os números apresentados pela CNT, em seu relatório de conjuntura de julho apenas ilustram os baixos índices de investimento: enquanto os investimentos públicos federais e das concessionárias, em rodovias, foram de R\$ 21,7 bilhões em 2011 (R\$ 16,2 bilhões do setor público e R\$ 5,5 bilhões do setor privado), em 2017 esse total foi 32,3% menor – já descontada a inflação, alcançado apenas

R\$ 14,7 bilhões. A queda dos investimentos públicos (- 50,6%) foi o principal motivo, uma vez que o setor privado investiu 21,8% à mais (R\$ 6,7 bilhões). Nas concessões ferroviárias os investimentos em 2017 (R\$ 5,2 bilhões) foram 11,9% menores do que os de 2011 (R\$ 6,6 bilhões). Já os investimentos da União em ferrovias de 2017 somaram apenas R\$ 644 milhões, queda de 46,7% se comparado com o ano anterior, quando alcançou R\$ 1,2 bilhão.

Ainda recentemente, mais exatamente no dia 27 de agosto de 2018, a Confederação Nacional do Transporte, ao analisar as necessidades brasileiras, elaborou o Plano CNT de Transporte e Logística no qual são listados 2.663 projetos essenciais para que o Brasil tenha um sistema de transporte mais moderno e adaptado às necessidades atuais e futuras. São projetos urbanos e de integração nacional e que abrangem todos os modais, tanto de cargas como de passageiros. Somados, alcançam investimentos de R\$ 1,7 trilhão.

Não é preciso dizer, que essa carência brasileira na logística, além do mais, gera outras terríveis consequências, principalmente quando se avalia qualidade de vida. Excessivo número de acidentes e vítimas fatais e altíssimos índices de roubo de cargas e de emissão de gases poluentes, são apenas alguns exemplos.

No mundo moderno, da era digital e da indústria 4.0, no qual a interconectividade e a inteligência artificial já se apresentam como características próprias, investimentos voltados à infraestrutura precisarão ser cada vez maiores e adaptados as novas tendências que, queiramos ou não, está mudando o comportamento e a cultura das atuais gerações, em que a interdependência, a individualidade e a responsabilidade com a sociedade como um todo – responsabilidade coletiva – e o meio ambiente são componentes indiscutíveis.

Não há dúvidas de que, num prazo mais longo, o desenvolvimento e crescimento econômicos somente poderão ser alcançados e sustentados quando as condições econômicas e sociais (leia-se estabilidade) possibilitarem investimentos significativos e eficazes em projetos e programas que tenham como objetivos o aumento da produtividade dos fatores de produção. E se em épocas de crise econômica e de desequilíbrio fiscal é preciso selecionar investimentos, dos quais a geração de empregos, a segurança, a saúde e a educação já têm prioridade assegurada, os investimentos em infraestrutura, dada a sua altíssima importância estratégica e diante das precaríssimas condições em que se encontra atualmente no Brasil, também devem ser considerados como prioritários, do próximo governo e de muitos outros que virão pela frente. Ou melhor, imprescindíveis. Até porque, e além de tudo, são geradores de renda e de emprego.



Paulo Roberto Guedes
Consultor, professor e
Conselheiro da ABOL –
Associação Brasileira de
Operadores Logísticos.



Redução de custos em tempos de crise econômica

(desativação ou fechamento de filiais)

Por Fernando Giúdice, bacharel em Administração e pós-graduado em Gerenciamento Empresarial



A atividade de transporte está submetida ao plano logístico estabelecido pelos clientes embarcadores. O mercado é quem dita as regras; são os clientes que escolhem as transportadoras para executar, com eficiência, o plano de distribuição de suas mercadorias.

A abertura ou fechamento de filiais da transportadora obedece, de certa forma, às leis do mercado consumidor. Contudo, a decisão de encerrar ou de abrir filiais não é um procedimento simplista porque envolve pesquisa de mercado, além de investimentos ou desinvestimentos na infraestrutura instalada.

Quanto ao fechamento de filial, a transportadora se obriga a remanejar ou eliminar recursos da filial desativada. Alguns recursos são transferidos para outras filiais mantidas em atividade. Além do mais, quando da decisão de fechamento da filial, há que se cumprir as obrigações fiscais e legais para que o encerramento das atividades seja autorizado.

A motivação para o encerramento das atividades de determinada filial, normalmente, está fundamentada em razões de ordem econômica, isto é, quando os custos superam a receita e a filial opera com prejuízo.

Em tempos de crise econômica e política, é preciso “apertar o cinto”, reduzir custos. Entretanto, depois de esgotadas todas as possibilidades de corte de despesas, decide-se pelo encolhimento da estrutura instalada. Às vezes, é preciso dar um passo atrás até que a bolha recessiva desapareça. Quando constatado o baixo potencial de mercado regional por período prolongado, recomenda-se à empresa de transporte fechar a filial deficitária. Propõe-se, então, o fechamento ou desativação de unidades produtivas – também denominadas filiais. *Entretanto, todo cuidado é pouco, quando se toma a decisão de fechar uma determinada filial.*

As filiais operam de forma interdependente

Sabe-se que, na movimentação de cargas entre filiais, a responsabilidade é compartilhada entre a filial origem – expedidora, e a filial de destino – receptora de cargas.

Muito raramente uma filial tem vida autônoma, quando executa o ciclo operacional completo, ou seja: coleta mercadorias, processa a carga no armazém, carrega caminhões e transfere as mercadorias diretamente aos clientes destinatários. Apenas no caso de “cargas diretas” a filial opera de forma autônoma: com uma “apanha” e uma ou duas entregas, sem a participação de outra filial-polo localizada na região de destino. Porém, é mais comum a existência de transportes de cargas fracionadas endereçadas a múltiplos destinatários espalhados em diversos territórios. Neste caso, o plano de distribuição logística requer a instalação de terminais em postos avançados localizados junto ao mercado consumidor.

A tese de que as operações de transportes são compartilhadas entre duas ou mais filiais pode ser comprovada pela análise do processo operacional, em que parte das atividades desenvolve-se em uma filial e outra parte acontece em outra filial.

Então, veja-se como se dá o ciclo produtivo ao longo da sequência operacional..

Etapas do ciclo operacional:

- 1ª – Serviços de coletas (filial origem);¹
- 2ª – Operações no armazém (filial origem);²
- 3ª – Transferências de mercadorias (filial origem / filial destino);³
- 4ª – Operações de armazém (filial destino);⁴
- 5ª – Serviços de distribuição e entregas de mercadorias (filial destino)⁵.

A primeira, segunda e terceira etapas do processo operacional são executadas pela filial expedidora das cargas (filial origem). A quarta e quinta etapas do ciclo operacional são executadas pela filial de destino, aquela que recebe as cargas enviadas pela filial origem.

Portanto, o ciclo operacional é partilhado entre a filial origem e a filial de destino. Daí pode-se afirmar que a filial processa tanto as cargas coletadas na sua região, quanto as cargas recebidas de outras filiais. Há, entretanto, filiais eminentemente expedidoras de cargas, e outras que essencialmente processam cargas oriundas de filiais expedidoras.

Conceito de carga processada – base para cálculo de custos

Veja a tabela I – Fluxo de cargas entre filiais

Observa-se que o total das toneladas processadas pela empresa é exatamente o dobro da tonelage transportada no mês. Isto porque a produção expedida pela filial origem foi manuseada nesta filial e também será manuseada na filial de destino. A soma da tonelage expedida por todas as filiais compõe a totalidade das cargas transportadas pela empresa durante o mês.

Do ponto de vista de custo e de produção, deve-se considerar a soma da tonelage recepcionada e a tonelage expedida, cujo resultado denomina-se tonelage processada.

A dotação de recursos técnicos, humanos e de infraestrutura deve, por isso, ser dimensionada de acordo com o volume de produção processado na filial, e adequados ao tipo de mercadoria movimentada. Os custos de infraestrutura – despesas operacionais de armazém e despesas administrativas e comerciais, em sua maioria fixos – incidem sobre toda a carga processada na filial.⁶

Veja as tabelas IX – Despesas operacionais de armazém.

Veja a tabela X – Despesas administrativas e comerciais.

Sabe-se que as despesas operacionais de armazém e as despesas administrativas e comerciais, consideradas como semifixas, oscilam muito pouco quando há aumento ou diminuição no volume de produção.

A transferência de cargas de uma filial a outra gera custos compartilhados e os gastos da viagem são repartidos igualmente entre a filial origem e a filial de destino. O mesmo se dá com a receita também compartilhada entre a filial origem e a filial de destino. *O manifesto de cargas é a fonte de apuração de custos e das receitas para a repartição dos valores.*

Veja as tabelas III e IV – Custos de transferência com frota própria e frota de terceiros. Veja também a tabela II – Receita processada.

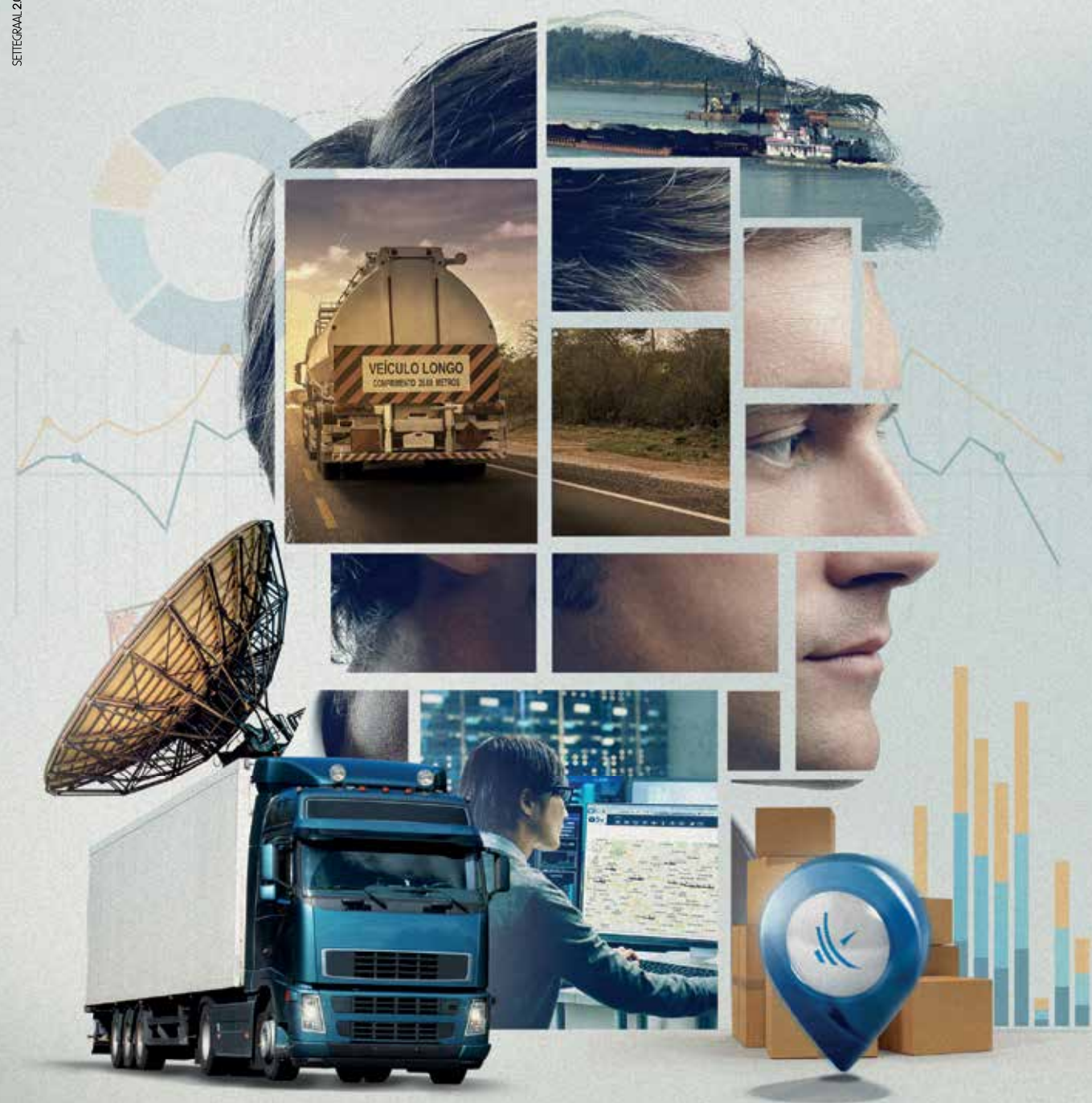
Conclui-se que uma parte dos custos, despesas e receitas é apropriada à filial origem e outra parte é apropriada na filial de destino.

Veja as tabelas VII e VIII – Coletas e entregas

Estes serviços são custeados pela filial onde as cargas são processadas. Portanto, a filial é responsável pela coleta de

1- Captação de cargas no mercado local, onde está instalada a filial. Esta etapa é conhecida como coleta de mercadorias.
2- Descarregamento das mercadorias coletadas no armazém da transportadora. Incluem as operações: conferência, classificação e triagem das mercadorias; manuseio das cargas e posterior carregamento dos veículos de transferência. A esta etapa denomina-se “operações de armazém”.
3- Carregamento de veículos pesados e semipesados que seguem viagem até a filial de destino.

4- Descarregamento e conferência das cargas recepcionadas provenientes da filial origem. As cargas são processadas no terminal da filial de destino.
5- Separação das mercadorias, por região geográfica, lugar onde as cargas serão entregues. Caminhões leves e médios são utilizados de acordo com a programação de entregas.
6- Carga processada é resultado da soma da tonelage expedida pela filial origem e da tonelage recepcionada na filial origem pela transferência de cargas provenientes de outras filiais.



A **conexão** que temos com cada cliente: é isso que nos move.

A Autotrak completa 25 anos. E sabe quais são as nossas maiores realizações ao longo desse período? As inúmeras conexões que fizemos com cada cliente.

São elas que nos fizeram ser pioneiros, que nos fazem investir em novas tecnologias, pessoas e ideias. São essas conexões que nos permitem desenvolver novas soluções e produtos que ajudam na produtividade e gerenciamento de frotas, motoristas autônomos e no dia a dia de inúmeras pessoas. E são essas conexões que nos fazem cada dia melhor.

E é por isso que, se hoje temos muito a comemorar, é graças à conexão que temos com você.



Única empresa a operar sua própria estação terrena de comunicação de dados.



Fundada e presidida pelo tricampeão mundial de F1 Nelson Piquet.



Mais de 40 mil clientes e 250 mil equipamentos comercializados.



Líder no desenvolvimento de tecnologia de comunicação móvel de dados do Brasil.



Rede de concessionárias com mais de 40 pontos espalhados pelo Brasil.



Mais de 40 prêmios conquistados ao longo dos anos.

AUTOTRAC 25 ANOS
Conexão é o que temos de mais forte

autotrak.com.br

mercadorias na sua região e pela entrega de mercadorias recepcionadas de outras filiais. Para tanto, exige-se a disponibilidade de equipamentos (frota própria) assim como eventual contratação de transportadores terceirizados, com capacidade para coletar e entregar as cargas processadas.

Para melhor ilustrar o que descrevemos até aqui, incluímos tabelas obtidas mediante a aplicação de software especializado

TABELA I - DIAGRAMA DE FLUXO DE CARGAS ENTRE FILIAIS					
	PRODUÇÃO - TONELADAS PROCESSADAS				
DE / PARA Filiais Origem	Filiais Destinos				Toneladas Expedidas
	SPO	RJO	BHE	CGE	
SPO	0	982	425	0	1.407
RJO	500		500	405	1.405
BHE	280	780	200	350	1.610
CGE					0
t Recebida	780	1.762	1.125	755	4.422
t Processada	2.187	3.167	2.735	755	8.844

no cálculo de custos e apuração de receitas. Os documentos-fontes (conhecimentos de transportes e manifestos de cargas), utilizados no processo de cálculo, contêm dados suficientes e necessários para a apuração de receitas e de custos por filial, por percurso e por cliente.

Leitura da tabela:

- No sentido horizontal – leiam-se cargas expedidas.
- No sentido vertical – leiam-se cargas recepcionadas.

TABELA II					
DE / PARA Filiais Origem	RECEITA PROCESSADA - em Reais				
	Receitas Expedidas				Total Receita Expedida
	SPO	RJO	BHE	CGE	
SPO	0	667.760	369.750	0	1.037.510
RJO	355.000	0	395.000	433.350	1.183.350
BHE	252.000	514.800	100.000	346.500	1.213.300
CGE	0	0	0	0	0
t Recebida	607.000	1.182.560	864.750	779.850	3.434.160
t Processada	1.644.510	2.365.910	2.078.050	779.850	6.868.320

TABELA III - CUSTO DE TRANSFERÊNCIA DE CARGAS com Frota própria						
Percurso Origem/ Destino	toneladas Exped/ veic	Distância Km	Custo variável mensal / Veic.	Custo fixo p/ veículo	Custo/mês por Veículo	Custo por tonelada
SPO/RJO	306	410	25.789	18.000,00	43.789	143,10
SPO/BHE	252	620	32.116	18.000,00	50.116	198,87
RJO/SPO	306	410	25.789	18.000,00	43.789	143,10
RJO/BHE	270	620	34.410	18.000,00	52.410	194,11
RJO/CGE	108	1600	35.520	18.000,00	53.520	495,56
BHE/SPO	252	620	32.116	18.000,00	50.116	198,87
BHE/RJO	270	600	33.300	18.000,00	51.300	190,00
BHE/BHE	180	10	370	18.000,00	18.370	102,06
BHE/CGE	90	1560	28.860	18.000,00	46.860	520,67
TOTAIS	2.034				410.270	

TABELA IV - CUSTO DE TRANSFERÊNCIA DE CARGAS com Frota de terceiros				
Percurso Origem/ Destino	Toneladas Expedidas	Custo por Viagem	Número de Viag./ mês	Custo Mensal
SPO/RJO	80	2.200,00	4	8.800
SPO/BHE				
RJO/SPO	60	2.600,00	3	7.800
RJO/BHE				
RJO/CGE	180	8.200,00	9	73.800
BHE/SPO				
BHE/RJO	180	3.180,00	9	28.620
BHE/BHE				
BHE/CGE	100	8.000,00	5	40.000
TOTAIS	600		30	159.020

TABELA V - CUSTO DE TRANSFERÊNCIA com base em toneladas processadas					
Filiais DE / PARA	Custo toneladas expedidas				Custo t Expedida
	SPO	RJO	BHE	CGE	
SPO		137.877	84.521		222.398
RJO	70.765		97.056	274.500	442.320
BHE	55.684	142.620	20.411	170.167	388.882
CGE					0
Custo t receb.	126.449	280.497	201.988	444.667	1.053.601
Custo t proces	348.847	722.818	590.870	444.667	2.107.202
Custo p/ filial	174.424	361.409	295.435	222.333	1.053.601

TABELA VI - Custo de transferência de cargas - Frota própria			
Percurso Origem/Destino	toneladas Expedidas	Custo/t Origem	Custo Total
SPO/RJO	902	143,10	129.077
SPO/BHE	425	198,87	84.521
RJO/SPO	440	143,10	62.965
RJO/BHE	500	194,11	97.056
RJO/CGE	405	495,56	200.700
BHE/SPO	280	198,87	55.684
BHE/RJO	600	190,00	114.000
BHE/BHE	200	102,06	20.411
BHE/CGE	250	520,67	130.167
TOTAIS	4.002		894.581

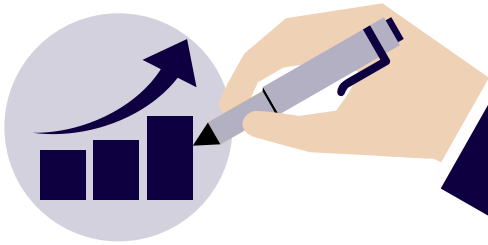


TABELA VII - Custos com Coletas			
Filiais origem	toneladas Expedidas	Custo/t Origem	Custo Total
SPO	1.407	86,00	121.002
RJO	1.405	112,00	157.360
BHE	1.610	98,00	157.780
CGE	0	87,00	0
Total	4.422		436.142

TABELA VIII - Custos com Entregas			
Filiais origem	toneladas recebidas	Custo/t Origem	Custo Total
SPO	780	140,00	109.200
RJO	1.762	130,00	229.060
BHE	1.125	100,00	112.500
CGE	755	99,00	74.745
Total	4.422		525.505

TABELA IX - DESPESAS OPERACIONAIS DE ARMAZÉM			
Filiais	Despesas Operacion.	toneladas process.	Custo por tonelada
SPO	230.000	2.187	105,17
RJO	205.000	3.167	64,73
BHE	300.000	2.735	109,69
CGE	98.000	755	129,80
TOTAIS	833.000	8.844	94,19

TABELA X - DESPESAS ADMINISTRATIVAS			
Filiais	Despesas	toneladas process.	Custo por tonelada
SPO	165.000	2.187	75,45
RJO	140.000	3.167	44,21
BHE	110.000	2.735	40,22
CGE	85.000	755	112,58
TOTAIS	500.000	8.844	56,54

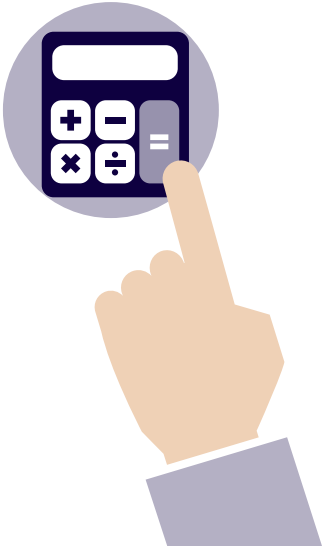


TABELA XI - APURAÇÃO DE RESULTADO ECONÔMICO EM VALORES ABSOLUTOS						
Discriminação	SPO	RJO	BHE	CGE	TOTAL	
Receita Líquida	822.255	1.182.955	1.039.025	389.925	3.434.160	100,0%
Custos com coletas	121.002	157.360	157.780	0	436.142	12,7%
Custos de transferência	174.424	361.409	295.435	222.333	1.053.601	30,7%
Custo com entregas	109.200	229.060	112.500	74.745	525.505	15,3%
Total custo de transportes	404.626	747.829	565.715	297.078	2.015.248	58,7%
Margem de contribuição	417.629	435.126	473.310	92.847	1.418.912	41,3%
Desp. oper. de armazém	230.000	205.000	300.000	98.000	833.000	24,3%
Desp. adm. de filiais	165.000	140.000	110.000	85.000	500.000	14,6%
Total custos de Estrutura	395.000	345.000	410.000	183.000	1.333.000	38,8%
CUSTO TOTAL	799.626	1.092.829	975.715	480.078	3.348.248	97,5%
Resultado econômico	22.629	90.126	63.310	-90.153	85.912	2,5%
Resultado econômico %	2,8%	7,6%	6,1%	-23,1%	2,5%	
Toneladas processadas / 2	1.094	1.584	1.368	378	4.422	
Receita R\$ por tonelada	751,95	747,05	759,80	1.032,91	776,61	
Custo por tonelada	731,25	690,13	713,50	1.271,73	757,18	

TABELA XII - APURAÇÃO DE RESULTADO RESULTADO ECONÔMICO em R\$ por tonelada					
Discriminação	SPO	RJO	BHE	CGE	MÉDIA
Receita	752	747	760	1.033	777
Custos com coletas	111	99	115	0	99
Custos de transferência	160	228	216	589	238
Custo com entregas	100	145	82	198	119
Total custo de transportes	370	472	414	787	456
Margem de contribuição	382	275	346	246	321
Desp. Operac. De Armazém	210	129	219	260	188
Desp. Admin. De Filiais	151	88	80	225	113
Total Custos de Estrutura	361	218	300	485	301
CUSTO TOTAL	731	690	714	1.272	757
Resultado econômico	21	57	46	-239	19
Resultado econômico %	2,8%	7,6%	6,1%	-23,1%	2,5%
Toneladas process / 2	1.094	1.584	1.368	378	4.422



Comentários finais:

Observa-se, com frequência, menor rentabilidade nas filiais localizadas muito próximas umas das outras quando estas transferem e recebem cargas entre si. Na transferência de cargas, em pequenas e médias distâncias, a margem de contribuição em valores monetários é menor e insuficiente para cobrir as despesas fixas. No transporte de mercadorias em viagens de longa distância, a receita tende a ser maior e, por consequência, a participação percentual das despesas fixas, calculada sobre a receita gerada, tende a ser bem menor.

Diante dessa divisão de responsabilidade operacional, torna-se bastante difícil decidir-se pelo fechamento de uma filial sem considerar os reflexos econômicos e mercadológicos sobre outras filiais que mantenham vinculação com a filial desativada. Arriscamo-nos até a dizer que às vezes a lucratividade de uma filial depende da participação de outra filial, ainda que opere com prejuízo.

Para maior segurança no processo de tomada de decisão, aconselha-se ensaiar o fechamento de uma filial por meio de simulação virtual⁷, recurso eletrônico que permite melhor medir os reflexos e consequências sobre a eliminação de receitas, redução de custos e de despesas e o impacto na lucratividade geral da empresa. Desta forma, eliminam-se os riscos, surpresas e possível arrependimento pela decisão tomada.

Filiais distribuidoras, que não negociam nem vende frete porque não há demanda por produtos ou serviços no mercado local, desempenham mesmo assim um papel importante na complementação dos serviços de transportes. Sem a atuação delas, as receitas geradas pelas filiais de origem, seriam anuladas. A simples desativação destas filiais (distribuidoras) certamente comprometeria o resultado econômico das filiais que remetem cargas para a região onde atuava a filial desativada. De outro lado, a desativação da filial deficitária com o objetivo de se eliminar custos, implica na redução de receitas nas filiais que remetem cargas à filial desativada. Veja a apuração de custos (tabelas II e V). Com a suposta desativação da filial CGE, as filiais expedidoras – RJO e BHE perderiam receitas, ainda que os custos de transferência relacionados às viagens nestes percursos tenham sido suprimidos. As despesas de infraestrutura (operacionais e administrativas) da filial desativada seriam eliminadas.

Um novo quadro de receitas, custos e resultado seria apresentado no relatório “Apuração de Resultado Econômico” (TABELA XI). Atenção especial deve ser dada à mudança nos valores da contribuição marginal, se é suficiente para cobrir as despesas operacionais e administrativas.

Finalmente, compete às gerências e à diretoria da empresa medir as consequências e implicações mercadológicas diante do ato de fechamento de uma filial.

7- Basta “deletar” a produção expedida e recepcionada pela filial escolhida para que haja automaticamente a recomposição de custos e receitas. Assim, uma nova situação econômica será demonstrada.

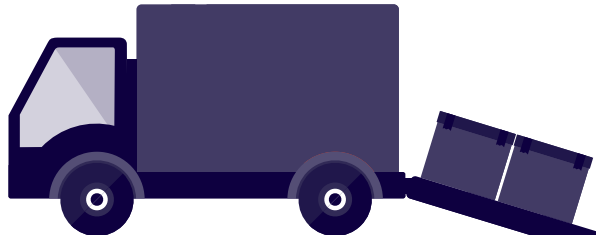




TABELA DE FRETE MÍNIMO

É uma boa solução para o TRC?

Por Eng. Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística

A Situação Atual do Transporte Rodoviário de Cargas- TRC

É fato notório que o setor de transporte rodoviário de cargas é essencial para o funcionamento das sociedades organizadas, como pôde ser visto pela paralisação dos caminhoneiros autônomos. Ouviu-se muito que o Brasil é muito dependente do modal rodoviário. Isto é uma meia verdade, pois a comparação, na maioria das vezes, recai quase sempre sobre os EUA, que possui aproximadamente 10 vezes mais quilômetros de ferrovias que o Brasil. Entretanto, não se diz que eles também possuem

uma densidade de rodovias pavimentadas 27,5 vezes maior que a brasileira. O fato é que o Brasil tem um déficit grande em todos modais, mas independentemente disso, pode se dizer que a dependência dos caminhões está presente na quase totalidade dos países, e o “quase” se deve apenas porque existem alguns poucos locais no mundo onde o transporte em geral é feito por barcos (Veneza na Itália é um exemplo), pois não se tem como distribuir as cargas por navios, barcos, trens ou aviões.

Como fazer o abastecimento dos postos de combustíveis, supermercados, farmácias, shopping centers, lojas, casas, bares, restaurantes, a não ser por caminhões?

A questão aqui não é esta. O que se quer saber neste momento é se, para o setor de transporte rodoviário de carga e a sociedade, a imposição por lei de uma tabela de piso mínimo é boa ou não. Mas antes de responder vamos analisar alguns fatos.

Historicamente, o frete rodoviário no Brasil é muito baixo e a crise dos últimos quatro anos só piorou a situação. Se nos EUA o valor do frete rodoviário chega a ser até 5 vezes o ferroviário, no Brasil não chega a ser o dobro. Não porque o frete ferroviário seja alto, mas sim porque o rodoviário é muito baixo.

Praticamente todos os insumos da atividade de transporte estão nas mãos de poucos fornecedores. Não há muitos para a compra de veículos e pneus. O combustível é monopólio, apesar de a Petrobras negar. A mão de obra é praticamente tabelada e com data de aumento fixada. E ainda existe o valor dos impostos, sobre o qual não há necessidade de comentar.

A infraestrutura é extremamente ineficiente, para não dizer precária. E não estamos falando só das estradas, portos, postos fiscais, aduanas e aeroportos, que em sua maioria estão sob

responsabilidade do governo. Há também os locais de recepção e expedição de cargas nas empresas, que são inadequados, ineficientes e burocráticos.

Tudo isto junto contribui para que o transportador tenha uma baixa produtividade. O que se poderia fazer com dois veículos requer três ou quatro, com consumo alto e consequentemente um custo elevado para o transportador e a sociedade brasileira.

Como já foi dito, a crise aprofundou tudo isto. A demanda de carga caiu, aumentando a oferta de caminhões. O frete despencou. Contudo, os custos continuaram subindo – alguns mais, outros menos. A corda começou a arrebentar quando a Petrobras, em julho de 2017, mudou sua política de reajuste dos combustíveis e, em seguida, o dólar e o valor do barril de petróleo – base da fórmula adotada de reajuste do diesel – entraram em uma rota crescente de aumento. Assim, criou-se o seguinte cenário: frete até com uma certa estabilidade (deixou de diminuir), mas em um patamar muito baixo, volume de carga insuficiente, clientes ainda avessos a aceitar aumento do frete e o diesel subindo. Desta forma, pressionado pelo frete baixo e o diesel em alta, a corda arrebentou. O Brasil quase parou e surgiu a tabela de piso mínimo para o setor de transporte rodoviário de carga.

COMJOVEM NACIONAL 11 ANOS TRANSPORTANDO HISTÓRIAS PELO BRASIL

A Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística tem como objetivo promover a integração e a capacitação de seus integrantes para que assumam posições de comando em suas empresas e as futuras lideranças no setor de transporte de cargas e logística em âmbito nacional. Atualmente, conta com 23 núcleos em todo do Brasil e mais de 300 integrantes ativos. Por meio de reuniões, eventos, fóruns, visitas técnicas e outras diversas atividades, os jovens empresários se preparam para tratar de maneira objetiva as questões mais relevantes do segmento econômico ao qual pertencem e para a gestão das empresas e as entidades representadas. Entre eles, costumam alavancar negócios, trocar informações e novos contatos. **Junte-se a nós e faça parte deste time!**

“O ambiente de negócios atual anseia por um jovem empresário com uma postura diferente, portanto, devemos deixar de ser parte do problema para ser protagonista da solução. Nossas atitudes ditarão o caminho e somente nosso envolvimento total será capaz de mudar o status quo. A COMJOVEM nos encoraja a assumir responsabilidades além das que já temos, para o bem do nosso país e para garantir um futuro melhor do TRC.”

Ana Carolina Ferreira Jarrouge
Coordenadora Nacional da COMJOVEM



Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística

A Tabela de Frete Mínimo

Agora vamos voltar a questão posta inicialmente: a tabela de piso mínimo é boa para o TRC e a sociedade brasileira?

Para a sociedade, com certeza não é uma boa solução. Nenhuma forma de tabelamento é solução para os problemas de preço de um mercado. O Brasil já teve várias experiências nesta área que não deram certo e só pioraram a situação. O próprio setor tem um exemplo de que isto não dá certo com o valor da hora parada imposto por lei (11.442 e a 13.103), que quase ninguém cumpre.

Então, quer dizer que não é uma boa solução? Não exatamente. Há de se considerar que o mercado de transporte rodoviário de carga se aproxima bastante de um mercado de concorrência perfeita, sob o qual nenhum participante tem domínio, por menor que ele seja. Por outro lado, no dos embarcadores, e dentro de determinados segmentos, há grupos empresariais dominantes. É assim na mineração, no agronegócio, nas indústrias automobilística, química, agroquímica, cimenteira, farmacêutica e em vários outros setores. Para estes grupos, a troca de um fornecedor de transporte, que não esteja contente com o valor do frete recebido, por exemplo, por outro ou outros, é fácil e rápido – pelo menos na maioria das vezes e nem sempre com a mesma qualidade.

A análise da lógica na contratação do autônomo pelas transportadoras, sem ter a pretensão de generalizar, começa pela cotação do frete com o cliente. Descontam-se os impostos, as despesas administrativas, o ganho que a empresa quer, e o que sobra é oferecido aos terceirizados. Como eles são numerosos e despreparados, sempre se acha quem aceite, por menor que seja o frete oferecido. Com esta prática, eliminam-se milhares de autônomos todos os anos, mas na ilusão de que o mercado de TRC é um mercado bom, atrativo e “lucrativo”, outros milhares acabam entrando nele sem ter capacidade técnica e preparo algum. Infelizmente isto não vale só para os autônomos, são muitos os investidores que também são iludidos pelos “belos olhos” do TRC.

Esta realidade faz com que o frete orbite abaixo dos custos envolvidos, e com tendência de queda ao longo do tempo. É comum escutarmos que o valor do frete recebido atualmente é o mesmo de anos atrás (4, 5, 10 anos). O setor sobrevive sacrificando a renovação da frota (a frota brasileira tem idade média que beira os 13 anos) e a qualidade da manutenção, praticando excesso de peso, remunerando mal seus funcionários, sonegando impostos, entre outras medidas no mínimo questionáveis.

Ainda assim, é um setor fiel. Assume batalhas e brigas no lugar do seu cliente, que afinal é “altamente” rentável- talvez para não deixá-lo chateado. Veja-se o exemplo nas medidas de restrições impostas pelas prefeituras à circulação de caminhões: quem discutiu com os governantes parecendo até que o caminhão ia ao centro da cidade a passeio e não a pedido do dono da carga? Outro exemplo: na última paralisação dos caminhoneiros, a principal reclamação era que o preço do diesel estava alto.

DEMONSTRATIVO DA VIAGEM		
	R\$4,804.20	
Remuneração do Capital	R\$447.40	9.3%
Depreciação do Veículo	R\$383.50	8.0%
Salário de Motorista	R\$1,243.60	25.9%
Licenciamento, IPV e Seg Obrigatório	R\$96.10	2.0%
Seguro do Casco e Resp. Civil	R\$319.60	6.7%
Manutenção (peças e MO)	R\$345.60	7.2%
Combustível - Diesel	R\$1,430.80	29.8%
Combustível - ARLA 32	R\$37.00	0.8%
Lubrificantes	R\$32.40	0.7%
Pneus	R\$235.70	4.9%
Lavagem e Lubrificação	R\$30.00	0.6%
Despesas de viagem	R\$ 202.50	4.2%

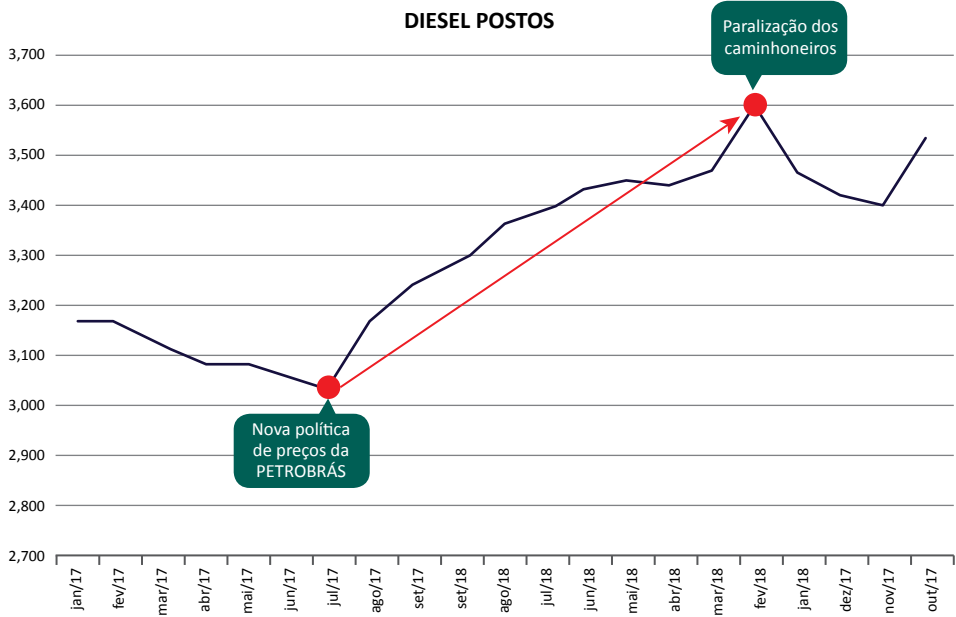
Entretanto, quem deveria estar reclamando e parando eram os clientes por conta dos constantes reajustes do valor do frete em função da variação do combustível. Mas quem parou e esperneou?

Outros equívocos vieram à tona durante a paralisação. Um deles é que a sociedade irá pagar a conta do subsídio do diesel. Isto não deixa de ser uma verdade, mas até então, quem vinha arcando com esta conta em virtude do cenário descrito eram os caminhoneiros e os transportadores. Se houvesse equilíbrio entre as partes neste mercado, os aumentos do diesel seriam repassados ao frete e a sociedade iria pagar do mesmo jeito, mas como resultado do aumento dos produtos em função do reajuste do frete. Entretanto, se olharmos com mais cuidado, mesmo antes da paralisação, a sociedade pagava a conta de outras maneiras: na forma de acidentes por conta de veículos mal cuidados e motoristas exaustos por jornadas excessivas, nas estradas danificadas ou com alto custo de manutenção pelo excesso de peso dos caminhões que circulam por elas, nos impostos sonogados que deixam de ajudar a melhorar a saúde e a educação, entre outras coisas. Enfim, de uma forma ou de outra é sempre a sociedade que paga a conta, só é preciso avaliar e identificar qual a forma que é melhor e mais barata.

Portanto, ainda não dá para dizer se a adoção destes pisos é uma boa solução ou não, mas acredita-se que, pelo menos, é uma tentativa. O que não é aceitável é ter esta enormidade de caminhoneiros autônomos e empresas transportadoras com prazo de validade de atuação neste mercado. São pouquíssimas as empresas do setor que podem dizer que estão neste mercado a mais de 50 anos.

Contudo, é de suma importância que a tabela de piso mínimo seja aperfeiçoada e mais realista para que cumpra sua função. Da forma que foi lançada (resolução 5820/27 da ANTT), traz mais problemas que soluções e, ao invés de ajudar, vai complicar ainda mais a situação, que já não é boa.

Uma análise rápida da tabela publicada já indica alguns problemas e equívocos que merecem o quanto antes uma revisão.



1. A ideia da adoção de um valor mínimo para o TRC é importante, pois tenta resolver a deficiência técnica que assola este setor, principalmente no tocante a custos e formação de preços. Entretanto, deve-se considerar esta uma solução provisória e paliativa, pois o ideal é que todos que se proponham a prestar este serviço tenham condições e estejam preparados para atuar nesta atividade em um futuro próximo, sabendo o que é melhor para si e para o seu negócio.
2. A tabela se propõe a abraçar algo muito grande com braços muito curtos. Resumir a atividade de transporte a apenas cinco grupos de cargas é assumir um desconhecimento total da complexidade do setor. Só para exemplificar, passa em algum momento pelo TRC absolutamente tudo que se produz e se vende neste país. Não dá para aceitar que este “tudo” caiba em somente cinco grupos de carga.
 - a. A solução é fácil: basta limitar ao mínimo; ou seja, adota-se uma operação simples ou clássica para usar como base da tabela. Afinal, é este o conceito adotado para o salário mínimo, um só para todos os trabalhadores independentemente da sua categoria de atuação.
 - b. A Lei 13.703/18 tentou consertar o problema dando poderes a ANTT para criar categorias e tabelas. Portanto, pode-se esperar que em breve haverá uma quantidade significativa de pisos, pois, como já foi visto, são inúmeras as categorias de cargas e condições de transporte.
3. Também não é possível que se tenha um valor de quilômetros por eixo que valha para todas as categorias de veículos existentes. São custos completamente distintos. E, é fácil de ver. Basta calcular para as principais categorias de caminhões do toquinho (¾) ao bitrem de 7 eixos.

A conclusão que os números do resultado nos mostram é que o custo km/eixo do toquinho é o dobro do bitrem. Além disso, há o problema de a forma adotada igualar através do número de eixos veículos diferentes. Por exemplo: o valor para uma determinada distância é o mesmo para um caminhão ¾, um toco e um cavalo mecânico 4 x 2 somente pelo fato de todos eles terem 2 eixos – veículos cujo valor varia de R\$ 80 a R\$ 300 mil, a média de consumo vai de 6,0 a 2,0 L/km e o salário do motorista apresenta uma diferença de pelo menos 50%.

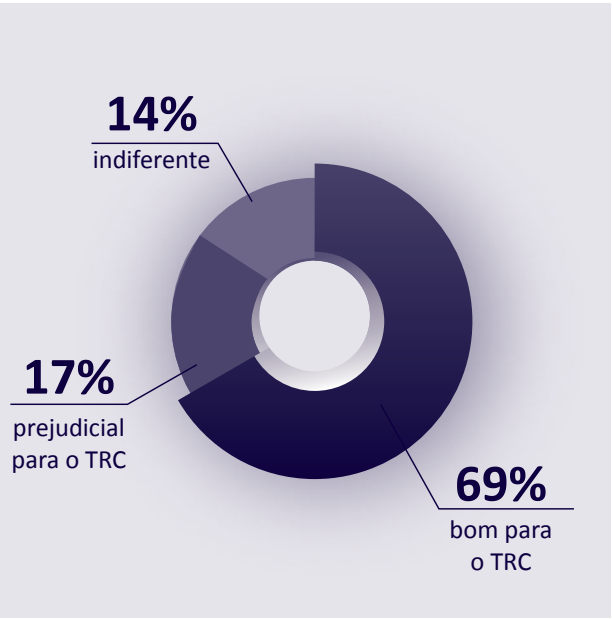
- a. Neste caso, a solução dá um pouco mais de trabalho, mas é perfeitamente possível e necessária para sanar as distorções listadas e que acabam por impossibilitar a aplicação da tabela. Basta a tabela exibir valores para os principais tipos de veículos: ¾, toco, truck 3 eixos, bitruck 4 eixos, conjunto 5 eixos, conjunto 6 eixos e conjunto 7 eixos ou seguir até o conjunto de 9 eixos – lembrando que hoje a legislação permite composições de até 11 eixos.
- b. É importante que a tabela também contemple os cavalos mecânicos de 2, 3, 3 traçado e 4 eixos, pois, em muitos segmentos, contrata-se somente estes veículos para tracionar os semirreboques de propriedade da empresa.
- c. Uma premissa que poderia ser melhor estudada é a questão do tempo de carga e descarga considerado pela tabela: são 5 horas para cada operação. Provavelmente, adotou-se este período em função do artigo 11 da Lei 13.103 que trata da hora parada e apresenta este tempo como referência; ou seja, a lei franquia em 5 horas o carregamento e 5 horas a descarga. Mas este é o prazo máximo concedido para estas etapas, talvez para a definição de um valor mínimo este não seja o valor

mais adequado – até porque desestimula a otimização destas operações; No caso dos cavalos mecânicos, este tempo é medido em minutos, pois a operação só envolve o engate e o desengate do semirreboque. No caso de carga paletizada, 5 horas é um tempo excessivo.

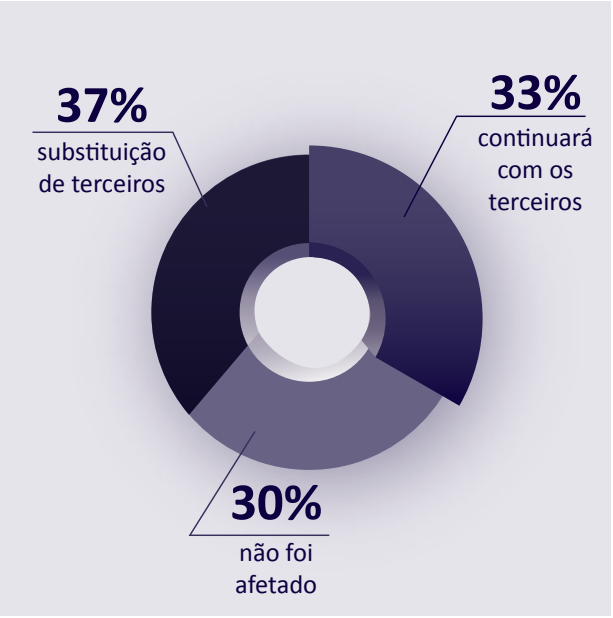
4. O período de utilização do veículo também é um assunto que merece que se perca algum tempo discutindo, pois a idade média da frota brasileiras de caminhões varia muito em função da categoria do veículo, indo de 7 anos (caminhão trator especial – empresa) até 23 anos (caminhão simples – autônomo). É um item importante, pois influencia diretamente os custos de depreciação e remuneração de capital.
5. A adoção de 3 ou 4 casas decimais para o valor do km/eixo evitaria os valores iguais para várias faixas de distância.
6. É importante também que a primeira faixa de distância seja quebrada em pelo menos duas, criando-se a faixa de 1 a 50 km em virtude de o valor nesta distância ser bem diferente, em torno de 60% maior, do indicado para a faixa de 100 km.
7. Também é necessário seguir com a tabela até 6 mil quilômetros já que ela se propõe a tratar de viagens de ida e volta (retorno vazio) – São Paulo a Recife ou a Belém ou a Manaus tem 3 mil, portanto ida e volta dá 6 mil e mesmo assim, ficariam de fora viagens como Porto Alegre a Recife cuja distância é de 4.200 km, ida e volta 8.400 km. Da forma que está a tabela se utilizarmos o valor de 3 mil multiplicado por dois, incorre-se em um erro ao se fazer isto, pois, se dobrará com esta multiplicação o tempo de carga e descarga e consequentemente o seu custo, o que não é correto já que o veículo retornará vazio, portanto, sem ter havido um carregamento e uma descarga na operação de volta.
8. E, como ficam as operações onde se trabalha com o veículo mais de 8 horas por dia, por exemplo 24 horas/dia, para aumentar a produtividade e assim reduzir o custo, inclusive com a utilização de mais de um motorista por veículo? Ter-se-á que assumir um custo maior só porque a tabela indica.
 - a. É importante que sejam esclarecidas quais as condições para as quais os valores da tabela valem e, permitir que condições diferentes possam ter valores diferentes (as exceções).

Todos estes apontamentos são importantes porque um valor mínimo fora da realidade e sendo muito alto vai estimular transportadoras a trabalhar cada vez mais com frota própria e até instigar os embarcadores a avaliar a compra de caminhões para transportar suas cargas.

A pesquisa realizada pela NTC junto aos transportadores indica que a maioria é a favor do piso (69,3%), mas apresenta um número preocupante para os terceiros contratados; 37,2% diz que vai substituí-los – um número alto, que pode significar a perda de uma parcela considerável do seu mercado.



A pesquisa realizada pela NTC junto aos transportadores indica que a maioria é a favor do piso (69,3%), mas apresenta um número preocupante para os terceiros contratados; 37,2% diz que vai substituí-los – um número alto, que pode significar a perda de uma parcela considerável do seu mercado.



Só não dá para esperar que a tabela vá resolver todos os problemas do setor, pois ainda há a questão da quantidade. De nada adianta ter o melhor preço para um produto ou serviço do mundo se não conseguir vendê-lo para ninguém.

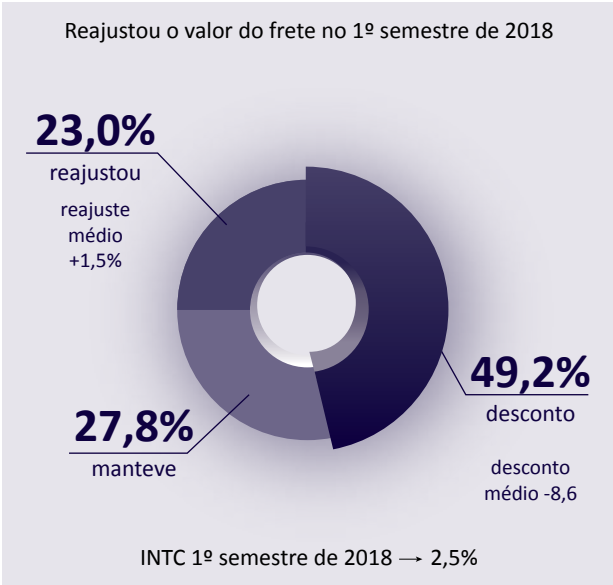
PESQUISA DE MERCADO

O Mercado de TRC no 1º Semestre de 2018

Por Eng. Antonio Lauro Valdivia Neto

A última pesquisa da NTC junto com a ANTT mostra que o transporte rodoviário de carga (TRC) não conseguiu sair da crise no primeiro semestre de 2018 e que a recuperação do valor do frete rodoviário de carga continua sendo o maior problema a ser enfrentado pelo setor. Nos últimos anos, através do CONET, noticiou-se a constatação de que as empresas que operam no setor trabalham com fretes abaixo dos custos apurados pela NTC e com margens insuficientes para bancar a complexidade das suas operações, os investimentos necessários e os riscos envolvidos de forma a garantir o seu futuro e as necessidades impostas pelo mercado. Esta situação compromete, no curto e médio prazos, o atendimento das demandas da sociedade.

- Os percentuais de repasse dos custos aos fretes, por pressões do mercado, foram, em muitos casos inferiores aos valores solicitados;
- Os custos das empresas continuam subindo (combustível, salários, pneus, veículos, etc), inclusive em função de perdas na produtividade, devido a fatores como restrições à circulação nos grandes centros, barreiras fiscais, burocracia e ações nos terminais das empresas embarcadoras, dentre outros.

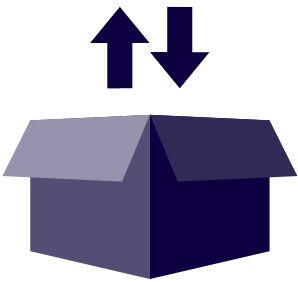


DEFASAGEM	
Transporte Rodoviário de Carga	
17,22%	
Fracionada	Lotação
9,61%	19,33%

A consequência desta situação pode ser vista nos demais números apresentados pela pesquisa, que aponta uma defasagem média no frete de 17,22%, sendo de 9,61% nas operações com cargas fracionadas e de 19,33% nas com cargas lotações. Estes percentuais demonstram que a situação continua grave e preocupante, levando-se em conta que a comparação é feita com valores que não contemplam a maioria dos impostos e a margem de lucro.

71,1%	não cobram	FRETE VALOR GRIS EMEX
77,8%		
95,5%		

Nota-se, neste período, que uma parte do mercado compreendeu as dificuldades por que passa o setor. Contudo, nota-se que ainda são poucas as transportadoras (só 23,0%) que conseguiram reajustar o frete, e ainda assim aquém do necessário. Prova disto é que o reajuste médio foi de 1,5%, valor insuficiente para cobrir a inflação no período que foi de 2,5% segundo o INCT da NTC. Ou seja, ainda não se vislumbrou no setor a necessária recuperação do valor do frete, pois:



Outro dado que chama a atenção é a falta do recebimento dos demais componentes tarifários: só 29,8% recebem frete-valor e 22,2% o GRIS. Verifica-se ainda que o mercado, em geral, não remunera adequadamente o transportador com relação a custos e serviços adicionais, não contemplados nas tarifas normais.

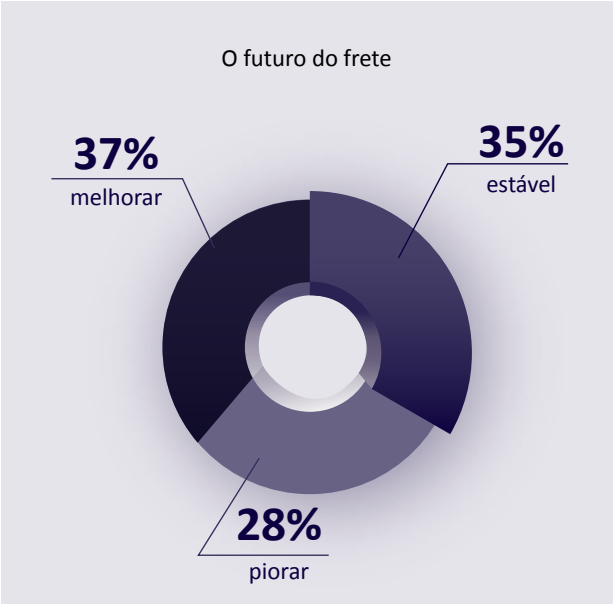
Enquadram-se nesta categoria: a cubagem da carga, o elevado nível de roubos em algumas regiões brasileiras (EMEX), serviços de paletização e guarda/permanência de mercadorias, uso de escoltas e planos de gerenciamento de risco customizados, uso de veículos dedicados, dentre outros. É importante observar que muitas vezes os custos com esses serviços são superiores ao próprio frete peso.

Outro ponto destacado na pesquisa e que contribui para a situação difícil por que passa o setor é o nível de atraso no recebimento do frete: 50,4% das empresas disseram que

não estão recebendo o frete dentro do prazo estabelecido, comprometendo 13,5% do seu faturamento, o que aumenta o volume necessário e o custo com o capital de giro.

Como fruto desta situação, 52,5% das empresas afirmam que o primeiro semestre do ano foi pior que o ano de 2017, e 57,5% viram seu lucro diminuir em média 8,4%. A consequência disso tudo pode ser resumida no seguinte número: 41,1% afirmam não estarem conseguindo honrar o recolhimento dos impostos devidos.

Mas, pelo menos, os números mostram que a situação vem melhorando, mesmo estando muito longe da ideal. E, a expectativa em relação ao futuro também progrediu. Os que achavam que o frete iria melhorar em janeiro de 2016 estavam na casa dos 5,4%; agora em julho de 2018 já alcançam 36,6%. Já os que achavam que ele iria piorar caíram de 54% para 28%.



A única conclusão a que se chega é que, enquanto as empresas do setor não aprenderem a cobrar de forma adequada e mais justa pelo serviço que prestam, esta situação incômoda, que pode-se considerar histórica, não deve melhorar.

O ENFRENTAMENTO AO CRIME de receptação de cargas

Por Cel. Paulo Roberto de Souza,
assessor de segurança da NTC&Logística



O delito de receptação, como se sabe, é o que abastece o comércio irregular de mercadorias e advém da prática de crimes conexos e antecedentes – roubo, furto, apropriação indébita, contrabando, descaminho ou falsificação – causando graves prejuízos ao comércio formal pela concorrência desleal, ao Governo pela sonegação fiscal e, naquilo que é o objeto deste artigo, ao Transporte Rodoviário de Cargas (TRC), por constituir-se no motivo propulsor das ações criminosas praticadas contra o segmento transportador de cargas.

Assim, com o olhar focado no TRC, o receptador é o que move o roubo de cargas, delito mais recorrente e gravoso para o setor. E como há receptadores em todos os ramos do comércio, motivados pela ganância do lucro fácil, resulta que todos os tipos de mercadorias que tenham valor são visados, embora seja evidente que os produtos de maior valor agregado são os que despertam maior interesse desses criminosos. Para se ter uma dimensão do problema, vale dizer que no ano de 2017 ocorreram 25.970 roubos de cargas no país que, somados os valores das mercadorias subtraídas, ocasionaram ao TRC prejuízos no valor de R\$ 1,574 bilhão.

Portanto, para mitigar o roubo de cargas no Brasil, crescente anualmente ao longo de duas décadas, é imperativo enfrentar o crime de receptação de cargas. E para isso, considerando o problema no seu todo, evidenciam-se duas vertentes de ações a realizar: de um lado, é preciso, sob a óptica operacional, priorizar ações de inteligência policial e de repressão às quadrilhas organizadas que atacam veículos de carga e estabelecimentos logísticos em todo o país; e do outro, é preciso, sob a óptica legal – e, em nosso entender, a mais importante por atingir a raiz do problema – neutralizar tanto a pessoa física do receptador quanto o estabelecimento comercial utilizado para a prática do delito.

Pelo ponto de vista operacional, a resposta dos organismos responsáveis em âmbitos federal e estadual – basicamente por deficiências estruturais quanto a efetivos, meios e recursos financeiros – tem sido insuficiente para a dimensão do problema. É bem verdade que ocorrem por vezes operações isoladas de combate aos delitos de carga em algumas regiões do país, realizadas até mesmo de maneira integrada entre órgãos policiais federais e estaduais atuantes na área, e que ocupam espaço na mídia. Porém, são ações isoladas e não fruto de um planejamento de atuação em nível nacional que é o que se espera do Sistema Nacional criado pela Lei Complementar nº 121/06, cujo Comitê Gestor (implantado

em dezembro de 2016) ainda não disse a que veio. O TRC, por ter como uma de suas principais bandeiras de luta o combate aos delitos de carga, engajou-se arduamente para a aprovação dessa legislação e aguarda os seus resultados práticos.

Em suma, no cenário atual, as ações de resposta operacional aos delitos de carga são insuficientes, até porque, ao que se sabe em relação ao Estado de São Paulo, que concentra 40% dos roubos de carga no país, apenas 2% dos delitos são investigados.

Pelo aspecto legal, ou seja, do arcabouço jurídico para neutralizar as pessoas físicas e jurídicas comprovadamente envolvidas na receptação de cargas, entendemos que as pessoas físicas devem ser penalizadas tanto criminalmente quanto pelo perdimento dos bens havidos ilegalmente, ao passo que os estabelecimentos infratores devem ser eliminados da prática comercial pela cassação de seus registros funcionais, como será na sequência explicado.

Em relação à pessoa física, o crime de receptação está tipificado no artigo 180 do Código Penal (CP), com uma cominação de pena de 1 a 4 anos de reclusão. Porém, com o advento da Lei nº 12.403/11, que abrandou o Código de Processo Penal ao considerar que crimes com até quatro anos sejam considerados “de menor potencial ofensivo” e não acarretem restrição de liberdade até seu julgamento, na prática nenhum receptador hoje é preso pelo ato criminoso. Já quanto ao perdimento de bens, a Lei nº 9613/98, modificada em 2012 e popularmente conhecida como “lei de lavagem de dinheiro”, dá amparo nos seus artigos 1º e 7º à aplicação da penalidade de perdimento de bens aos receptadores de mercadorias. Para tanto, torna-se necessário que a autoridade policial faça prova do delito no inquérito encaminhado à Justiça. Ora, como não há investigação, não há formação de prova e, em consequência, o enquadramento do receptador é apenas no artigo 180 do CP, caracterizando-se um crime de menor potencial ofensivo. Por tudo isso, não havendo prisão nem perdimento de bens, cria-se para o receptador uma sensação de impunidade, o que incrementa essa prática delituosa e, com certeza, é uma das razões do sistemático aumento do roubo de cargas em nosso país.

Com relação a esse cenário, a atuação das lideranças do TRC tem sido no sentido de buscar, no Congresso Nacional, o agravamento penal dos crimes de roubo e receptação (há diversos projetos de lei a respeito em tramitação, a par do projeto principal, PLS nº 236/2012, que trata da reforma do Código Penal) e, também, de buscar junto aos órgãos policiais a aplicação da legislação do perdimento.

AMPARANDO E DEFENDENDO OS INTERESSES E DIREITOS DAS EMPRESAS

Júlio Eduardo Simões assumiu a Presidência do Sindicato das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA) em março de 2017, impulsionando a representatividade da entidade em âmbito nacional e direcionando-a verdadeiramente para sua missão: amparar e defender os interesses das empresas de transporte e movimentação de cargas pesadas e excepcionais.

As principais bandeiras no segmento de transportes são a conscientização das empresas a praticarem concorrência de forma leal executando serviços e o transporte com os equipamentos adequados às legislações dos órgãos com circunscrição sobre a via e em excelentes condições de manutenção.

Já no segmento de movimentação de cargas, dentre as várias bandeiras, o SINDIPESA tem fomentado que as empresas implantem melhorias contínuas no treinamento de mão-de-obra, manutenção, planejamento técnico de movimentação de carga, segurança, meio ambiente, saúde, ética e conduta, além da obtenção dos Certificados ISO 9001, ISO 14000 e OHSAS 18001.

O SINDIPESA está mais presente junto aos órgãos governamentais, participando e sugerindo melhorias para o setor no que diz respeito à segurança de todos, ao bem público e privado.

Rua Orlando Monteiro,
21 conj 22
São Paulo/SP

sindipesa@sindipesa.org.br
(11) 3051.4320

f Sindipesa

@sindipesa

sindipesa.org.br



No que diz respeito a alijar do mercado as pessoas jurídicas envolvidas no delito de receptação, há ações nas esferas federal, estadual e, mais recentemente, municipal. Na esfera federal, busca-se penalizar o estabelecimento pela cassação da inscrição do seu registro no CNPJ e, nesse sentido, o PL nº 1.530/15 está em fase final de tramitação na Câmara dos Deputados, já aprovado no Senado Federal. Na esfera estadual, já há hoje oito estados da União que dispõem de leis específicas para a cassação do registro dos estabelecimentos infratores no cadastro do ICMS, além de penalizarem seus administradores comprovadamente envolvidos com a proibição do exercício profissional por cinco anos. Embora vigente em oito estados, sabe-se da aplicação da legislação apenas no estado de Goiás, onde nove estabelecimentos foram efetivamente cassados. Nos demais Estados, há resistências nos fiscos estaduais quanto à aplicação da lei. No plano municipal, o fato novo está no surgimento de legislação local prevendo a cassação do

alvará de funcionamento, por parte do executivo municipal, nos casos de estabelecimentos envolvidos na receptação de mercadorias. A novidade aconteceu no corrente ano no estado do Paraná, onde os municípios de Cascavel e São José dos Pinhais já promulgaram leis a respeito.

Ao fim e ao cabo, pode-se extrair do exposto que há muito ainda a fazer para o enfrentamento ao roubo de cargas no país (leia-se: enfrentamento prioritário à receptação). Melhorias por parte dos órgãos policiais no tocante a respostas operacionais e de investigação criminal. Melhorias por parte das instâncias governamentais responsáveis, federais e estaduais, no âmbito de suas competências (planejamento e integração de ações, aplicação das leis vigentes pelos fiscos estaduais e outros). De rigor, resta às lideranças do TRC, em suas bases e áreas de influência, continuar seus pleitos em busca de respostas à chaga do roubo de cargas.

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

O roubo de cargas, impulsionado pela atuação impune dos receptadores, atingiu níveis alarmantes no país pela falta de vontade política das autoridades responsáveis em priorizar o combate a esse delito. Ao longo de duas décadas, o TRC mobilizou-se e hoje temos uma lei que criou um Sistema Nacional permitindo integrar órgãos federais e estaduais para combater roubos e furtos de veículos e cargas; lei que regula a atividade legal de “desmanche”, inibindo práticas desonestas; lei que permite o perdimento de bens de receptadores; e leis estaduais que permitem cassar o registro do ICMS eliminando do mercado empresas envolvidas na receptação de mercadorias. Ou seja, temos leis que dão base legal para enfrentar o problema, mas elas não são aplicadas por falta de ação política.

O que nos anima, no momento, é que temos uma forte interação com o Presidente recém-eleito e sua equipe e, nas conversas mantidas, já há uma sinalização positiva de um real enfrentamento aos delitos de carga.



PISO MÍNIMO DE FRETE E LIVRE MERCADO OLIGOPÓLIO X OLIGOPSÔNIO

Por Marcos Aurélio Ribeiro, diretor jurídico da NTC&Logística

A Constituição Federal do Brasil estabelece no seu artigo primeiro que um dos fundamentos da república é a livre iniciativa. A expressão máxima desse fundamento encontra-se no disciplinamento da organização da ordem econômica, artigo 170 da Constituição, que estabelece a obrigatoriedade de ser observado o princípio da livre concorrência.

Encontram-se aí os pressupostos do livre mercado. É assegurado a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica lícita (CF- Art. 170, par. Único), dando consequência ao fundamento da livre iniciativa, assim como delega à lei ordinária o regramento para reprimir a eliminação da concorrência (CF-art.173,§ 4 º), forma adotada para assegurar a observância do princípio da livre concorrência.

A economia em regime de livre mercado é aquela em que o indivíduo (pessoa física ou jurídica) tem liberdade para produzir e oferecer o seu produto ou serviços a quem se interessar, por preço e condições que lhe convier e, do outro lado, aquele que vai adquirir tem a liberdade de escolher o melhor preço e condições de aquisição do produto ou serviços.

A livre concorrência pressupõe a existência de uma ampla e variada gama de agentes que façam a oferta de produtos e serviços levando em conta características específicas, a qualidade, quantidade, preço e condições de pagamento, como forma de ganhar mercado. Na outra ponta, a expectativa é de que a livre concorrência assegure ao interessado a mais ampla liberdade de escolha dos produtos e serviços levando em consideração as diversas opções oferecidas no mercado.

O transporte rodoviário de cargas é tido como exemplo de atividade submetida ao mais completo regime de livre concorrência. Trata-se de atividade sem barreiras de entrada: é comum dizer-se que qualquer motorista dispensado do emprego levanta o FGTS e pode adquirir um caminhão e fazer transporte de carga. A constituição de uma empresa de transporte tem exigências mínimas, o que possibilita o surgimento de novas empresas a cada dia constituídas por “empresários” sem nenhum conhecimento do setor e da atividade. A equivocada política de incentivo à indústria automobilística levou à oferta exagerada de caminhões, com preços e financiamentos subsidiados, fazendo com que diversos agentes e mesmo profissionais autônomos sem qualquer conhecimento da atividade fossem induzidos a comprar caminhões iludidos sobre o exercício de uma atividade secundária com ganhos fáceis. O excesso de oferta de transporte acabou sendo agravado pela retração da demanda decorrente da recessão econômica que o Brasil enfrenta. O resultado é conhecido por todos: as montadoras desovaram sua produção e seus estoques; o mico ficou com as financeiras que estão com pátios abarrotados de veículos retomados em razão da inadimplência elevada.

A irresponsável política de incentivo à produção de caminhões foi causa determinante do excesso de oferta de transporte nos últimos anos, levando ao aviltamento do frete por imposição selvagem de agentes gananciosos a um setor fragilizado por uma concorrência desigual e predatória.

A tal ponto chegou o aviltamento do frete que os transportadores autônomos de carga desencadearam em maio a maior paralisação já vista no Brasil, bloqueando as principais rodovias do país, provocando desabastecimento e o quase total colapso em vários setores de atividades e produção. O movimento dos caminhoneiros colocou sobre a mesa duas reivindicações principais: a redução do preço do óleo diesel, que foi atendida com alteração da sistemática de reajuste pela Petrobras; e a publicação pelo governo de uma tabela de preço mínimo do frete.

Em 30 de maio de 2018, através da Medida Provisória nº 832, posteriormente convertida na Lei nº 13.703 de 08 de agosto de 2018, o governo atendeu a reivindicação dos transportadores autônomos estabelecendo uma política de preços mínimos do transporte rodoviário de cargas, delegando à ANTT – Agência Nacional do Transporte Terrestre – a competência para a elaboração de tabelas de preços mínimos do frete a ser praticada em todo o território nacional, atribuindo força vinculante aos preços mínimos fixados.

A ANTT vem “batendo cabeça” para se desincumbir da tarefa. Apresentou uma primeira tabela totalmente inconsistente e inaplicável. Revogou-a e publicou uma segunda logo revogada. Após aumento do diesel, publicou uma terceira que está em vigor. Por fim, buscou apoio de renomados institutos (FGV, ILOS e Dom Cabral) para colher subsídios na elaboração de uma tabela definitiva. Tarefa inglória que tenta fixar preços mínimos de uma atividade com peculiaridades dispares, cujos custos não cabem na camisa de força das cinco tabelas impostas pela lei e regulamentação em vigor, como bem demonstrado pelo DECOPE da NTC&Logística.

A Associação do Transporte Rodoviário de Cargas – ATR Brasil – ingressou com ação direta de inconstitucionalidade contra a lei que cria tabela de preços mínimos, junto ao Supremo Tribunal Federal – ADI nº 5796, na qual pede a declaração de inconstitucionalidade da lei em razão de contrariedade aos dispositivos da Constituição Federal que estabelecem a organização da ordem econômica fundada na livre iniciativa e livre concorrência. As Confederações da Indústria, do Comércio e da Agricultura também ingressaram com ação de Inconstitucionalidade com idêntico objetivo, de cassar a lei e revogar a vigência de tabelas de preços mínimos.

É sabido que nos casos de flagrante inconstitucionalidade de lei a ADI – Ação Direta de Inconstitucionalidade – é instrumento para obtenção de medida liminar suspendendo imediatamente os efeitos e a aplicação da lei questionada, o que foi pedido em todas as ações promovidas pelas entidades mencionadas. Nenhuma liminar foi concedida.

Isto leva a concluir: se não houve a concessão de liminar suspendendo a lei é porque flagrante inconstitucionalidade não há. Resta saber o que poderá ser decidido pelo STF ao final julgamento de mérito da Ação de Inconstitucionalidade.

O movimento de paralisação dos caminhoneiros chamou à atenção para a importância do transporte rodoviário de cargas no Brasil e provocou o debate aberto sobre a matriz de transporte, as deficiências da infraestrutura, a falta de investimentos, os erros e omissões do poder público na regulamentação e fiscalização da atividade permitindo abusos, sonegação e a concorrência predatória.

O Brasil vive sob um regime econômico de livre mercado que sabidamente não é perfeito. O Estado perdulário, extremamente aparelhado e corporativista, não cumpre o seu papel moderador dos abusos de agentes gananciosos e de grupos sectários e radicais.



Nesse debate, setores do agronegócio, que inicialmente apoiaram a paralisação dos caminhoneiros, manifestaram inconformismo com a criação de uma política nacional de preços mínimos que contém tabelas de preços mínimos com caráter vinculante – logo obrigatório – a ser praticada em todo o território nacional. Além dos argumentos de inconstitucionalidade de imposição de uma tabela, passaram a adotar argumento “ad terrorem” de elevação dos preços do produto final ao consumidor, logo desmentida pela queda da inflação medida pelo IBGE. Outro argumento aterrorizador de colapso das exportações da safra, com graves perdas na balança comercial, foi desmentido pelos recordes de produção e de exportação de grãos amplamente noticiado.

O argumento mais esdrúxulo que surgiu de parte desses mesmos embarcadores foi de que a paralisação era uma ação de cartelização de empesas de transportes visando aumentar os fretes. Nada mais inverídico além de absurdo, sendo claramente impossível a formação de cartel em uma atividade praticada de forma pulverizada, por mais de 150.000 empresas, conforme se pode constatar no registro junto à ANTT. Além dessas empresas, existem 337 cooperativas de transportes e mais de 500 mil transportadores autônomos. A frota de veículos dedicados ao transporte rodoviário de cargas mediante remuneração ultrapassa 1,83 milhões, o que demonstra a pulverização da atividade. Confirma a caracterização plena da livre concorrência, mas evidencia a fragilidade comercial do setor.

A formação de cartel é pratica vedada pela Constituição Federal que no seu artigo 173, § 4º contém comando expresso determinando a edição de lei buscando reprimir o abuso do poder econômico que vise à dominação dos mercados, à eliminação da concorrência e ao aumento arbitrário dos lucros.

O cartel acontece quando duas ou mais empresas, embora concorrentes, fazem acordo explícito ou implícito visando a fixação e aumento de preços, a divisão de mercado, a obtenção de maiores lucros, eliminando a concorrência em prejuízo do consumidor. A experiência tem demonstrado a impossibilidade total de fixação de preço do frete de transporte de carga, tal a pulverização do exercício da atividade.

A forma mais comum de formação de cartel ocorre por acordo de poucas empresas ou grupos oligopolizados que, por deterem o domínio da oferta de determinado produto ou serviço, manipulam o preço e a oferta eliminando a concorrência. O oligopólio aproxima-se do monopólio, que é a situação de mercado em que existe um único fornecedor de produto ou serviço. O oligopólio caracteriza-se por um mercado em que existem uns poucos vendedores de produtos e serviços e grande número de consumidores.

A existência do oligopólio por si só não encontra vedação de sua existência pela norma constitucional que manda reprimir o abuso do poder econômico, tanto que são tolerados oligopólios em alguns setores da economia, como telecomunicações, montadoras de veículos e distribuidoras de combustíveis.

O que a Constituição coíbe é o abuso do poder econômico por parte daqueles que atuam para eliminar a concorrência e obter lucros aumentados de forma arbitrária.

Compêndios de economia indicam que o oposto de oligopólio – mercado com poucos vendedores e muitos compradores – tem a denominação de oligopsônio, caracterizado pela existência de poucos compradores e muitos vendedores de determinado produto ou serviço.

O serviço de transportes de cargas no Brasil, em determinados segmentos como distribuição de combustíveis, escoamento da safra de grãos para exportação, bebidas, óleos vegetais



e alguns tipos de alimentos, veículos, tem exatamente essa característica de oligopsônio: são poucos os compradores de frete e os vendedores são os milhares com registro na ANTT.

Estes setores, organizados em uma associação própria: a ANUT – Associação Nacional dos Usuários de Transportes, têm inquestionável poder de mercado, influenciam preços e sempre agiram de forma coordenada no sentido do achatamento dos fretes, buscando a maximização dos seus lucros. São os mesmos atores presentes nas ações diretas de inconstitucionalidade em tramitação no Supremo Tribunal Federal e nas ações junto ao governo e Congresso Nacional visando a derrubar a lei que criou a política nacional de preço mínimo do frete.

Em razão do oligopsônio presente, o transportador vende o seu serviço conforme o preço ditado pelo comprador: pressionado pelos evidentes obstáculos à variação dos preços; sob a ameaça latente da busca de outro fornecedor do serviço de transporte, cuja oferta é abundante; e ainda, em razão do domínio conjunto do mercado comprador de frete que implica a escassez de possibilidade para o transportador oferecer o serviço a outro tomador.

A Lei nº 13.703, ao criar Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, diz ter a finalidade de promover condições mínimas para a realização de fretes no território nacional, de forma a proporcionar adequada retribuição ao serviço prestado. Ou seja, visa coibir a imposição

do aviltamento do frete praticado em situação de oligopsônio. Assim está dando exato cumprimento ao comando do artigo 173, § 4º da Constituição Federal que manda reprimir o abuso do poder econômico, quando vise a eliminar a concorrência para a obtenção de aumento arbitrário do lucro.

É por esse caminho que o Supremo Tribunal Federal, que não vislumbrou flagrante inconstitucionalidade na lei que fixa preço mínimo de frete, poderá estar apontando a legalidade da intervenção do poder público para regular essa relação claramente desigual entre poucas empresas organizadas em um oligopsônio e prestadores de serviços de transporte extremamente pulverizados, dependentes e fragilizados.

A solução da lei não é perfeita em uma economia que deveria ser de livre concorrência. É que no Brasil só existem duas leis irrevogáveis. A lei da gravidade: tudo o que sobe, cai. E a lei de Gérson: os espertos querem levar vantagem em tudo. A esperteza já se manifesta na leitura da lei do preço mínimo de frete. Aqueles que vinham pagando frete menor que o constante das tabelas, reclamam e não aceitam o aumento. Em casos em que o frete vinha sendo pago em valor superior ao constante das tabelas, nota-se a reclamação do tomador de frete, dizendo-o caro, com a pretensão de sua redução ao valor da tabela.

Há evidente risco de que a tabela de preço mínimo seja transformada em tabela de preço máximo.

TRANSPORTADORES E FROTA DE VEÍCULOS			
Tipo do Transportador	Registros Emitidos	Veículos	Veículos/ Transportador
Indústria Geral	0,5%	-6,4%	-8,2%
Autônomo	508.070	688.034	1,4
Empresa	150.133	1.118.868	7,5
Cooperativa	337	23.641	70,2
TOTAL	658.540	1.830.543	2,8

Atualizado em: 30/09/2018 às 05:00:02

(Fonte ANTT).

STF DECIDE SOBRE VALIDADE da terceirização em qualquer atividade

Por Narciso Figueirôa Junior, assessor técnico da NTC&Logística

Há decisões de tribunais superiores que, pela relevância do tema e a repercussão que a decisão acarreta para a sociedade, são consideradas históricas e um divisor de águas na jurisprudência.

É o caso da decisão plenária do Supremo Tribunal Federal de 30 de agosto de 2018 que, após cinco sessões de muitos debates, com 7 votos favoráveis e 4 contra, decidiu que é possível a terceirização de mão-de-obra em qualquer atividade da empresa, inclusive na atividade-fim.

Essa decisão põe fim a uma antiga discussão na Justiça do Trabalho sobre a terceirização de mão-de-obra e os seus limites e deve alterar, inclusive, a jurisprudência do TST sobre o tema, haja vista que a Súmula 331 que trata da matéria deve ser cancelada, pois contraria o entendimento que prevaleceu no julgamento do STF no RE-958.252/MG e ADPF 324.

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



Não se trata de um conceito jurídico, mas sim de natureza econômica.

Para a economia, terceirização representa a transferência de atividades produtivas para o ramo terciário, ou seja, a prestação de serviços.

Para o Direito do Trabalho, é um fenômeno de desconcentração empresarial, pelo qual o empregador transfere a terceiros as atividades periféricas, passando a se dedicar à sua atividade principal, visando ao aumento da produtividade e da qualidade na produção de bens ou no fornecimento de serviços.

Trata-se de um ajuste entre uma empresa tomadora à empresa prestadora de serviços, mediante contrato de natureza civil, comercial ou administrativo, por cuja realização responde a empresa prestadora de serviços, não devendo a empresa tomadora ter qualquer ingerência na mão-de-obra da empresa prestadora.

O Tribunal Superior do Trabalho editou a Súmula 331 no sentido de regulamentar a terceirização de mão-de-obra, restringindo a sua aplicação aos serviços especializados ligados à atividade meio do tomador, vedando a contratação de trabalhadores por empresa interposta com exceção do trabalho temporário, considerando como válida a contratação de serviços de vigilância e de conservação e limpeza, bem como a de serviços

especializados ligados à atividade-meio do tomador, desde que inexistente a personalidade e a subordinação direta.

Quanto à responsabilidade pelo inadimplemento das obrigações trabalhistas por parte do empregador, a Súmula 331 estabelece a responsabilidade subsidiária do tomador dos serviços quanto àquelas obrigações, desde que faça parte da relação processual e conste do título executivo judicial.

Essa súmula que, na prática, sempre foi tratada como uma lei na Justiça do Trabalho, sofreu várias críticas principalmente pelo fato de que estaria o TST, ao regulamentar a terceirização, legislando o que, em princípio, viola a tripartição dos poderes prevista na Constituição Federal.

Um aspecto relevante e que acreditamos tenha influenciado os votos favoráveis à terceirização de qualquer atividade da empresa e não somente a atividade-meio foi o fato de já existir uma legislação específica sobre a terceirização de mão-de-obra.

A Lei 13.429/17 trouxe alterações na Lei 6.019/74, que trata do trabalho temporário, para inserir um tópico específico sobre a prestação de serviços a terceiros e a Lei 13.467/17 (reforma trabalhista) complementou as alterações na Lei 6.019/74, deixando claro que a terceirização pode ser feita em qualquer atividade da tomadora, inclusive na sua atividade principal,

estabelecendo os direitos dos empregados terceirizados quando os serviços forem prestados nas dependências do tomador, permitindo que apenas pessoas jurídicas possam ser prestadoras de serviços a terceiros e criando um prazo mínimo de 18 meses para que empregados da tomadora possam vir a prestar serviços terceirizados como sócios ou empregados da contratada.

Acreditamos que as alterações recentes na legislação trabalhista, trazidas com as Leis 13.429/17 e 13.467/17, tenham sido consideradas pelo STF na decisão histórica do dia 30/08/2018.

A Suprema Corte decidiu ser lícita a terceirização ou qualquer outra forma de divisão do trabalho entre pessoas jurídicas distintas, independentemente do objeto social, mas deve ser mantida a responsabilidade subsidiária da empresa contratante pelos débitos trabalhistas da contratada e que a decisão do Plenário do STF não se aplica aos processos em relação aos quais tenha havido decisão transitada em julgado.

Vale destacar que a decisão do STF possui repercussão geral e efeito multiplicador, ou seja, permite que a Suprema Corte aplique o mesmo entendimento para outros processos que tratam da mesma matéria.

Em 11/10/2018 o Plenário do STF concluiu o julgamento do Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 791932, com repercussão geral reconhecida, que trata da possibilidade de terceirização do serviço de “call center” de empresas de telefonia. Também por maioria de votos foi aplicado ao caso referido a mesma tese já firmada pelo STF no julgamento de 30/08/2018 e relativo aos Processos RE 958252 e ADPF 324, considerando lícita a terceirização em todas as etapas do processo produtivo.

Nesse caso da empresa de telefonia o TST, aplicando a Súmula 331 do TST, considerou ilícita a terceirização dos serviços de “call center”, por entender que os mesmos estão inseridos na atividade-fim, afastando a aplicação da Lei 9.472/97 que, em seu artigo 94, inciso II, autoriza as empresas de



telefonia a terceirizar as atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço.

A recusa na aplicação da Lei 9.472/97, pelo TST, acarretou a repercussão geral no ARE 791932 e o Plenário do STF entendeu, com fundamento no artigo 97 da Constituição Federal e na Súmula Vinculante 10, que a declaração de inconstitucionalidade de lei ou ato normativo só pode ser declarada pelo voto da maioria absoluta da totalidade dos membros do tribunal ou, onde houver, dos integrantes do respectivo órgão especial e não por turma como ocorreu no TST, ainda que a mesma não tenha declarado inconstitucionalidade mas sim se recusado a aplicar a Lei 9.472/97.

Através da decisão por maioria, o Pleno do STF aplicou ao caso dos serviços de “call center” o mesmo entendimento anterior em relação ao RE 958252 e ADPF 324 e considerou inconstitucional a Súmula 331 do TST e lícita a terceirização de toda e qualquer atividade da empresa, seja meio ou fim, afastando o reconhecimento de vínculo empregatício entre a tomadora de serviços e o empregado terceirizado no serviço de “call center”.

Em 5 de outubro de 2018, a 5ª Turma do TST proferiu o primeiro julgamento após a decisão do Plenário do STF na ADPF 324 e no RE 958.252, com repercussão geral reconhecida

e que decidiu que é lícita a terceirização em todas as etapas do processo produtivo, tanto na atividade-meio quanto na atividade fim das empresas com efeito vinculante para todo os demais órgãos e instâncias do Poder Judiciário.

No julgamento do RR-21071-95.2014.5.04.0202, cujo acórdão foi publicado em 5 de outubro de 2018, tendo como relator o Ministro Breno Medeiros, o TST entendeu que a partir de 30 de agosto de 2018 é de observância obrigatória aos processos judiciais em curso ou pendente de julgamento a tese jurídica firmada pelo STF de que deve ser reconhecida a terceirização independentemente da atividade, não tendo mais relevância a diferenciação entre os conceitos de atividade-meio e atividade-fim e seus respectivos efeitos práticos, porque o STF firmou o entendimento de que toda a terceirização é sempre lícita, não havendo mais espaço para reconhecimento do vínculo empregatício do empregado terceirização com o tomador de serviços sob o fundamento de terceirização ilícita (ou seja, terceirização de atividade essencial, fim ou finalística).

O TRT/10ª Região, em julgamento da 3ª Turma, cujo acórdão foi publicado em 10 de outubro de 2018, também decidiu na mesma linha do STF entendendo da seguinte forma:

“AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TERCEIRIZAÇÃO. TELECOMUNICAÇÕES. ATIVIDADE-FIM. POSSIBILIDADE. ARE 713.211. Quando do

Julgamento do ARE 713.211, reautuado como RE 958.252 (repercussão geral - Tema 725), o Supremo Tribunal Federal, alterando paradigma já consolidado no âmbito desta Justiça Especializada, estabeleceu a licitação da terceirização em atividade-fim. Portanto, não subsiste a pretensão do Ministério Público do Trabalho de obter provimento jurisdicional impedindo a Demandada de terceirizar os serviços de venda, instalação e assistência técnica de produtos de telefonia e internet, ainda que tais atividades estejam relacionadas à atividade negocial da Ré.” (TRT10- RO-000124-87.2016.5.10.0011- 3ª Turma- Rel. Leone Cordeiro Leite – 10/10/2018)

Para o transporte rodoviário de cargas, a decisão do STF é de extrema importância, pois o setor é tomador de serviços terceirizados e também prestador de serviços. A declaração da Suprema Corte de que é válida a terceirização de mão-de-obra em qualquer atividade do tomador fortalece juridicamente, inclusive, a subcontratação de transporte a frete, prevista nas Leis 7.290/84, 11.442/07 e no artigo 733 do Código Civil, envolvendo contratação entre Empresas de Transporte de Cargas (ETC) e entre essas e os Transportadores Autônomos de Cargas (TAC).

Vale destacar que o STF, nos autos da Ação Direta de Constitucionalidade 48, proposta pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), foi concedida liminar pelo Ministro Luís Roberto Barroso, publicada em 19 de dezembro de 2017, suspendendo todos os processos que tramitam no país e que discutam o vínculo empregatício entre os Transportadores Autônomos de Carga (TAC) e a Empresas de Transporte de Cargas (ETC) e que envolvam a aplicação dos artigos 1º, caput,

2º, parágrafos 1º e 2º, 4º, parágrafo 1º e 2º e 5º, caput, da Lei 11.442/2007.

Para o ministro Barroso, a Constituição não impede a terceirização da atividade-fim, afirmando que “ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa assegura às empresas a formulação das suas próprias estratégias empresariais e nem mesmo pelos critérios da CLT seria possível configurar a contratação do TAC como relação de emprego, diante da ausência dos requisitos da pessoalidade, subordinação e da não eventualidade.”

Também destacou o ministro, na mesma decisão, que a terceirização “pode, em verdade, constituir uma estratégia sofisticada e, eventualmente, imprescindível para aumentar a eficiência econômica, promover a competitividade das empresas brasileiras e, portanto, para manter e ampliar postos de trabalho.”

Com essas decisões recentes do STF sobre a terceirização, entendemos que não fará mais sentido o TST manter a Súmula 331 e tampouco a aplicação da teoria da subordinação estrutural e deve passar a reconhecer que esse fenômeno econômico e jurídico deve ser melhor aceito pelas decisões judiciais, inclusive no transporte rodoviário de cargas e logística.

Entretanto, entendemos que as empresas devem continuar tomando cautelas na implantação e gestão da terceirização de mão-de-obra, observando rigorosamente os limites contidos na lei, evitando fraudes e medidas que possam desvirtuar a prestação de serviços a terceiros, atualmente regulamentada, como mencionamos anteriormente.



Imagens meramente ilustrativas.

Seja gentil. Seja o trânsito seguro.



A família Compactor oferece o maior portfólio do mercado e a maior variedade de configurações.

- Banco para 3 passageiros
- Opção de tração 6x2 de fábrica
- Veículos que dispensam o uso do ARLA

Conheça a Linha de Caminhões Vocacionais Volkswagen.

Uma marca da MAN Latin America.
www.vwco.com.br



**Caminhões
sob medida.**

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL de cargas (TRIC) e suas “comportas”



Por Sônia Rotondo, diretora executiva de Transporte Internacional e Multimodal da NTC&Logística.

“

Ainda persistem
muitas “comportas”
que represam
o avanço do
segmento
econômico do TRIC
e que trazem
grandes déficits
para as empresas
transportadoras

No ano passado, em matéria publicada neste anuário, fizemos um apanhado sobre o transporte internacional no âmbito da América do Sul, incluindo Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, países signatários do ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre.

A evolução ocorrida entre uma publicação e outra não trouxe avanços significativos para o transporte rodoviário internacional de cargas. A constatação desse fato está relacionada com o cenário político-econômico na região. Nosso principal parceiro, a Argentina, mergulhou numa crise largamente divulgada pela mídia, e até a presente data não conseguiu superar os impactos que as medidas econômicas impuseram ao país. Prevê-se para 2019 o crescimento da economia em 0%, inflação na média de 23% e o dólar na casa dos 43 pesos. (dados da entrevista do ministro da fazenda da Argentina, Nicolás Dujovne).

Por outro lado, a situação no Brasil também não é nada animadora. Vamos limitar nossos comentários sobre o assunto por estarmos em pleno processo eleitoral.

Reflexos no transporte

O que resulta destes dois cenários político-econômicos para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC)?

São resultados: maior ociosidade no veículo, baixa remuneração do frete, maior tempo parado do veículo aguardando carga, desequilíbrio da balança comercial, fronteira com congestionamento aplicação de normas internas para a operação de TRIC, descumprimento de acordos por parte das autoridades, reserva de mercado para os seus nacionais e custos fixos em alta. Estas são algumas das consequências no cenário atual.

O volume de carga transportada entre os dois principais parceiros reduziu-se. Isto é demonstrado pelas estatísticas nos portos secos rodoviários nos pontos de fronteira. (Gráfico 1)



Nos estudos desenvolvidos pelo DECOPE/NTC, a planilha referencial de custos do TRIC está muito longe de ser alcançada pelo mercado transportador. Os custos estimados constituem mera utopia na contratação do serviço de transporte. É uma conta que não fecha.

“Comportas” que represam

Tudo isso acende a luz vermelha:

- A greve dos auditores fiscais da Receita Federal do Brasil continua. Nem todos os pontos de fronteira tiveram sua rotina restabelecida. Há semana em que a operação se torna mais lenta que o normal e há dias na semana em que a operação “Despacho Zero” é a regra. Os servidores do MAPA sinalizam paralisação;
- O preço do óleo diesel está em ascensão, tanto na Argentina quanto no Brasil;
- O custo da mão de obra (condutor) está em alta à medida que a especialização vai se afirmando;
- O custo da manutenção do veículo também se torna elevado, principalmente nas rodovias brasileiras pelo seu mau estado de conservação;
- Há a questão dos custos dos seguros, já que são obrigatórios no TRIC (danos a cargas e contra terceiros); e
- Verifica-se crescimento de roubo de cargas na Argentina.

Esta relação de causa e efeito não é exaustiva e tem por objetivo destacar a existência de algumas das “comportas” que represam o avanço do segmento econômico do TRIC e que trazem grande déficit para as empresas transportadoras.

Tratado que não se sustenta

Como costumamos dizer, continuamos atados a um tratado de livre comércio de bens, de pessoas e de serviços que não consegue se sustentar em sua estrutura política.

Tivemos duas reuniões plenárias (52ª e 53ª) no âmbito do Subgrupo de Trabalho nº 5 – Transporte do MERCOSUL. Uma ocorreu no Brasil (Florianópolis/SC), quando o Brasil teve a presidência *pro tempore*; e a outra em Assunção, quando o Paraguai assumiu a presidência do bloco. Prosseguiram-se discussões de assuntos como harmonização dos procedimentos de fiscalização do transporte internacional terrestre, transporte de produtos perigosos, pesos e dimensões, estabelecimento da tolerância sobre eixo e do peso bruto total, regulamentos técnicos – limitador de velocidade, cinto de segurança, luzes de identificação veicular, freios ABS em caminhões e semirreboques; integração digital das informações de transporte de passageiros e de cargas, identificação eletrônica de veículos – RFID, seguros no âmbito do MERCOSUL, Operador Logístico Autorizado, Placa MERCOSUL, dentre outros.

Antecederam a estas reuniões do SGT-5 as reuniões do CONDESUL – Conselho das Entidades Empresariais de Transporte Rodoviário do MERCOSUL + Chile e Bolívia, mantendo-se como regras as mesmas localidades para sua realização. Foram entregues aos respectivos coordenadores nacionais, naquela oportunidade, as seguintes propostas: tratamento permanente de facilitação fronteiriça, unificação dos critérios de fiscalização nos países membros com relação ao manual de fiscalização de transporte, regulamentação de produtos perigosos, definição de documentos de porte obrigatório, cumprimento estrito do ATIT – Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, OEA-Operador Econômico Autorizado, assuntos aduaneiros, convênio TIR, corredor bioceânico e seguros para o transporte internacional; pesos e dimensões, taxa migratória adotada pela



Argentina, visto consular adotado pelo Paraguai e, por fim, a utilização de videoconferências.

As pautas, de certa forma, convergem. Porém, persistem divergências entre o estabelecido pela autoridade e o pleito do setor econômico. Dessa forma, as demandas permanecem.

Reserva de mercado

Tivemos também reuniões bilaterais Brasil – Peru e Brasil – Argentina. Sobre a reunião Brasil – Peru, realizada em São Paulo, dentre os assuntos discutidos o item *sistema de “cupos” (cotas)* foi o mais concorrido. Este assunto vem se arrastando ao longo dos anos. Em julho deste ano, a ANTT realizou consulta pública com o objetivo de obter subsídios e informações adicionais para o aprimoramento da proposta de resolução que estabelece procedimentos e limitações para cadastro de veículo em frota de empresa habilitada para o TRIC nessa ligação. À época, encaminhamos nossa proposta. Atualmente, o “cupo” é de 50.000 t e está todo absorvido pelas empresas que operam nesse segmento bilateral. Com o sistema de “cupo” adotado pelo Peru, somente as empresas e veículos já cadastrados podem operar, gerando, assim, reserva de mercado. Essa política está na contramão de livre mercado e inviabiliza qualquer iniciativa de aumento de comércio entre os dois países. Foi solicitada pelos representantes brasileiros, novamente, a eliminação desse sistema. Após alguns esclarecimentos prestados pelos representantes peruanos, o Brasil solicitou aumento de cota para 75.000 t de carga útil, até que se proceda a sua eliminação. Por conta desse sistema de “cupos”, a ANTT publicou, nesta data, a Resolução nº 5.583/17 que estabelece procedimentos e limitações para o cadastro de veículo em frota de empresa habilitada para TRIC entre Brasil e Peru.

Subcontratação

Outro tema foi a operação por meio de subcontratação. Foi aceita a proposta brasileira do instituto da subcontratação, como já ocorre nos demais países: empresa e veículo habilitados podem ser contratados por outra empresa habilitada para realizar parte ou toda a operação de transporte. Também foi aceito que a subcontratação possa ocorrer com cruzamento de bandeira: o veículo brasileiro contratado por empresa peruana e vice-versa.

Licenças especiais

Na reunião bilateral Brasil – Argentina, realizada em Buenos Aires, também foram discutidos assuntos importantes. Dentre os temas, destacamos as licenças especiais emitidas pela Vialidad. A *Dirección Nacional de Vialidad Argentina (DNV)* informou que está trabalhando num sistema informatizado, a exemplo do DNIT, para solucionar esta questão. Disse que a previsão de implantação desse novo sistema é para meados de agosto ou setembro de 2018.

Neste item a NTC/COMTRIN havia solicitado que as referidas licenças fossem outorgadas nos pontos de fronteira e que o prazo, inicialmente, fosse igual ao da licença ocasional: 180 dias.

Remonta, pesos e dimensões

Quanto ao sistema de remonta, a solicitação brasileira é possibilitar às empresas habilitadas ao TRIC operarem nesse segmento sem a necessidade de emissão de licença ocasional. Segundo a autoridade argentina, este assunto continuará sendo analisado e, em caráter experimental, a operação amparada por licença ocasional em vigência poderá ser realizada até 2 de outubro de 2018.

Em razão da nova legislação argentina, ocorreram alterações substanciais em matéria de pesos e dimensões para os veículos daquele país. A Autoridade de transporte argentina informou que o novo Decreto 32/2018, que incorpora essas modificações, não se aplica ao TRIC, devendo as empresas transportadoras cumprirem a Resolução GMC65/08 sobre pesos e dimensões.

Foi proposta a realização de uma fiscalização conjunta em Paso de Los Libres e Uruguai, em data a ser informada pelos Organismos de Aplicação do ATIT.

Multas: discussão recorrente

A discussão sobre multas é recorrente e há uma forte demanda do lado argentino bem como do lado brasileiro. A pendência do lado argentino refere-se, em grande parte, às multas aplicadas às empresas argentinas que se utilizaram de veículos não habilitados para levar a carga até o ponto de fronteira, com documento de transporte (CRT) de empresa argentina. A Argentina alega que essas multas não são devidas em razão da reunião ocorrida em 2005 que, em tese, não deixa clara essa situação. Por outro lado, as empresas brasileiras foram autuadas por não portarem o CITV – Certificado de Inspeção Técnica Veicular. Na época, havia um acordo para realizarem a inspeção veicular antes de deixarem o território argentino. Ocorre que muitas dessas multas foram para a justiça, tanto do lado argentino como brasileiro. Em razão disso, não se tem

muito claro o status quo desta situação. Dessa forma, ficou acordado a criação de um grupo trabalho *ad hoc* para fazer levantamento sobre valores – passageiros e cargas, o que está na esfera administrativa bem como na esfera judicial, com a finalidade de encontrar uma solução que possa sanar essa questão. Dentro do prazo de 30 dias, as autoridades de transporte de ambos os países se comprometeram em trocar informações.

Ainda sobre esse tema, foi esclarecido pela autoridade de transporte argentina que, com base no Decreto 32/2018, foi resolvida a questão de exigir a dupla placa nos veículos, luzes, adesivo de velocidade, placa de identificação de veículo longo, e para-choque no CT, dentre outros.

Desta forma, não seriam mais autuados os veículos brasileiros. Sobre essas multas aplicadas, a autoridade de transporte brasileira solicitou que essas multas constem do levantamento a ser realizado pelo Grupo *ad hoc* bem como que os valores não devem corresponder ao 2º Protocolo de Infrações e Sanções ao ATIT, já que não se encontram configurados nesse diploma legal.

Artigo 16 do ATIT

Tivemos ainda a reunião da Comissão de Acompanhamento do Artigo 16, do ATIT, na sede da ALADI, em Montevideu, com uma pauta bastante concorrida, já que participam dessa reunião os países signatários do ATIT. Na maioria das vezes, não se conseguiu avançar, em razão de desconhecimento das autoridades presentes dos dispositivos do próprio acordo. Atualmente, foram alterados alguns dispositivos do anexo de assuntos aduaneiros em reunião dos representantes aduanas dos sete países signatários.

Salto qualitativo

Estamos, num período de grandes expectativas e de mudanças em cada uma das nações do Cone Sul. A integração regional passa necessariamente pela compreensão de que a economia é mais global do que nunca. E toda medida adotada isoladamente por um país traz em si consequência ao processo idealizado na década de 1980, por meio do Programa de Integração e Cooperação Econômica (PICE). Já é tempo de a Região *Mercossuriana* dar um salto qualitativo no emaranhado do arcabouço jurídico-econômico e político que domina os países que pregam a integração regional.



TRANSPORTE DE MERCADORIAS destinadas a exportação

Por Josemar Dalsochio, da JLD
Consultoria e Assessoria Ltda



O transportador de mercadorias destinadas à exportação deve observar que a logística adotada na operação de transporte pode modificar a condição da suspensão do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI e da não incidência da Contribuição do PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre as mercadorias da carga transportada.

No tocante às operações de transporte de mercadorias destinadas à exportação a Instrução Normativa RFB nº. 1152 de 10 de maio de 2011, com as alterações da IN RFB nº. 1462 de 15 de abril de 2014, estabelece que somente pode ser realizado o transbordo, a baldeação, o descarregamento ou o armazenamento dos produtos destinados à exportação em:

I- recintos alfandegados;

II - outros locais onde se processe o despacho aduaneiro de exportação;

III- outros locais autorizados pelo Titular da Unidade da RFB que jurisdiciona o local das operações, quando por motivo que não possa ser atribuído a Empresa Comercial Exportadora – ECE, à pessoa jurídica vendedora, ou ao transportador.

A IN 1152/2011 originalmente estabelecia que realizar operação de transbordo, baldeação, descarregamento ou armazenamento de mercadorias destinadas à exportação em local não alfandegado, sem estar autorizado pelo titular da unidade da



PRIMEIRA AGÊNCIA DE RATING DO BRASIL

A Austin Rating é pioneira na classificação de risco de crédito no Brasil. Sua credibilidade foi construída ao longo de seus 32 anos de atuação com muito trabalho e dedicação. É a empresa mais solicitada pela mídia quando o assunto é bancos, mercado financeiro e macroeconomia. Detém o maior banco de dados privado do país com informações financeiras de empresas.

32
ANOS

LÍDER EM RATINGS DE
GESTORAS DE RECURSOS

LÍDER EM RATINGS DE FIDCs

LÍDER EM RATINGS DE CRIs

WWW.AUSTIN.COM.BR

SÃO PAULO

R. Leopoldo Couto Magalhães Jr. 110
7º Andar - Itaim Bibi
CEP 04542-000 - Tel.: 11 3377-0707

BARUERI

Av. Andrômeda, 885 - Cj. 901/902
Alphaville - Brscan Green Valley
CEP 06473-000 - Tel.: 11 3377-0707

RIO DE JANEIRO

Av. Presidente Wilson, 231
Grupo 502/503 - Parte Centro
Tel.: 21 2103-7680

AUSTIN CREDIT

FERRAMENTA DE ANÁLISE FINANCEIRA DE EMPRESAS

A Austin Asis é uma Consultoria de origem brasileira que dispõe de um sistema de avaliação de empresas – Austin Credit, contando com uma base de dados de mais de cinco mil empresas de capital aberto e fechado.

O sistema possui um plano de contas detalhado, permitindo a geração de relatórios financeiros com base nos balanços patrimoniais divulgados nos jornais ou encaminhamos pelas empresas em que são analisados fatores como: Evolução patrimonial, grau de endividamento com instituições financeiras; Governo e terceiros; capacidade de geração de caixa e vinte e três indicadores de desempenho, que possibilitam um amplo entendimento acerca da estrutura de capitais, nível de solvência, custos, retorno, margens, crescimento ou redução de receitas. Esses indicadores estão disponibilizados com dados dos últimos 4 anos, sendo que algumas empresas apresentam-se com base anual e outras trimestral.

Dentre os seus diferenciais, o sistema calcula: EBTIDA; Investimento Operacional em Giro; Sugestão de Limite de crédito e/ou investimento e atribuição de Score e Rating estatístico (baseado em força financeira) desenvolvido com Know How próprio e experiência de mais de vinte anos de mercado em avaliações de empresas, instituições financeiras e seguradoras, que faz do sistema Austin Credit uma importante ferramenta no auxílio de tomada de decisão.

Principais Vantagens:

- Versatilidade do sistema permitindo customização de acordo com os parâmetros solicitados pelo cliente;
- Identificação e prevenção de possível inadimplência na carteira de clientes e fornecedores;
- Avaliação de probabilidade de risco de descontinuidade operacional.



RFB, acarretaria a cobrança dos impostos (IPI) e contribuições (PIS/Pasep e Cofins), obrigação vinculada ao sujeito passivo: o exportador.

Com a IN RFB Nº. 1.462/14, ocorreram preocupantes alterações na IN 1.152/11, quando o transportador também passou a ser responsável pelos impostos suspensos ou não incidentes, dispõe a norma que será responsável pelo pagamento dos tributos, IPI, PIS/Pasep e Cofins o responsável pelo fato de executar operação de transbordo, baldeação, descarregamento ou armazenamento em local não alfandegado, sem estar autorizado pelo titular da unidade da Receita Federal do Brasil que jurisdiciona o local.

A legislação permite que o Transportador, a ECE, ou a pessoa jurídica vendedora possa formalizar ao titular da unidade da Secretaria da Receita Federal do Brasil com jurisdição sobre o local o pedido para realização de operação de transbordo, baldeação, descarregamento ou armazenamento em local não alfandegado, devendo ser observados os requisitos previstos na norma de regência, IN 1152/11.

Quanto às mercadorias destinadas à exportação adquiridas no mercado interno por empresa comercial exportadora, a

legislação igualmente estabelece procedimentos especiais no transporte para que se mantenha suspensão do IPI e a não incidência do PIS/Pasep e da Cofins.

Algumas unidades da RFB, como a Alfandega de Foz do Iguaçu, normatizaram, em caráter precário e de forma geral, os procedimentos para autorização das operações de transbordo, baldeação, descarregamento e armazenamento de mercadorias destinadas a exportação em locais não alfandegados.

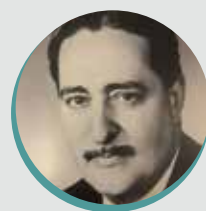
Considerando que a exportação brasileira para os países da América Latina transportadas no modal rodoviário têm como logística serem transportadas da origem até a fronteira, onde normalmente ficam aguardando que o importador do país de destino solicite o embarque, o regramento disposto nas normas citadas é motivo de preocupação e não menos para cautela dos transportadores.

Neste contexto, o setor do Transporte Rodoviário de Cargas encontra-se diante de uma norma fiscal/tributária que está a reger a logística do transporte de mercadorias destinadas a exportação e que se efetivamente exigida sua aplicação, inviabilizara, pelo custo, as exportações brasileiras pelo modal rodoviário.



NTC&LOGÍSTICA ex-presidentes

1963 - 1966

ORLANDO MONTEIRO
in memorian


1970 - 1972

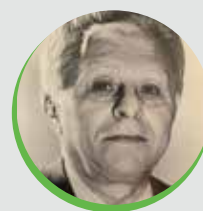
AGRÁRIO MARQUES DOURADO
in memorian

1977 - 1982
OSWALDO DIAS DE CASTRO

Em sua primeira gestão, foram promovidas viagens técnicas para os EUA e Canadá, realizados seminários, houve a conquista do financiamento do BNDES para compra de equipamentos, isenção de IPI para caminhões pesados, regulamentação do transporte de contêineres e o fim do desconto do IR sobre fretes na fonte. De acordo com Oswaldo, desde seus tempos como presidente da NTC até hoje muita coisa mudou, como é o caso da criação do Sest Senat, do fortalecimento da CNT, do desenvolvimento das feiras do setor, principalmente a FENATRAN, da criação da tabela de frete de carreteiro e a legislação sobre motoristas.

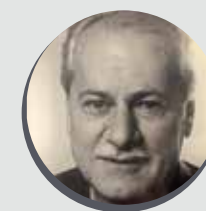
1987 - 1989

1993 - 1995

SEBASTIÃO UBSON RIBEIRO
in memorian


1996 - 1998

1999 - 2001

ROMEU NERCI LUFT
in memorian


1990 - 1992

DOMINGOS DE OLIVEIRA FONSECA


2002 - 2004

2005 - 2007

GERALDO AGUIAR DE BRITO VIANNA

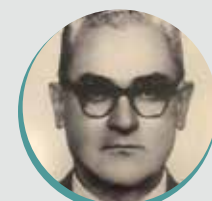

2008 - 2010

2011 - 2013

FLÁVIO BENATTI

Ainda nos primeiros dias de seu primeiro mandato na NTC, Flávio Benatti transformou os presidentes de federações em vice-presidentes da NTC em seus estados, para aumentar a representação da associação nacional. Criou uma estrutura para fazer eventos em várias regiões do país para difundir a COMJOVEM e envolver um número maior de jovens de diversas localidades. Quando deixou a presidência, eram 26 grupos com participação de cerca de 500 jovens.

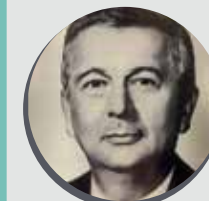
Em sua gestão houve um avanço grande na segurança jurídica para o setor, como ocorreu com a aprovação da Lei 12.619/2012, conhecida como Lei do Motorista, que foi construída com o envolvimento e entendimento dos setores empresarial e laboral e supervisão do Ministério Público do Trabalho. Nos anos seguintes, a discussão sobre o tema continuou, sendo publicada a Lei 13.103, em 2015.


1966 - 1970
JOSÉ CARNEIRO DE GUSMÃO LACERDA
in memorian

1973 - 1976
DENISAR ARNEIRO
in memorian

1982 - 1996
THIERS FATTORI COSTA
in memorian

Domingos inseriu o Transporte Rodoviário de Carga no conjunto das atividades econômicas do país, com toda a importância que ele tem. Seu mandato começou com a posse do presidente Collor, que teve como primeira medida fazer uma mudança na economia - Plano Collor - que deixou todos os brasileiros com R\$ 50,00. Depois de dois dias de muitas reuniões internas, boatos, pressões, Domingos foi a Brasília, sem data para voltar, porque não conseguia identificar interlocutores, com quem pudesse falar e explicar o caos pelo qual o setor passava e que tendia a se agravar perigosamente. Depois de algumas reuniões e com a ajuda de vários companheiros transportadores, de deputados e senadores de relacionamento do setor. A NTC conseguiu sentar com a alta cúpula do governo e encaminhar uma solução: liberar o setor do controle monetário. Assim, o setor voltou a operar com alguma normalidade.


1996
ADALBERTO PANZAN
in memorian

Dos 55 anos de existência da entidade, Geraldo Vianna viveu muito de perto os seus últimos 40. Em seus mandatos como presidente da NTC, defendeu algumas bandeiras, dentre elas a infraestrutura. Havia também uma grande preocupação com a renovação da frota de caminhões, que estava com uma idade média elevadíssima (cerca de 23 anos); com o roubo de cargas, que já era insuportável naquela época (e piorou muito de lá para cá); com a regulação do setor; com o fortalecimento político da entidade, no plano interno e externo; com a consolidação de algumas iniciativas estratégicas, que começaram na gestão anterior, como a radical mudança no modelo de negócios e no formato da FENATRAN e o Seminário que é realizado anualmente nas dependências da Câmara dos Deputados, em Brasília.



NTC&LOGÍSTICA | depoimentos

“

Para mim é um prazer fazer parte da trajetória da NTC&Logística desde 1974, quando abri minha empresa de transporte de cargas na Bahia, a Rajan. De lá para cá, a NTC só vem contribuindo de Norte a Sul deste imenso País, com este setor, que é tão importante para a nossa economia. Através de eventos regionais que realiza, agrega valor e motiva cada empresário a continuar lutando em prol dos diversos segmentos da área de transporte. Aproveito a oportunidade para cumprimentar todos os dirigentes da NTC, desde a sua fundação até o presente momento. Empresários estes, que ajudaram e continuam ajudando a construir essa história. Parabéns NTC&Logística pela passagem de seus 55 anos de existência!



Antonio P. de Siqueira
Presidente
do SETCEB

”

“

O trabalho que a NTC fez e faz é de extrema relevância para a perenidade dos nossos negócios, pois o que acontece dentro de cada empresa é influenciado pelo ambiente externo.

E é aí entra o trabalho da NTC e de todas as demais entidades do nosso setor de representar e fortalecer o transporte rodoviário de cargas em todos os cenários que se fizerem necessários.

Neste ano de comemoração dos 55 anos da NTC, parabéns a todos os empresários que ajudaram a escrever a história a sua história. Sem a dedicação desses notáveis empresários, não existiria a nossa Associação!

”



Sergio Pedrosa
Presidente
da FETCEMG

Foto: Divulgação FETCEMG

Foto: Fetrancesc/Divulgação



Ari Rabaioili
Presidente da Fetrancesc



“

Os 55 anos da NTC&Logística representam mais do que um aniversário. É comemorar a consolidação de uma entidade que nos representa, que nos auxilia, que contribui para o desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas efetivamente.

Nestas cinco décadas e meia, temos uma entidade que subsidia as entidades e as empresas com dados técnicos importantes para o segmento, como a formação de preços e custos. Além disso, discutimos as mazelas, as demandas do setor em câmaras técnicas. Também fazemos um verdadeiro brainstorming nos eventos, como no Conet&Intersindical e na Fenatran.

Em outras palavras, comemorar 55 anos da NTC é ter a certeza de que muito construímos pelo setor e projetar um futuro de muito sucesso.

”



“

O mês de setembro marcou os 55 anos da NTC&Logística e o presidente do Transcares, Liemar Pretti, não deixou de enviar sua mensagem à diretoria do presidente José Hélio Fernandes, enaltecendo a história de trabalho, lutas e conquistas da instituição, e a sua parceria com o Transcares.

Esses 55 anos representam, acima de tudo, a união de pessoas e entidades que sempre se comprometeram com um transporte rodoviário de cargas mais forte e mais unido, e sempre focado em melhores resultados.

”



Liemar Pretti
Presidente do Transcares



“ Em nome do TRC RJ, no exercício da presidência da FETRANSCARGA, e em meu próprio nome, congratulo-me com a NTC e com todos que construíram a sua bela História, Presidentes, Diretorias de Funcionários, enviando, nesta data, um abraço especial ao nosso atual Presidente, José Hélio Fernandes.



Eduardo Rebuzzi
Presidente da
FETRANSCARGA

“ A NTC & Logística sempre trabalhou para o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas. Encabeçou lutas importantes que resultaram em grandes ganhos para todo o setor. Por isso, tem muito a comemorar nesses 55 anos de história.

O Setcepar se orgulha em acompanhar toda essa trajetória e participar ativamente, junto com a NTC & Logística, da construção de políticas públicas voltadas para o Transporte Rodoviário de Cargas.

Parabéns por toda essa trajetória!



Marcos Egídio Battistella
Presidente
do SETCEPAR

“ Parabenizo o presidente José Hélio, bem como toda sua diretoria e equipe pelo brilhante trabalho que vem sendo feito na NTC&Logística. Para nós do SETRAM é uma satisfação fazer parte desses 55 anos da NTC e compartilhar os momentos que o TRC tem vivido em nosso país.



Riberto Lima
Presidente do SETRAM



Tayguara Helou
Presidente do SETCESP



Vander Costa
vice-presidente
da FETCEMG

“ Parabéns NTC&Logística pelos seus 55 anos de existência! 55 anos lutando pelo bem-estar do transportador rodoviário de cargas e pela logística brasileira, para melhorar e também para trazer maior capacidade e eficiência à economia do nosso país.

Quero cumprimentar todos os ex-presidentes da entidade pelo trabalho e pelas grandes conquistas. A NTC é efetivamente uma ferramenta muito importante para os transportadores rodoviários de cargas, para os operadores logísticos e também para os embarcadores em nosso sistema de transportes.

O transporte rodoviário de cargas é fundamental para o desenvolvimento da sociedade brasileira!

“ A NTC comemora 55 anos de lutas e conquistas para o TRC – Transporte Rodoviário de Cargas.

Parabenizamos a todos os presidentes que em seus mandatos lideraram suas diretorias na luta pelo desenvolvimento do TRC, com desafios diferentes e todos importantes.

Heráclito de Éfeso profetizou “A única coisa eterna é a mudança”. Apesar de ter dito isso entre 535 a.C e 475 a.C, nada mais atual. Nosso atual presidente José Hélio lançou no CONET de Vitória o desafio de repensarmos o futuro de nossas organizações, algo indispensável para o momento, pois mudar é preciso para sobrevivermos.

Precisamos definir o que queremos, aonde devemos estar e como chegar lá. Os ex- presidentes superaram com louvor os desafios de seus tempos. Agora, precisamos de superar os atuais para podermos viver os próximos.

A NTC sempre foi o porto seguro do TRC, e na pessoa do presidente José Hélio parabenizamos a todos que contribuíram para estarmos aqui.

O setor do Transporte Rodoviário de Cargas deve muito à NTC pelo seu desenvolvimento ao longo destas cinco décadas da instituição. Lutando sempre pelas adversidades do setor, a entidade se posiciona de forma clara e com firmeza perante as empresas, instituições e a sociedade.



Luiz Gustavo Peres Nery
Rodonery Transportes /
SETCEPAR



Francisco Pelucio
Diretor Financeiro
da NTC&Logística

Parabéns à NTC, sua presidência e toda a equipe pela passagem dos 55 anos. O TRC tem muito a agradecer o trabalho desenvolvido pela entidade cujo respeito nacional é de importância ímpar no cenário brasileiro. Vida longa, pois teremos muito trabalho pela frente.



Sérgio Neto
SETCERGS



Marcelo Perrupato
Magna Planejamento

Tenho orgulho de ter participado de uma pequena parte dos 55 anos da NTC&Logística, instituição que faz diferença real no dia-a-dia de nossas entidades e do transportador de cargas. Parabéns a todos que participaram desta história e fizeram da NTC&Logística uma referência!



Maristela Peixoto
FETRANSPAR



Marcelo Rodrigues
Coordenador do Instituto
COMJOVEM de Desenvolvimento
Mercadológico MR Express

Parabenizo a NTC&Logística pelos seus 55 anos de atuação, uma trajetória marcada por lutas e diversas conquistas, sempre pautadas pelo compromisso com o TRC. Orgulho-me de fazer parte dessa história e ter contribuído para o desenvolvimento do setor ao lado de pessoas competentes e comprometidas com os mesmos valores e ideais. Ainda há muito o que fazer, portanto, que venham muitos outros anos de trabalho e sucesso.

Poucas e raras associações de classe conseguem vencer a barreira de meio século com o brilhantismo e a qualidade de representação da NTC&Logística. Eu a venho acompanhando por quase 40 anos, desde 1979. Parabéns aos seus diversos dirigentes e amigos, com vida longa e renovada, sempre.

Parabéns a quem faz dessa entidade uma das mais respeitadas no setor de Transporte Rodoviário de Cargas. Sou muito feliz por poder participar de muito do que se faz dentro da NTC e com certeza posso dizer que aprendo muito participando.

SEST SENAT COMEMORA 25 anos de história

Por Karen Feldman Cohen



Há 25 anos, o SEST SENAT tem transformado a vida de milhões de profissionais do transporte, dos seus dependentes e da comunidade em geral. Criado em 14 de setembro de 1993 pela lei nº 8.706/93, o SEST SENAT hoje é referência na prestação de serviços de qualificação profissional e de assistência à saúde.

Nesse período, já foram mais de 118 milhões de atendimentos realizados dentro dos programas de promoção social e de desenvolvimento profissional. Os serviços são gratuitos para trabalhadores do transporte e seus dependentes.

“O SEST SENAT já foi criado com ousadia. O setor transportador fazia parte de outro ‘S’, da indústria. Criar um ‘S’ do transporte era, na verdade, dar mais chances de o setor transportador ter acesso a capacitação profissional e a atendimentos de saúde de forma mais rápida. Nós fomos, na época, precursores em odontologia, fisioterapia e nutrição. Então, lá em 1993, nós já nascemos com uma cultura de ousadia e inovação”, afirma Nicole Goulart, diretora-executiva do SEST SENAT.

Ao longo de todo esse tempo, as unidades operacionais foram se aprimorando. “O SEST SENAT tem um diferencial interessante pelo fato de manter, na mesma estrutura física, os atendimentos de saúde, esporte e lazer, e os cursos de capacitação profissional. Isso permite que os nossos usuários tenham acesso a um serviço mais completo e integrado. Como o trabalhador do transporte está sempre em trânsito, ele pode começar o atendimento em uma unidade e dar continuidade em outra. Além disso, uma estrutura única possibilita uma administração mais enxuta, com redução de custos operacionais”, explica.



Capacitação profissional

As ações de desenvolvimento profissional estão voltadas para a formação e a qualificação de mão-de-obra. Os treinamentos possibilitam aos trabalhadores do transporte exercerem suas funções em um mercado cada vez mais exigente, que demanda profissionais altamente qualificados para atuarem nas diversas funções da atividade transportadora, tanto de cargas como de passageiros.

O portfólio de cursos da instituição disponibiliza mais de 650 conteúdos (presenciais e à distância). Desde a sua criação, o programa de desenvolvimento profissional já registrou mais de 24,9 milhões de atendimentos.

O SEST SENAT disponibiliza treinamentos utilizando modernas tecnologias, como os simuladores híbridos de direção, já instalados em 105 unidades e que fazem parte da metodologia de ensino utilizada em mais de 30 cursos. Dados do projeto Escola de Motoristas Profissionais mostram que as simulações com transporte de passageiros e cargas perigosas ajudam a reduzir em 29% a incidência de erros ao volante e em 9% o consumo de combustível, o que reduz o custo do transporte e os índices de emissões de poluentes.

“Pesquisas da CNT sobre o perfil dos caminhoneiros mostram certa resistência em utilizar as novas tecnologias. Então, a gente viu uma necessidade não só de fazer uma inclusão digital, mas também de capacitar esses motoristas para essa inovação que vem acontecendo no setor transportador. Investimos em simuladores de direção para que esses profissionais pudessem aprender a reagir diante de situações adversas, sem colocar em risco a segurança das pessoas, da comunidade em geral”, reforça Nicole. De acordo com a diretora, uma nova estratégia é a inclusão das lousas digitais nas salas de aula, facilitando assim o contato dos alunos com a tecnologia.

Sustentabilidade também é um tema considerado pelo SEST SENAT. O Programa de Aperfeiçoamento para Eficiência Energética, iniciado em 2017, é um exemplo disso. O acordo de cooperação envolvendo a CNT, o ICCT (Conselho Internacional de Transporte Limpo) e o Ministério dos Recursos Naturais do

Canadá está garantindo redução de custos para as empresas do setor e os transportadores autônomos. Os motoristas estão sendo treinados em técnicas de direção econômica e manutenção de frota. Além disso, o SEST SENAT inova ao propor um aplicativo que ajudará o motorista avaliar em tempo real ao consumo, à distância percorrida e à quantidade de poluentes que deixou de ser lançada na natureza. Uma primeira versão já foi testada e estará disponível em breve. “Investimos em programas de eficiência energética para mostrar ao motorista que ele pode ser amigo do meio ambiente, que, por intermédio da profissão, ele executa e pode pensar em sustentabilidade.

O SEST SENAT também investe na capacitação gerencial do setor de transporte. Em parceria com o ITL (Instituto de Transporte e Logística), a instituição oferece especializações para gestores de todos os modais dentro do Programa Avançado de Capacitação do Transporte.





Qualidade de vida

No programa de promoção social, os atendimentos já somam mais de 93,7 milhões. São desenvolvidas ações voltadas para a melhoria da qualidade de vida dos trabalhadores do setor de transporte, como atendimentos nas áreas de saúde, nas especialidades de odontologia, fisioterapia (com foco na prevenção dos problemas na coluna), nutrição (voltada para a educação alimentar dos trabalhadores) e psicologia (prevenção ao uso de álcool e outras drogas).

E para o cuidado com a saúde ser completo, o SEST SENAT também estimula a prática de atividades físicas entre os trabalhadores do transporte. Em todo o país, é possível praticar

diversas modalidades esportivas. Algumas ações extrapolam a área física das unidades operacionais, como é o caso do Circuito SEST SENAT de Caminhada e Corrida de Rua, iniciado em 2014. Aproximadamente 150 mil pessoas já participaram das etapas realizadas em todo o país.

Exemplo de sucesso também é a Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society. O campeonato, voltado exclusivamente para trabalhadores do transporte, está em sua sétima edição. Desde 2012, por volta de 40 mil trabalhadores do transporte participaram da competição.



Expansão

Atento às necessidades do mercado, o SEST SENAT iniciou em 2017 um projeto de expansão da sua rede de unidades. Desde dezembro do ano passado (2017), 12 novas unidades já foram inauguradas no país. Os projetos das novas unidades contam com inovações que contemplam diretrizes para o alto desempenho ambiental, garantindo mais conforto aos usuários. As novas instalações estão recebendo sistema de captação de energia solar e iluminação de LED, que aumentam a eficiência energética. De acordo com os cálculos desenvolvidos pela equipe de engenharia do SEST SENAT, as iniciativas garantem uma redução de 30% a 40% no consumo de energia.

A expectativa é ter mais de 200 unidades em funcionamento nos próximos dois anos. Todas elas equipadas com tecnologia de ponta para oferecer atendimentos com ainda mais qualidade

aos trabalhadores do transporte. “Nossa expectativa é continuar contribuindo com o crescimento do setor e fazer cada vez mais”, destaca Nicole. Além da rede física, a instituição tem investido, desde 2015, na melhoria de processos internos e implementação de novas diretrizes, como compliance, auditoria interna, sistemas integrados. “Mesmo sendo processos internos, a gente conseguiu atender, com mais rapidez, o transportador e dar um retorno com mais qualidade.”

Nicole aproveitou a oportunidade para parabenizar a NTC&Logística pelos seus 55 anos e reforçar a importância da parceria constante com o SEST SENAT. “A NTC&Logística nos traz as demandas dos transportadores e, com isso, conseguimos direcionar nossas ações e estratégias. Essa é uma parceria de sucesso, e todos saem ganhando”, conclui.



Nicole Goulart, diretora-executiva do SEST SENAT

MERCEDES-BENZ DO BRASIL INVESTE nos jovens empresários com o Projeto Cliente 4.0

Por Karen Feldman Cohen

Viagem para Alemanha



Fábrica da Mercedes-Benz em Wörth- Alemanha

Diante de um mercado em constante evolução, repleto de mudanças e desafios, a Mercedes-Benz do Brasil criou um projeto intitulado Cliente 4.0, que tem como objetivo proporcionar experiências e compartilhar conteúdos relevantes para a nova geração do transporte rodoviário de cargas. Em outras palavras, ajudar os jovens empresários a se inspirarem no mundo 4.0 para que possam aplicar em suas empresas e tornarem-se clientes melhores para toda a cadeia.

A primeira turma do programa, que conta com 20 sucessores, sendo 11 oriundos da COMJOVEM, teve início em agosto com um evento na fábrica da montadora, em São Bernardo, ocasião em que estiveram reunidas as duas gerações de cada empresa

participante. Para Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas e marketing da Mercedes-Benz, essa iniciativa beneficiará todos os envolvidos. “Os jovens empresários terão a oportunidade de conhecer tecnologias e ferramentas de ponta e se preparar para a nova realidade que está muito próxima do Brasil. Isso só trará benefícios para todos os *players* envolvidos na cadeia de transporte”.

O programa Cliente 4.0 é pautado em pilares, como conhecimento, experiência e tecnologia e proporcionará experiências nacionais e internacionais, com participação em workshops em grandes empresas, que hoje são referências em tecnologia e inovação.



Feira IAA

Esses workshops terão como foco:

- Apps e tecnologias com foco na mobilidade urbana;
- *Machine learning* e o consumo inteligente;
- Startups e modelos de gestão;
- Mercado digital e oportunidades de negócios;
- Parques tecnológicos e ambientes de inovação do Brasil;
- Recuperação de Informação e análise de risco;
- Desenvolvimento de softwares de gestão e negócios;
- Grandes polos internacionais de inovação e tecnologia.

A parte acadêmica do projeto será realizada com parceiras de conteúdo. “A Mercedes-Benz atuará em parceria com a ESMT (*European School of Management and Technology*) que tem Dieter Zetsche (Presidente do Conselho de Administração da Daimler AG) como conselheiro, proporcionando, assim, total consistência e relevância ao Programa”, explica Ebru Semizer, gerente sênior de marketing comunicação e inteligência da Mercedes-Benz no Brasil.

Em setembro (2018), o grupo foi para a Alemanha e visitou diversos locais, como a ESMT (*European School of Management and Technology*), em Berlim, Hannover - IAA (feira), München e Stuttgart - Fábrica da Mercedes-Benz. Logo no início da viagem, o grupo foi ao centro de desenvolvimento de novos produtos da montadora, onde é estruturada toda a parte de inovação de aplicativos e ferramentas para o usuário final (Hub da Fleetboard em Berlim).

Na ESMT, discutiram sobre a economia da Alemanha e o que a faz ser uma potência mundial. “Ao contrário do que muitos pensam, quem mantém a economia da Alemanha não são as

Viagem para Alemanha



Berlim



Estande da Fleetboard na IAA

grandes empresas e sim aquelas menores, desconhecidas, mas que têm um faturamento expressivo”, explica Rafael Abolis, gerente de vendas de caminhões a frotistas do Brasil.

“O foco principal dessa primeira viagem internacional do Projeto foi visitar a IAA e conhecer o portfólio do grupo Daimler e as tendências para o futuro, como o caminhão elétrico”, conta Rafael. Na ocasião, os jovens empresários conheceram o novo Actros alemão. “Foi uma oportunidade para o grupo conhecer o que há de mais moderno em inovação e para nós de explicar as dificuldades de trazer ao Brasil determinadas tecnologias, inclusive por questões de legislação”, explica. Durante a feira, o grupo esteve com Roberto Leoncini e Philipp Schiemer, vice-presidente de vendas e marketing de caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil e presidente da Mercedes-Benz do Brasil, respectivamente.



No ano de 2018 foi estabelecido um calendário com atividades programadas até o final de 2019. Veja no quadro abaixo:

Calendário 18/19 Cliente 4.0		Workshop Recife <u>20 a 22 de Fevereiro/2019</u>	
Lançamento do Programa Cliente 4.0 <u>Agosto/2018</u>		Viagem Vale do Silício <u>6 a 10 de Maio/2019</u>	
Alemanha <u>Setembro/2018</u>		Workshop Minas Gerais <u>7 a 9 de Agosto/2019</u>	
Workshop São Paulo <u>7 a 9 de Novembro/2018</u>		Workshop SP e FENATRAN <u>14 a 18 de Outubro/2019</u>	

Viagem para Alemanha



Hub da Fleetboard



Hub da Fleetboard



Berlim

Programação – App Cliente 4.0

Para que o grupo possa acompanhar todas as atualizações do projeto, a Mercedes-Benz criou um aplicativo, com acesso via smartphone. “Nossa interação será fundamental para que o grupo se mantenha sinérgico e alinhado a conteúdos, programação e novidades”, conclui Ebru.

“Esse programa da Mercedes-Benz é um exemplo claro de como a COMJOVEM tem sido vista, não só pelos fornecedores, mas por todos participantes do TRC. Maturidade, responsabilidade e compromisso com o futuro sem dúvida resumem o que a COMJOVEM alcançou nestes 10 anos de atuação”, afirma Ana Carolina Ferreira Jarrouge, coordenadora da COMJOVEM Nacional, que faz parte do projeto.

De acordo com Ana, o jovem quer, sim, assumir uma postura de protagonismo. “Empresas parceiras da COMJOVEM, como a Mercedes-Benz, demonstram o quanto podemos colaborar para estudar, analisar, alinhar e construir um futuro melhor para o Brasil, com inovação, tecnologia e responsabilidade empresarial.

Em nome da NTC e da COMJOVEM Nacional, agradecemos esta incrível oportunidade que está sendo dada aos 11 membros participantes deste projeto. Temos grande expectativa e esperamos que os resultados obtidos superem as intenções desta brilhante iniciativa”, finaliza.



COMJOVEM com o presidente do Banco Mercedes-Benz, Christian Schüler

Viagem para Alemanha



Feira IAA



Estande da Mercedes-Benz na IAA



Andre De Simone e Ana Carolina Jarrouge com Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO América Latina – IAA



ESMT (European School of Management and Technology) em Berlim



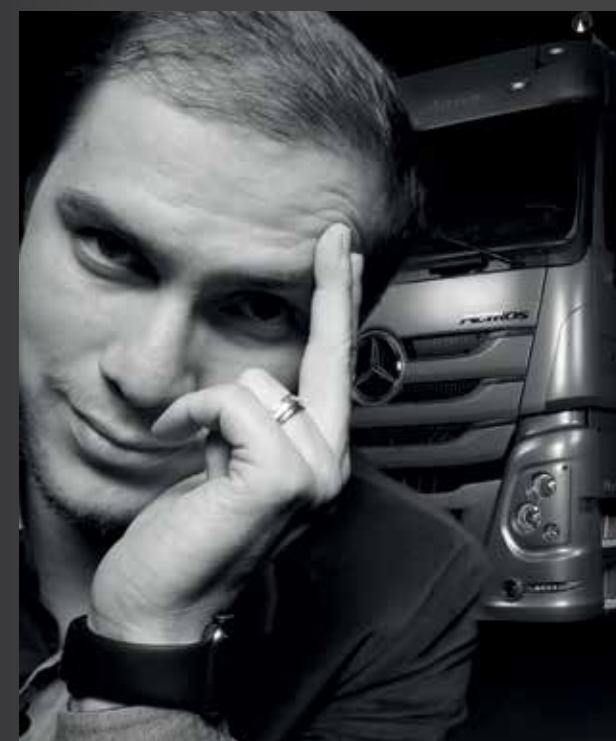
Duas gerações reunidas



Daniel Simas Pereira, coordenador da COMJOVEM de Belo Horizonte e região, com seu pai, Pedro Nelson Furtado Pereira



Ana Carolina Ferreira Jarrouge, coordenadora da COMJOVEM Nacional, com seu pai, Antonio de Oliveira Ferreira



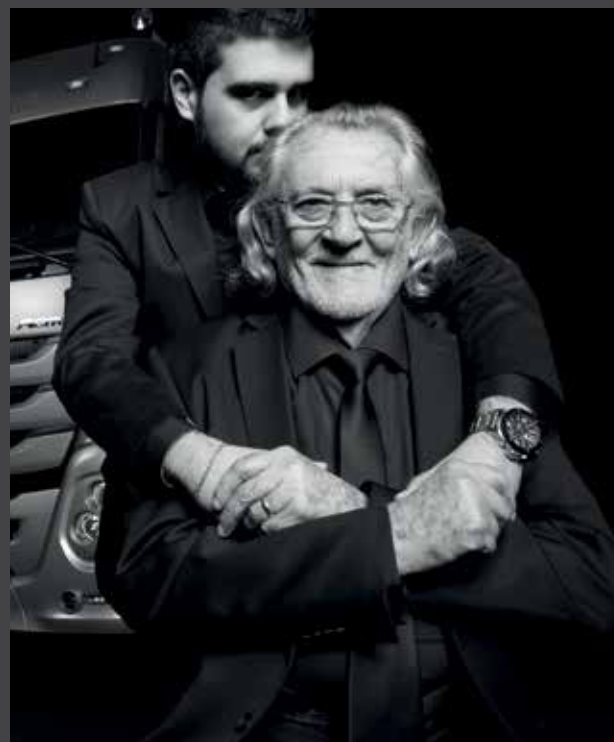
Diego Nazari Reis, coordenador da COMJOVEM de Cascavel



Mauricio Nogueira Magalhães Júnior, coordenador da COMJOVEM de Sorocaba, com seu pai, Mauricio Nogueira Magalhães



Fernanda Machado Moreira, vice- coordenadora da COMJOVEM de Porto Alegre, e Francisco Carlos Gonçalves Cardoso, executivo da Interlink Cargo



Guilherme Franco Cordioli, coordenador da COMJOVEM de Maringá, com seu avô, Laurindo Cordioli



Otavio Fedrizze, membro do Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico (Cuiabá), com seu pai, Dejalmo Fedrizze



Amanda Juliani Lucatto, coordenadora da COMJOVEM de Porto Ferreira, com seu tio, André Juliani



Antonio Tiburcio de Santana Neto, coordenador da COMJOVEM de São Paulo, com seu pai, Antonio Tiburcio de Santana S. Filho



Daniella Mori Kujiraoka, membro da COMJOVEM de Campinas, com seu pai, Paulo Kujiraoka



André De Simone, vice-coordenador da COMJOVEM Nacional

ANTONIO PEREIRA DE SIQUEIRA DEIXA A PRESIDÊNCIA DO SETCEB E abre caminho para a COMJOVEM

Por Karen Feldman Cohen



A luta contra o roubo de cargas



Desde 1978, o administrador de empresas Antonio Pereira de Siqueira, proprietário da Rajan Transportes, fundada em 1974, já prestigiava as reuniões do SETCEB (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado da Bahia) e em abril de 1980 foi escolhido para fazer parte da Lista Tríplex para escolha de vogal da Justiça do Trabalho.

Ainda em 1980, foi eleito 2º Diretor Tesoureiro da entidade, permanecendo no cargo até o final do mandato. Em 1984, assumiu a presidência do SETCEB.

Siqueira deu uma grande dimensão à luta da categoria nos níveis municipal, estadual e nacional. As péssimas condições das rodovias, fiscalização de balanças, regulamentação do setor, a excessiva carga horária dos motoristas de caminhão, redução de acidentes, operação de carga e descarga, roubo de cargas e fretes justos, compõem as lutas travadas por Siqueira ao longo de sua



Antonio Pereira de Siqueira

gestão. Vale destacar também sua atuação para o tratamento diferenciado do motorista, realizando convenções coletivas de trabalho com os sindicatos de empregados.

“Nesse longo período, aprendi muito. Sempre participei de reuniões, eventos e foi por conta dessa postura que me tornei o empresário que sou hoje. E a NTC tem muito a ver com isso devido ao conteúdo que sempre compartilhou com o setor”, afirma Siqueira.

Após 11 mandatos consecutivos, Siqueira passará o comando do SETCEB para Rogério de Souza, coordenador da COMJOVEM Bahia. “Quem entra no transporte não sai mais, pois é um setor fascinante. Mas meu tempo na presidência do SETCEB chegou ao fim. Tenho certeza que Rogério, advindo da COMJOVEM, fará um excelente trabalho”, ressalta.



Siqueira recebe Medalha JK- Mérito do Transporte, em 1994

Formado em Administração de Empresas e especialista em Gestão e Negociação, Rogério de Souza trabalha com logística há 20 anos. Em 2006 fundou a Xpress Logística em Salvador que atua com carga lotação, nas atividades de distribuição urbana, transferências e movimentação em armazéns. “Primeiramente, eu gostaria de agradecer ao Siqueira pela confiança e dizer que pretendo dar continuidade ao belo trabalho que ele fez nesses anos todos. A ideia é fortalecer ainda mais o SETCEB, trazendo para dentro de casa os empresários para que haja união, fazendo com que eles acreditem e confiem na entidade”, afirma Rogério Souza.

De acordo com ele, a COMJOVEM sempre foi muito valorizada na gestão do Siqueira e isso vai continuar. “A COMJOVEM é muito importante, pois são os jovens que vão oxigenar nossas entidades. Todos têm que ter isso em mente. É uma forma de amadurecer, trocar experiências, informações e promover relacionamento. É isso que eu vou buscar com a nossa diretoria e os novos jovens: fortalecer nossa entidade”, finaliza.



Antonio Siqueira e Rogério de Souza

SETCEB

Há 54 anos, um grupo de empresários do setor de transporte de cargas na Bahia resolveu tomar a grande decisão de unir força e traçar metas para o setor e para o desenvolvimento da economia regional. Nestes 54 anos de história, o objetivo do SETCEB sempre foi atender as expectativas de seus associados e contribuir para um Brasil melhor.

Em meados de 1964, foi criado o SETCEB pelos empresários Norberto Carrera Franco, Isaac Leal Sampaio, Raymundo Leal Sampaio, Ney Rocha Bandeira, Gontran Guimarães Netto, dentre outros da velha guarda, que naquela época operavam em transporte de cargas, em Salvador.

O SETCEB, os demais sindicatos de outros estados e a NTC puderam começar a organizar o setor na parte das tarifas e demais procedimentos e, que aos poucos, foram tomando corpo.

Os anos foram passando e houve a criação do frete valor, que era baseado no frete marítimo, que cobrava esta taxa em forma de



Antonio Pereira de Siqueira



III ENCONTRO COMJOVEM



percentual sobre o valor dos produtos, para que fosse possível ter uma forma mais adequada de cobrar o frete por meio do frete peso único. Siqueira afirma: “Para diferenciar um produto mais barato de outro mais caro, cobrava-se então o frete valor, que mais tarde passou a ser confundido com o seguro, embora sejam duas taxas completamente diferentes”.

Nas décadas de 1980 e 1990 ocorreram grande embates, como a luta para se criar barreiras contra a entrada do capital estrangeiro no Brasil e o primeiro teste de telefonia para comunicar-se de uma base com o caminhoneiro, cujo teste foi feito pelo então presidente José Sarney com um motorista de Salvador, de nome Luiz Gonzaga –já falecido – que na época era motorista da Rajan Transportes. “Ainda neste período, conquistamos nossa liberdade de eleição direta para Presidente da República”, comenta.

Em 1993 nasceu o SEST SENAT, entidades sociais que vieram para preencher uma lacuna muito grande nas áreas sociais, bem

como de treinamento, voltadas exclusivamente para o setor de transporte. “Tivemos também a criação do RNTRC (Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Cargas) através da ANTT, que veio para regular um pouco o setor”, explica Siqueira. “Logo depois, tivemos a regulamentação propriamente dita através da Lei 11.442/07, que estabeleceu normas para operação dos transportadores rodoviários de carga, além de exigências para constituição de novas empresas do setor. E, em 1992, foi aprovada a Lei 12.619, intitulada ‘Lei dos Motoristas’, que deu forma mais concreta na contratação tanto de motoristas profissionais como de caminhoneiros autônomos. Nestes 54 anos, muita coisa foi feita. Mas ainda falta muito. Continuamos com alto índice de assalto, carecemos de melhores estradas, necessitamos urgente de uma reforma tributária, mas os transportadores rodoviários de cargas estão aí, firmes e fortes, para o bem do nosso Brasil, apesar das dificuldades encontradas no nosso dia-a-dia”.



As estradas falam. E hoje todas dizem a mesma coisa: parabéns, NTC & Logística.

Uma homenagem da Mercedes-Benz a quem há 55 anos é uma voz em defesa do transporte de cargas no país.

MercedesBenzCaminhoes mercedesbenz_caminhoes

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.



EVENTOS NTC&LOGÍSTICA: NOSSO PÚBLICO

Há 55 anos, a **NTC&Logística** é conhecida nacionalmente por sua capacidade técnica, representatividade e por seu grande poder de aglutinação junto ao empresariado do setor. Com mais de 3.500 empresas associadas e 54 entidades empresariais a ela ligadas, a NTC fala diariamente com público diferenciado, prestando informação, desenvolvendo relações com fornecedores de alta performance, provocando debate e defendendo ideias. Isso acontece, na maioria dos casos, por meio de eventos promovidos pela entidade por todo o Brasil. **No infográfico a seguir** é possível conhecer um pouco mais sobre esses eventos e o potencial de cada um deles dentro do setor de Transporte Rodoviário de Cargas.

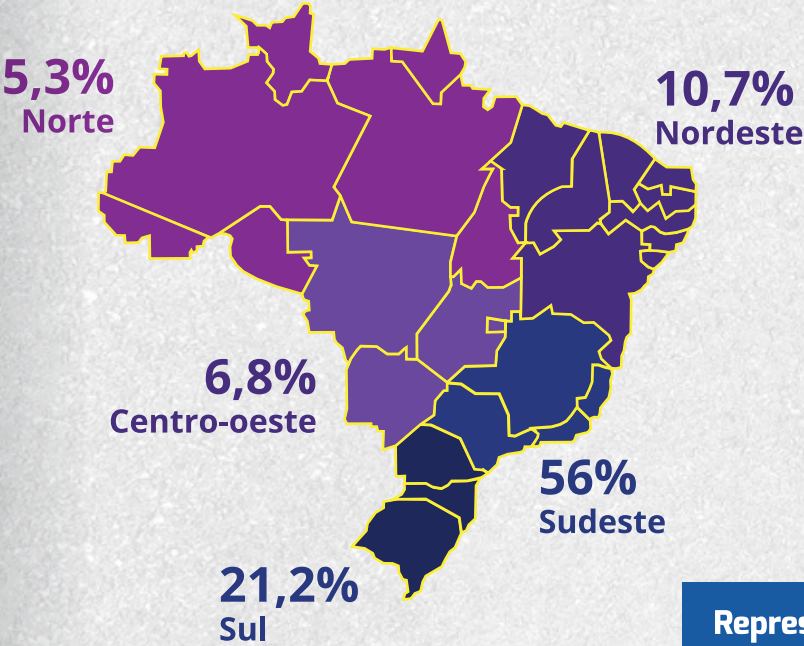


Projeto e Infográfico:
DBA&C Associados.

CONET&INTERSINDICAL

O **CONET** tem como objetivo **debater as questões mercadológicas do Transporte Rodoviário de Cargas**, favorecendo assim o maior aperfeiçoamento das empresas do setor. Um dos pontos altos e pauta permanente é a apresentação dos resultados de pesquisa setorial realizada pela NTC&Logística em conjunto com a ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres que entre outros itens, detecta tendências de mercado e a defasagem dos fretes praticados, frente a variação do INCT - Índice Nacional de Custo do Transporte. A **Intersindical** reúne os principais empresários do segmento e suas lideranças para **debater temas de alta relevância** para o segmento e para o País.

PÚBLICO POR ORIGEM



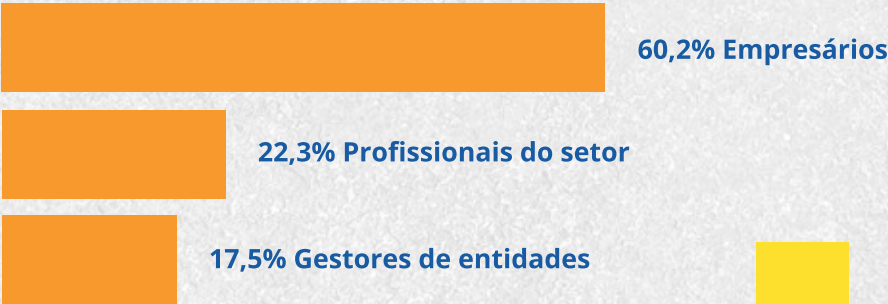
Representação em Números

FROTA TOTAL	29.304 Veículos
MÉDIA POR EMPRESA	198 Veículos
QUILOMETRAGEM	1.159.284km
FATURAMENTO MÉDIO ANUAL	R\$7,032bi
EMPREGAM MAIS DE 35 MIL PESSOAS	



250 PESSOAS
POR EDIÇÃO

CARGOS OCUPADOS



SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM

Por meio de palestras, o Seminário **promove discussões e debates acerca da realidade vivida pelo setor** no momento de sua realização. São assuntos relacionados a questões relevantes e que impactam diretamente nas atividades das empresas. Apresenta soluções oferecidas pelo mercado fornecedor para um público formado diretamente pelos principais empresários de cada região, técnicos e profissionais do Transporte Rodoviário de Cargas. As entidades regionais são importante vetor motivacional para o comparecimento de público qualificado.

O Evento acontece há mais de

14
anos

Percorreu mais de

65
cidades

HISTÓRICO DO PÚBLICO



Participação superior a 11 mil profissionais qualificados do Transporte Rodoviário de Cargas em todo o Brasil.

MÉDIA DE PARTICIPANTES*



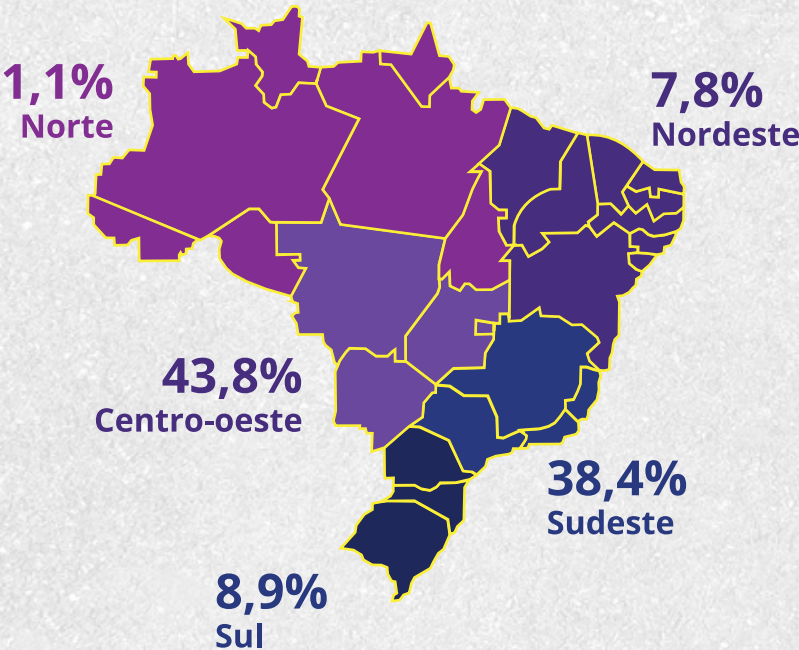
100 PESSOAS POR EDIÇÃO

*Variação de acordo com o potencial regional.

NOSSOS EVENTOS EM BRASÍLIA

Anualmente é realizado o **Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas**, cujo a finalidade é a de discutir propostas relacionadas com o setor no âmbito dos poderes da República. Trata-se de uma atividade de suporte a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. No período da noite, é realizada a entrega da **Medalha de Mérito do Transporte NTC**, que homenageia pessoas físicas e jurídicas que contribuem para o desenvolvimento do Transporte Rodoviário de Cargas do país. Após a solenidade é oferecido um jantar aos participantes. O público é formado por empresários, organizações e grandes personalidades, como representantes dos Três Poderes, além de seus convidados. Além desses dois eventos, como atividade antecedente ao Seminário, é realizado na data anterior, o **Congresso Técnico COMJOVEM Olhar Empresarial**, destinado exclusivamente para as lideranças da COMJOVEM - Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística.

PÚBLICO POR ORIGEM



MÉDIA DE PARTICIPANTES



APROXIMADAMENTE 60 PESSOAS NO CONGRESSO TÉCNICO COMJOVEM - OLHAR EMPRESARIAL*
250 PESSOAS NA MEDALHA DE MÉRITO DO TRANSPORTE NTC
500 NO SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC

Evento exclusivo para membros da COMJOVEM*

CARGOS OCUPADOS



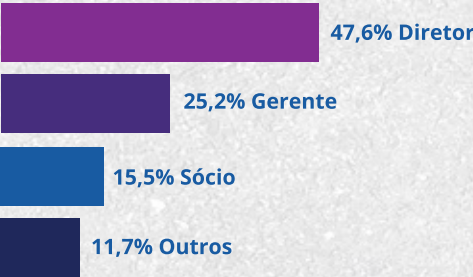
CONGRESSO NTC - ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM

O evento tem como marca registrada a **qualidade do conteúdo abordado por profissionais renomados de diversas áreas**. Reúne empresários e executivos, representantes de todas as gerações, seus familiares, técnicos e especialistas que encontram-se para quatro dias de troca de informações, conhecimento e relacionamento empresarial. De suas atividades, faz parte a premiação dos núcleos regionais da COMJOVEM que se destacam pelo cumprimento de ambiciosas metas de aperfeiçoamento profissional propostas pela coordenação nacional desse importante organismo da NTC.

Oferece larga possibilidade de relacionamento e exposição de marcas de produtos e serviços voltados para o segmento de transporte, entre os quais uma exposição que atinge alta visitação por parte do público do evento, originário de todas as regiões do país.

QUALIFICAÇÃO

CARGOS OCUPADOS



300 PESSOAS POR EDIÇÃO



Superior completo

46,6%



MBA

27,2%



Pós-graduação

26,2%

GRADUAÇÃO

Executivo contratado

9,7%



Sócio

44,7%



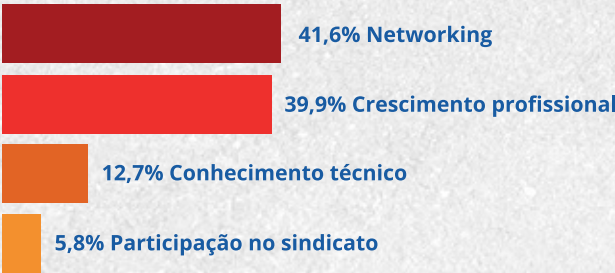
Sucessores (Empresas familiares)

45,6%



PARTICIPAÇÃO NA EMPRESA

O QUE OS MOTIVOU A PARTICIPAR DA COMJOVEM



HÁ QUANTO TEMPO TRABALHA NO SETOR DE TRANSPORTES?

