NTC & Logística

ANUÁRIO
2021 | 2022

Últimas unidades.
Garanta o seu!

CORAÇÃO ESTRADEIRO

65 Anos de Brasil



Leve com você
a emoção do
Novo Actros
Coração Estradeiro.

Compre agora.

Aponte a câmera do seu smartphone e descubra mais sobre o Novo Actros Coração Estradeiro.

No trânsito, sua responsabilidade salva vidas.

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

Para homenagear a paixão de todos os caminhoneiros e comemorar os 65 anos da Mercedes-Benz no Brasil, preparamos uma edição especial e limitada do Novo Actros. O que pulsa dentro do peito de cada pessoa na Mercedes-Benz é o que também pulsa dentro de cada um de nossos clientes - um coração estradeiro nos une.

- **Cor cinza Galcon fosca**
- **Adesivação personalizada "Coração Estradeiro"**
- **Grade dianteira da cabine black piano com frisos cromados**
- **Defletor de teto**
- **Defletores laterais**
- **Geladeira de 25 litros**
- **Rodas de alumínio**
- **Side Skirt (saias laterais) Alliance**
- **TV Alliance**
- **MirrorCam (opcional)**

MercedesBenzCaminhoes | MercedesBenzBrasil | mercedesbenz_caminhoes

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

Mercedes-Benz

DIRETORIA

1º de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2022

PRESIDENTE: Francisco Pelucio
Vice-Presidente: Eduardo Ferreira Rebuzzi
Vice-Presidente de Transporte: Vander Francisco Costa
Vice-Presidente de Logística: Irani Bertolini
Diretor Financeiro: Marcelo Rodrigues
Diretor: Tayguara Helou
Diretor: Afrânio Rogério Kieling
Diretor: Sérgio Luiz Pedrosa

Conselho Fiscal

Antonio Luiz Leite
Carlos Panzan
Oswaldo Dias de Castro
Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa
Vicente Aparício Y Moncho

Vice-Presidentes Regionais

Afrânio Rogério Kieling
Presidente da FETRANSUL
p/ o Estado do Rio Grande do Sul

Ari Rabaiolli
Presidente da FETRANCESC
p/ o Estado de Santa Catarina

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

José Arlan da Silva Rodrigues
Presidente em Exercício da FETRANSLOG
p/ o Estado do Ceará

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

Irani Bertolini
Presidente da FETRAMAZ
p/ a Região Norte

Liemar José Pretti
Vice-Presidente da FETRANSPORTES
p/ o Estado do Espírito Santo

Paulo Afonso Rodrigues da Silva Lustosa
Presidente da FENATAC
p/ o Estado de Goiás

Sérgio Luiz Pedrosa
Presidente da FETCEMG
p/ o Estado de Minas Gerais

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPAR
p/ o Estado do Paraná

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

Eleus Vieira de Amorim
Presidente do SINDMAT
p/ o Estado do Mato Grosso

Rogério de Souza
Presidente do SETCEB
p/ o Estado da Bahia

Sebastião Segundo Dantas
Presidente do SETCERN
p/ o Estado do Rio Grande do Norte

Vice-Presidentes Extraordinários

Agronegócio: Hélio Camilo Marra
Assuntos dos Jovens Empresários: André de Simone
Assuntos Políticos: José Hélio Fernandes
Assuntos Postais: Antonio Silvio Juliani
Assuntos Trabalhistas: Roberto Mira Jr.
Assuntos Tributários: Urubatan Helou
Relações Internacionais: Danilo Guedes
Responsabilidade Social: João Pierotto Neto
Segurança: Roberto Mira
Transporte da Amazônia: Hassan Murad
Transporte de Cargas Especiais: Adalcir Ribeiro Lopes
Transporte de Carga Fracionada: Marcelo Martins Patrus
Transporte de Granéis e Sólidos: Marcelo Maranhão
Transporte de Lotação: José Alberto Panzan
Transporte de Produtos Farmacêuticos: Fernando Luft
Transporte de Produtos Perigosos: José Maria Gomes

Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico: Luiz Gustavo Nery – Coordenador

Anuário NTC&Logística
Brasil Transportes
Edição Anual 2021-2022
Publicação editada e comercializada pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística - NTC&Logística.

Presidente: *Francisco Pelucio*
Vice-presidente: *Eduardo Rebuzzi*

Diretor Financeiro: *Marcelo Rodrigues*
Gerente Financeira: *Samara Matos*
Responsáveis comercial: *Kamyla Pereira e Maria Conceição Silva*
Editor-chefe: *Rodrigo Bernardino*
Editor: *Bruno Benite*
Projeto Impresso e Digital e Coordenação: *Rodrigo Bernardino*
Relações Públicas: *Gabriela Malta*
Assistentes Digitais: *Gabriela Malta e André Walker*
Arte digital: *David Teixeira*
Formatação e Revisão: *Rodolpho Camargo e Gabriela Malta*
Peças publicitárias institucionais: *Kamyla Pereira*
Produção de conteúdo geral: *Rodrigo Bernardino e Bruno Benite*
Projeto Gráfico e Editoração: *Luciano Seade / ALL TYPE*
Edição e Produção Audiovisual: *Rodolfo Paganelli, Ana Flávia Meira e Leonardo Soldá*
Apoio Institucional: *Confederação Nacional do Transporte (CNT)*

———

NTC&Logística
Sede - Brasília SAS – Quadra 1 – Lotes ¾
Bloco "J" – 7º andar
Torre "A" Edifício CNT
CEP: 70070-010
Brasília/DF
Fone (61) 3322-3133
E-mail: atendimento@ntc.org.br

Subsede - São Paulo Rua Orlando Monteiro, 21
Vila Maria
CEP – 02121-021
São Paulo/SP
Fone (11) 2632-1500
Whatsapp (11) 99215-1576

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

Os conteúdos desta edição foram produzidos de setembro de 2021 a janeiro de 2022.

LEIA ONLINE



ANUÁRIO

2021 / 2022

NTC & Logística

Um TRC novo, dinâmico e atento às mudanças do mundo

Os últimos dois anos têm sido de intensas atividades para o segmento transportador: os impactos da pandemia foram gigantes e fizeram com que a NTC&Logística olhasse de maneira diferente para todas as frentes de atuação e principalmente para o futuro.

As diversas mudanças desde o início da pandemia fortaleceram ainda mais o nosso olhar para as necessidades do transporte rodoviário de cargas (TRC), com bandeiras já conhecidas e outras tantas que foram pautas de diversas discussões nos âmbitos regional, estadual e federal.

Houve muitas conquistas, mas também muito trabalho, envolvimento e discussões sobre o futuro do transporte de cargas. Alguns exemplos incluem a aprovação do Documento Eletrônico do Transporte (DT-e), a manutenção até o fim de 2023 da desoneração da folha de pagamento, a busca pela diminuição no preço dos combustíveis, a redução do percentual de biodiesel no óleo diesel, a atualização do regimento de multas aplicadas pela Agência Nacional do Transporte Terrestre (ANTT), medidas para o desenvolvimento do transporte internacional de cargas, entre outros assuntos de grande impacto no segmento.

Fechamos o ano com o I Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas organizado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados com a iniciativa e o apoio da NTC&Logística. Realizado no fim de outubro, contou com mais de 1.800 pessoas on-line e com a participação de grandes nomes do judiciário trabalhista do Brasil para discutir o futuro das relações de trabalho no pós-pandemia. Também realizamos uma maior aproximação do setor com a Polícia Rodoviária Federal, desenvolvendo diversas ações a fim de garantir também maior segurança nas vias percorridas pelos motoristas de nossas empresas associadas.

Da mesma forma, a associação também contou com a ação de grupos internos que contribuíram para a representação da nossa atuação pelo Brasil, como as comissões e as câmaras técnicas, que reuniram líderes empresariais na busca de soluções para áreas específicas do transporte. Entre essas equipes, destaca-se a Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística (COMJOVEM), que organizou movimentos importantes para ações sociais diversas, reuniões, visitas técnicas, palestras, dentre outras atividades com núcleos espalhados por diferentes estados do país.

Nossa equipe de executivos, assessores, técnicos e colaboradores se desdobrou para entregar eventos on-line, híbridos e presenciais. Além disso, participaram de reuniões

diversas com órgãos públicos e privados, buscando maior entrosamento e relacionamento e a busca constante do atendimento às demandas solicitadas por nossos associados. O mesmo aconteceu nas federações e sindicatos, que trabalharam arduamente para continuarem atuando em prol do setor.

Reformulamos e reforçamos o trabalho em conjunto com os veículos de comunicação e imprensa, visando à transparência em nossas atividades e saindo como sempre na frente para contribuir de maneira efetiva com os grandes desafios enfrentados pela sociedade em 2021. Foram mais de 400 citações em matérias, entrevistas e contribuições em todos os meios de comunicação em todos os estados do Brasil.

Também acompanhamos os diversos aumentos dos combustíveis, a alta na inflação, a ameaça de paralisações, o ambiente político sensível, dentre outras grandes discussões, e em todas houve posicionamento direto da entidade a fim de mostrar nossa atenção a todos os temas que impactam as empresas de norte a sul desse país.

Por fim, estamos atentos às mudanças que 2022 trará de maneira mais profunda no TRC à economia, à diversidade, ao meio ambiente, à política e à tecnologia, entre outros temas que serão tratados com muita atenção com a participação de quem constrói diariamente o transporte rodoviário de cargas. Vamos em frente seguindo com a nossa vocação: apoiar a sociedade em qualquer circunstância.

Boa leitura!

Francisco Pelucio
Presidente da NTC&Logística



ENTREVISTAS



Francisco Pelucio | 10

Vander Costa **16**

Eduardo Rebuzzi **22**

Paulo Caleffi **28**

Jerônimo Goergen **32**

Marlos Melek **38**

Paulo Lustosa **46**

Urubatan Helou **52**

Guilherme Theo Sampaio **56**

Edmara Claudino **60**

Antonio Fernando de Miranda **65**

Marcelo Rodrigues **70**

Hélio José Rosolen **76**

Adriano Depentor **98**

Umberto de Pretto **108**

SEMINÁRIO | 88

COMJOVEM

Desenvolvimento humano e social da COMJOVEM em 2021
André de Simone, Joyce Bessa e Geovani Serafim 80

O motorista do futuro
Luis Felipe Machado 176

Se o presente é digital, o futuro inevitavelmente será analítico! O que isso quer dizer?
Thais Bandeira Cardoso 178



ARTIGOS

Está na hora de privatizar os Correios
Antônio Silvio Juliani 182

Um panorama dos desafios encontrados pelo transporte internacional rodoviário de cargas
Danilo Guedes 186

TECNOLOGIA | 170

COMUNICAÇÃO | 180

ECONOMIA | 100



2022 será um ano de reconstrução e desafios
ALEX AGOSTINI

ARTIGOS TÉCNICOS

Principais obstáculos à mitigação dos delitos de roubo e de receptação de cargas
CEL. PAULO ROBERTO DE SOUZA 92

A atuação da NTC em Brasília
EDMARA CLAUDINO 96

JURÍDICO | 126

MULHERES | 158



INTERNACIONAL | 84

ARTIGOS ENTIDADES

ABTC	**36**
ABTLP	**68**
FETCEMG	**184**
FETCESP	**59**
FETRANCESC	**64**
FETRANSCARGA	**154**
FETRANSUL	**74**
FUMTRAM	**188**
SETCEMG	**156**
SETCEPAR	**44**
SETCERGS	**162**
SETCESC	**163**
SETCESP	**164**
SETRAM	**166**
SINDICAMP	**168**
SINDIPESA	**26**
SINTRAVIR	**62**

DECOPE | 114



SISTEMA CNT | 191

FRANCISCO PELUCIO

Mesmo se mantendo próxima dos associados na pandemia, NTC&Logística planeja volta dos eventos presenciais para estreitar relações e fortalecer o setor

Atual presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio possui muitos anos de sua carreira dedicados às entidades de classe. Seu currículo conta com passagens pela ABTF, SETCESP, FETCESP e ABTI até assumir a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística no final de 2019. Agora, após quase dois anos de pandemia, o presidente da entidade espera finalmente poder realizar os eventos de maneira presencial. "Esperamos que no próximo ano todos os cinco COMJOVEM Itinerantes, os dois CONET&Intersincial, a Comissão de Viação e Transporte e o nosso novo evento, o Seminário Trabalhista do Transporte de Cargas, possam acontecer de forma presencial, sem quaisquer restrições".

Estamos aqui com o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio. Para iniciarmos nossa entrevista, gostaria que o senhor fizesse um balanço do que foi esse ano de 2021 para a NTC&Logística.

Primeiramente, gostaria de agradecer mais uma vez pela oportunidade de participar do anuário da NTC em 2021, meu segundo anuário como presidente da entidade.

Partindo para o balanço, 2021 foi um ano muito difícil, em que o principal evento do setor de transportes, a Fenatran, não acontecerá. Também tivemos dois CONET&Intersindical, o primeiro em fevereiro, que aconteceu de maneira totalmente virtual, e o segundo em agosto, em Belo Horizonte, de forma híbrida com a presença de 50 pessoas.

Ainda por conta dos efeitos da pandemia, tivemos uma redução no número de Itinerantes COMJOVEM e realizamos o Seminário Comissão de Viação e Transportes de forma totalmente on-line.

Ou seja, em termos de eventos, nosso ano foi muito difícil. A partir do Encontro Nacional da COMJOVEM, em novembro, conseguiremos realizar novamente um evento totalmente presencial e esperamos que, no próximo ano, todos os cinco COMJOVEM Itinerantes, os dois CONET&Intersincial, a Comissão de Viação e Transporte e o nosso novo evento, o Seminário Trabalhista do Transporte de Cargas, possam acontecer de forma presencial, sem quaisquer restrições.



O senhor falou que foi um ano difícil, mas também que foi um ano em que a NTC trabalhou bastante para atender às diversas demandas que surgiram. Gostaria que falasse a respeito de como o senhor viu o transportador rodoviário de cargas nesse período.

Vou fazer 80 anos, 66 dos quais foram dedicados ao setor de transportes. Desde sempre, o transportador brasileiro foi e ainda continua sendo um guerreiro. Nós passamos por mudanças de sete, oito moedas no nosso país e diversos outros problemas e agora a pandemia, que está durando quase dois anos. No entanto, o profissional do transporte rodoviário de cargas (TRC), o transportador, sempre fez sua parte.

Mais uma vez, em um momento de crise, os empresários do setor de transporte mostraram sua eficiência e sua responsabilidade e não deixaram de abastecer o Brasil. Graças ao empenho do setor, a população não sofreu com desabastecimento nos mercados, nos postos, nem nas farmácias.

Durante esse ano, o senhor esteve com o presidente da República, Jair Bolsonaro, e eu gostaria que o senhor fizesse um balanço desses encontros. Como você foi recebido depois desses quase dois anos à frente da NTC e de trabalho intenso em prol do desenvolvimento do setor?

Eu assumi em janeiro do ano passado, e em março já entramos no estado de pandemia, então nós trabalhamos o dobro do normal para um presidente da NTC&Logística. Eu, que estou aqui na casa há mais de 30 anos e tenho mais de 20 em outras entidades, sei o quanto nós trabalhamos nesse período. Não só a NTC, mas as federações, os sindicatos, as associações e a CNT trabalharam muito em prol e em defesa do setor de transportes.

Com relação aos encontros com os representantes do governo federal, eles aconteceram duas vezes. No primeiro estivemos ao lado do presidente da CNT, Vander Costa, e, aproveitando o contato direto com o Ministro da Economia, Paulo Guedes, Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, e o presidente da Anvisa, Antônio Barra, reivindicamos algumas situações e mostramos o nosso lado da situação para que eles entendessem o que estávamos destacando. Já na segunda oportunidade, foi algo mais festivo, em que entregamos a Medalha de Mérito do Transporte para o presidente, Jair Bolsonaro, e nas duas ocasiões sempre fomos muito bem recebidos e sentimos que fomos ouvidos pelos representantes. Sabemos que as mudanças necessárias não são fáceis de acontecer, mas, enquanto presidentes de entidades de classe, é fundamental que continuemos a defender o setor em que representamos.

Falando ainda da relação da NTC com o governo federal, você também esteve algumas vezes com o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes. Eu gostaria que o senhor comentasse conosco como foram as tratativas com ele, levando em conta que a infraestrutura é uma grande dificuldade para o TRC.

Recentemente, Urubatan Helou, Vander Costa, o ministro Tarcísio e eu estivemos em Porto Alegre para receber o Troféu Gaúcho do Transporte. Então, o setor de transporte rodoviário de cargas tem hoje um relacionamento muito bom não só com o Ministério da Infraestrutura, mas com a ANTT também.

Nesse último encontro, nós da NTC e a CNT levamos a nossa preocupação sobre o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que era para ser um documento único, mas que nesse primeiro momento foi aprovado sem a eliminação dos demais documentos. Mostramos que estamos em cima desse assunto para que em breve possamos rever essa questão e realizar o sonho do TRC de ter apenas um documento, que facilitará muito a operação do setor.

Outro assunto muito importante, e sobre o qual a NTC vem atuando fortemente há mais de 10 anos, é a desoneração da folha de pagamento. Gostaria que o senhor falasse a respeito dessa questão e também do trabalho da NTC para que ela continue nos próximos anos.

A NTC tem trabalhado pela desoneração da folha há algum tempo. Vamos completar o quarto ano com o setor desonerado. Não vemos razão para que essa desoneração volte a acontecer, uma vez que o Ministro Paulo Guedes declarou recentemente que o estado está batendo recorde de arrecadação. Então, se isso está acontecendo, por que voltar a onerar as empresas que geram e possuem o compromisso com os empregos?

Na visão do setor, se a desoneração da folha de pagamento acabar, vai haver uma perda muito grande de empregos. Acredito que essa atitude é completamente desnecessária nesse momento, e a desoneração é muito importante para a sobrevivência das empresas.

O DT-e foi considerado pelo Ministro da Infraestrutura como um dos grandes legados da pasta. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco mais a sua opinião sobre o DT-e e da declaração do ministro Tarcísio.

Acredito que, sim, esse pode ser um dos grandes legados da pasta. O DT-e não tem mais volta e já está encaminhado, porém nós temos que rever aquilo que foi mantido.

Se temos agora um documento eletrônico capaz de absorver todos os documentos físicos existentes, por que fazer com que o motorista leve consigo diversos outros documentos?



O DT-e, como um documento único, acelerará todos os processos e diminuirá as chances de sonegação de imposto.

Gostaria também que o senhor falasse um pouco mais da atuação e do trabalho desenvolvido pelo Departamento de Custos Operacionais (DECOPE) da NTC&Logística, que já existe há mais de 50 anos.

Ao longo dos seus anos de atuação, o DECOPE vem realizando um grande trabalho com o objetivo de garantir um repasse adequado de custos para as empresas. Durante o CONET, ou seja, a cada seis meses, é divulgado um novo estudo para que todas as alterações que podem impactar os transportadores sejam calculadas e repassadas corretamente.

Como o senhor avalia a receptividade desses dados? Nós sabemos que existe uma dificuldade muito grande das empresas em repassarem esse custo. O senhor acredita que os estudos vêm cumprindo seu papel junto com o transportador?

A NTC vem cumprindo seu papel, enquanto entidade, para alertar e atualizar os seus associados. Porém, muitas vezes o embarcador não cumpre os custos corretamente, e o próprio transportador aceita.

Em longo prazo, isso acarreta no fechamento de muitas empresas. Para termos uma ideia, a NTC foi fundada por cerca de 40 empresas, das quais não sobraram 7 ou 8 transportadoras. Isso acontece porque o empresário aceita trabalhar abaixo da tabela e, com tempo, não consegue mais repassar os seus custos, fazendo com que, infelizmente, ele tenha que fechar as portas, o que é muito desagradável para o nosso setor.

A NTC possui um contato muito grande com as entidades do setor. Seja com a CNT, com as federações e sindicatos, a entidade está sempre próxima e trabalhando em prol do desenvolvimento do setor. Gostaria que falasse um pouco de como o senhor avalia essa parceria entre as entidades no último ano.

Ficamos mais distantes nesse período, com reuniões e eventos apenas on-line. Apesar dessas dificuldades que tivemos nos últimos dois anos, o que eu posso dizer é que cada presidente e cada entidade cumpriu muito bem o seu papel. Cada sindicato, cada federação e a confederação fizeram sua parte.

Então acredito que estamos muito bem entrosados. Desde a Seção de Cargas da CNT, presidida pelo vice-presidente da NTC, Eduardo Rebuzzi, até a CNT, com o Vander Costa, todos têm realizado um excelente trabalho. O nosso papel, de dirigentes e de defensores dos interesses dos empresários do TRC, está sendo muito bem-feito. Nenhum de nós ficou devendo em nada.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor mandasse uma mensagem para os transportadores.

A minha mensagem é que a gente entre com o pé direito em 2022 e que esse pesadelo de quase dois anos fique para trás. Que tenhamos um 2022 maravilhoso para realizarmos o nosso trabalho, nossas reuniões, eventos, visitas às federações, sempre de maneira presencial e tirando o melhor proveito dessa relação mais próxima. Também desejo, para todos os empresários, que o setor consiga prosperar e que as empresas tenham um ano ainda melhor em 2022.

CONET&INTERSINDICAL

CONGRESSO NTC - ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM

MEDALHA DE MÉRITO NTC

CAMPANHAS

E-MAIL MARKETING

OLHAR EMPRESARIAL

ANUÁRIO NTC

SEMINÁRIO ITINERANTE

PORTAL NTC

FENATRAN

A NTC&Logística reúne empresários e executivos das principais empresas do segmento transportador do Brasil.

Conheça nossos projetos e participe!

Fale com a gente: **comercial@ntc.org.br**

CNT vê necessidade de Reformas e acompanha atentamente as demandas do setor

Finalizando seu terceiro ano como presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa ainda vê a pandemia como o principal empecilho do desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas (TRC) e da economia como um todo e acredita que é momento de utilizar ainda mais as entidades de classe e o conhecimento adquirido nos últimos anos para recuperar margem frente às altas dos insumos. "Agora é a hora de aproveitar todo o conhecimento que os empresários obtiveram e de utilizar o departamento técnico da NTC, o DECOPE, que sabe fazer planilha e cálculo de custos como ninguém para recuperar preços e recuperar margem".

Presidente Vander, no ano passado viemos aqui, o entrevistamos e iniciamos a nossa conversa falando um pouco sobre como foi para você assumir a CNT. Neste ano, para iniciarmos, eu gostaria que o senhor nos falasse quais foram os principais desafios da CNT em 2021.

Acredito que não poderia ser diferente do fato de que o principal desafio ainda é a pandemia. É fato que evoluímos muito: o Brasil conseguiu comprar as vacinas, que são muito importantes. Aliás, em minha opinião, a vacinação em massa é a única saída para a pandemia e para que, consequentemente, possamos voltar a fazer negócios, turismo e outras atividades dentro e fora do país.

Foi um grande mérito do governo Jair Bolsonaro ter comprado doses suficientes para toda a população, doses essas que, mesmo com algum atraso, estão chegando e vacinando a população. A partir disso, podemos começar a imaginar um 2022 sem pandemia, ou com ela totalmente controlada. Dessa forma, o principal desafio foi nos mantermos saudáveis em meio a todo esse momento.

A CNT, desde o primeiro momento, com apoio da NTC e das demais associadas, se colocou à disposição do governo federal para a distribuição de vacinas. Nós nunca enxergamos a logística dessas entregas como um problema, porque o Brasil é um país que sabe vacinar em massa. Então o problema nunca foi a logística, como quiseram colocar, e sim a falta de vacinas.

Nesse meio tempo, viemos trabalhando em prol dos interesses do setor de transportes como um todo.

Após um 2020 muito atípico por conta da pandemia, os segmentos de transporte tiveram uma melhora significativa em 2021. Qual balanço o senhor faz desse momento em que vivemos? Já consegue enxergar uma maior normalidade?

Eu vejo uma normalidade um tanto quanto diferente. Mas falando sobre o balanço, em um primeiro momento, todos os modais de transporte foram afetados, inclusive de cargas. Houve também uma dificuldade muito grande de interpretação de alguns prefeitos e governadores que até proibiram o transporte, mas isso foi rápido, o modal de cargas se recuperou muito rapidamente e hoje o volume de carga transportado supera o pré-pandemia não só no transporte rodoviário de cargas, mas o aquaviário, ferroviário e portuário também estão em boa recuperação.

No transporte de passageiros, a situação é mais complexa. Já se fala em uma recuperação de 60% a 70%, mas uma queda de 30% ainda é significativa.

Apesar da melhora no cenário econômico, 2021 não deixou de trazer dificuldades para os segmentos de transporte. Quais os principais feitos da CNT para poder contribuir não apenas com o transporte de cargas, mas no segmento de transporte como um todo?

O principal feito foi o reconhecimento do transporte como atividade essencial, que era algo buscado há muito tempo e que no início da pandemia conseguimos alcançar. Outra questão foi não permitir que houvesse um aumento de carga tributária, apesar das dificuldades impostas pelo governo por meio do Ministro Paulo Guedes, que vem insistentemente enviando projetos de aumento tributários para o setor de transportes.



Também tivemos êxito e continuamos nessa luta constante para não deixar que a mistura de biodiesel no diesel seja elevada de 10% para 20% sem que haja um acompanhamento técnico específico. Nós, transportadores que já estamos pagando o óleo diesel mais caro da história do Brasil, ainda sofremos com essas tentativas de aumentar a porcentagem de biodiesel, que é oito vezes mais caro que o diesel comum. Então não vemos razoabilidade econômica nesse momento. O biodiesel é fator gerador de inflação, e a CNT, junto com as associadas, tem lutado sempre pautada pela técnica e pela ciência e agora junto com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) e com a Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (ABIMAQ) para fazer com que o objetivo do biodiesel seja cumprido, que é reduzir a emissão de poluentes.

Agora nos voltando para o TRC, como o senhor tem visto os transportadores com relação principalmente a essas questões do biodiesel e do diesel?

O transportador passa hoje por um momento complexo de aumento de custos, porque o insumo mais importante, que é o diesel, está muito caro, e não tem nenhuma redução de custo para poder compensar esses aumentos. Então, o recado que eu passo é que agora é a hora de aproveitar todo o conhecimento que os empresários obtiveram, de utilizar o departamento técnico da NTC, o DECOPE, que sabe fazer planilha e cálculo de custos como ninguém e de recuperar preços, de recuperar margem. Hoje existem duas alternativas para o transportador: ou ele recupera margem e repassa custo integralmente, ou morre e fecha as portas. Não há como absorver custos se não existe margem, e o transporte de cargas sempre teve um espaço de 2%, 3%. Portanto, será necessário fazer esses movimentos para continuar atuando.

Se a pressão dos embarcadores vier muito grande, é preferível fechar uma empresa saudável do que manter volume de cargas e fechar posteriormente porque quebrou.

Falando agora um pouco do SEST SENAT, que foi muito importante principalmente nesse momento de crise ao oferecer um apoio muito forte às empresas e no cuidado com os motoristas. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco sobre esse trabalho e também como o SEST SENAT vem atuando para auxiliar os motoristas na qualificação profissional e no cuidado que a categoria merece.

A primeira coisa que não posso deixar de falar é que a nossa maior dificuldade foi escapar das facadas do Paulo Guedes. Até agora me parece que o ministro deixou de atuar na economia para atuar no Ministério do Trabalho. Agora, com o ministro Onix, nós recebemos a afirmação de que vamos atuar em cooperação com o governo para encontrar as melhoras saídas.

Desde o início da pandemia, o SEST SENAT foi para as estradas com campanhas constantes e nas mais diversas ocasiões para levar conhecimento a todos os profissionais do setor de transportes.

Com relação à falta de motoristas, essa é uma verdade no Brasil e no mundo, e nós estamos aqui para qualificar e entregar essa mão de obra para os transportadores. Na gestão anterior, por meio do SEST SENAT, a CNT realizou uma campanha muito grande para realizar a formação de motoristas de categoria B. Agora queremos aproveitar esses motoristas, que em muitos casos estão trabalhando em aplicativos, e os qualificar e capacitar para dirigir os caminhões do transporte rodoviário de cargas e suprir essa falta de motoristas.

Nós também continuamos em cima dos órgãos do governo para que o SEST SENAT também possa ser um centro de formação de condutores (CFC) com o objetivo exclusivo de formar motorista para o TRC de forma gratuita. Confesso que ainda não consegui entender por que o motorista tem que pagar para a autoescola, sendo que estamos aqui para qualificar de forma gratuita e disponibilizar mão de obra para o mercado.

Agora trazendo para a nossa pauta assuntos nacionais, as concessões e privatizações continuam sendo um tema recorrente no

governo. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco da sua visão de como as privatizações impactam no transporte de uma maneira geral.

No transporte rodoviário de forma geral existe uma expectativa muito grande. Particularmente, não posso deixar de dizer que estou um pouco frustrado, porque quando o presidente Bolsonaro e o ministro Tarcísio assumiram e anunciaram que vinham diversas concessões, nós esperávamos que isso aconteceria nos primeiros dois anos. Já estamos indo para o quarto e último ano de mandato e ainda não vimos as concessões e consequentemente a mão de obra empregada que imaginávamos.

Quando falamos em concessão, nós sempre apoiamos as iniciativas do Minfra e queremos que essas iniciativas aconteçam de fato e se tornem obra, porque, quando isso acontecer, serão gerados emprego e a economia vai começar a rodar.

De forma geral, quero tirar a expectativa do meu vocabulário e quero muito que até o final do ano a gente possa comemorar que as obras começaram e que essas concessões vão gerar empregos, porque a melhor forma de sairmos desse período de baixo crescimento econômico é a infraestrutura.

Quando fazemos um apanhado dos assuntos que mais impactaram os setores de transporte em 2021, não podemos deixar de citar o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). Gostaria de saber do senhor qual a importância desse documento eletrônico para o transporte e como ele deve impactar não apenas o TRC, mais os demais setores envolvidos na cadeia logística.

Continua sendo uma expectativa muito positiva. Olhando com otimismo, conseguimos enxergar no DT-e o tão sonhado documento único intermodal, e nós sabemos que ele veio para isso, mas ainda é preciso chegar lá. Agora o trabalho da CNT e da NTC é fazer com que a regulamentação tenha como objetivo eliminar documentos.

É uma ideia muito boa, que precisa ser amadurecida. Nós sabemos que mudar uma cultura e tirar todos os documentos não será de uma hora para outro. Temos que ter um acordo muito grande entre os ministérios aqui em Brasília. Temos dificuldades por conta dos documentos estaduais, porém existem muitos de competência federal que podem sim ser colocados direto no DT-e. Em seguida, podemos partir para os documentos estaduais e negociar para que eles também sejam incluídos nesse sistema eletrônico.

Outro assunto muito relevante é a desoneração da folha de pagamento. Recentemente a Comissão de Finanças e Tributação da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 2541/21, que prorroga de dezembro de 2021 para dezembro de 2026 a desoneração da folha de pagamentos para 17 setores da economia, entre eles o transporte. Qual a importância dessa prorrogação não só para o transporte, mas para a economia do Brasil como um todo?

A desoneração da folha auxiliou no aumento ou pelo menos na manutenção dos empregos no país e esse é o objetivo. Porém, não estou muito otimista de que iremos conseguir manter a desoneração da folha para os próximos anos.

Estamos trabalhando muito, mas não está fácil. Existe a possibilidade de passar, mas ela não virá como Medida Provisória, porque o Ministro Paulo Guedes não concorda com essa desoneração para os 17 setores. Segundo ele, algo com o qual nós também concordamos, o ideal é que tenhamos uma desoneração geral para todos os setores. Porém, se nesse momento não existe a possibilidade de abrir para todos os setores, que se mantenha para os 17 que são os grandes geradores de emprego.

O projeto está na Câmara, e quem tem poder para dar sequência a ele é o presidente da Câmara que está alinhado com o governo federal. Dessa forma, hoje o nosso grande trabalho é de convencimento em cima do presidente Arthur Lira para que ele paute o projeto. Porém, entendemos, e nossa leitura fria é de que isso não será

fácil graças à não abertura do governo federal com relação a esse projeto.

Meu desejo é que seja sancionado o mais rápido possível, mas a realidade é complexa. Precisamos que toda a base esteja alinhada e devemos falar insistentemente com os deputados para convencê-los da necessidade e da importância da desoneração da folha de pagamento.

Ainda no âmbito político, precisamos falar sobre as reformas administrativas e tributárias. Mais um ano está acabando, e essas reformas ainda não se desenvolveram como esperávamos. Por que na sua visão elas ainda não avançaram?

A reforma administrativa não avançou porque não existe um consenso. O corporativismo das categorias que serão atingidas ainda é muito grande, então principalmente com os cargos públicos ainda não se chegou a um acordo porque eles perderiam benefícios, e ninguém quer trabalhar para isso. Para que essa reforma avance, nós precisaríamos de um governo com um viés muito liberal, disposto a cortar essas questões e a rever os cargos essenciais que realmente necessitam de estabilidade. Eu não acredito que a reforma administrativa aconteça nesse momento.

A reforma tributária é muito necessária, mas da maneira que as propostas estão sendo apresentadas é melhor que não aconteça. Principalmente no setor de transportes, se as propostas continuarem dessa maneira, seriam aumentos tributários de 200 a 300%. Então acredito que nesse momento não seja bom para o nosso setor.

Agora chegando ao final da nossa entrevista, não podemos deixar de abordar os seguidos e incessantes aumentos dos combustíveis, e mais especificamente do diesel no ano de 2021. Como a CNT enxerga esses aumentos, e como a confederação vem atuando nessas frentes para que os setores de transportes não sejam ainda mais afetados?

O diesel é um problema mundial. O preço do petróleo está realmente muito alto no mundo todo, então a economia de uma forma geral está sofrendo com essas consequências.

Mas o que o nosso governo brasileiro precisa fazer, e que auxiliaria na redução do preço do óleo diesel, é evitar essas instabilidades fiscais e trabalhar para reduzir o risco Brasil, evitando falas mal colocadas que criam esses movimentos no mercado. A partir dessa estabilidade, a tendência seria, segundo o próprio ministro Paulo Guedes, que o dólar caia. E com a moeda americana baixando seu valor, o petróleo diminui e, consequentemente, o diesel também.

Outra questão que também aumenta o valor do diesel é o biodiesel, que como falamos anteriormente chega a ser oito vezes mais caro que o diesel.

Depois de enfrentarmos praticamente dois anos completos de pandemia, parece que teremos uma normalidade de volta em 2022. Gostaria que o senhor nos contasse quais são as expectativas da CNT para o cenário econômico brasileiro e também para o avanço de concessões e reformas, entre outras, que afetam o transporte.

Na área política eu espero muita turbulência. Será um ano de eleição, e isso faz com que tenhamos um ano cheio.

Por outro lado, espero que em 2022 tenhamos finalmente superado a pandemia e que para o próximo anuário da NTC eu possa falar de outros fatores que não a pandemia.

De forma geral, que seja um ano produtivo para todos nós. Que nas eleições tenhamos uma disputa democrática e que se mantenha a vontade e o voto do povo brasileiro para eleger os nossos próximos governantes.

TSA, 29 anos sendo a única que é **entrega total** no transporte de cargas

Confie suas mercadorias de exportação e importação aérea e marítima com o transporte de alta performance da TSA Cargo. Agilidade, pontualidade e qualidade garantida para o sucesso das suas operações logísticas nos principais portos e aeroportos do país.

Saiba mais sobre
a TSA Cargo em:
tsacargo.com.br



Great Place To Work. Certificado

VIRACOPOS EXCELÊNCIA Logística

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

TSA Cargo

SOMOS ENTREGA TOTAL

Apenas o fim da pandemia será capaz de melhorar o cenário econômico de maneira geral

Atual vice-presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuzzi é um nome reconhecido no segmento de transporte rodoviário de cargas (TRC) por suas passagens de sucesso nas entidades de classe do setor. O também presidente da FETRANSCARGA acredita que o Brasil precisa urgentemente das reformas administrativa e tributária, bem como da reforma política. "São reformas que se complementam e que podem colocar o país em outro viés, mais liberal e desenvolvimentista, proporcionando segurança jurídica àqueles que querem investir em médio e longo prazo, gerando riqueza e bem-estar social".

Para começarmos a conversa, gostaria que o senhor falasse um pouco sobre como foi o ano de 2021 como vice-presidente da NTC&Logística.

O ano de 2021 continuou sendo muito difícil para o Brasil e para os demais países no mundo, ainda por conta da pandemia causada pela covid-19: foi um contexto de redobradas atribulações e demandas. Como vice-presidente da NTC&Logística, procurei apoiar o presidente Francisco Pelucio em todas as ações e assuntos de interesse do setor, inclusive com o empenho da seção de cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT), da qual sou presidente.

Ainda sobre o trabalho na NTC&Logística, a entidade continuou o trabalho de diálogo com diversas entidades do setor. Entre elas, podemos citar a audiência com a ANTT que aconteceu em agosto. Qual a importância de encontros periódicos com entidades importantes para o desenvolvimento contínuo do setor?

O transporte rodoviário de cargas é atividade-meio e promove o funcionamento dos demais setores econômicos, inclusive o dos outros modais. É peça-chave na cadeia logística. Assim, fazem parte da atuação da NTC&Logística a representação e o diálogo permanente com todos que produzem, regulam e fiscalizam, sejam entidades empresariais ou autoridades. Nosso papel, como entidade e lideranças, requer muita responsabilidade.

O setor de transporte continuou o bom trabalho neste ano e, junto com outros setores da economia, conseguiu ter um avanço depois de se adequar ao quadro da pandemia. A que o senhor atribui a melhora exponencial do setor no último semestre de 2021, principalmente se comparado a 2020?



EDUARDO REBUZZI

Não vejo, pessoalmente, que as empresas tenham se adequado ao quadro da pandemia. A própria definição de pandemia, como doença disseminada em âmbito mundial, que atinge elevado número de pessoas num grande número de países, já infere não existir adequação. O que entendo é que muitos estão conseguindo superar a situação, mas para vencer. A pandemia, em si, tem que ser derrotada, tem que deixar de existir. Para isso, temos a ciência e esperamos que, como ocorreu com outras doenças do passado, se encontre os meios de extinção ou de controle do vírus. Mas quem pode dizer que outros não virão pela frente? Quanto à melhora que vem acontecendo, é fruto da necessidade de viver e, para se viver, é imprescindível produzir, abastecer e consumir. Nessa hora, quem funciona fazendo tudo rodar é o transporte.

Além de vice-presidente da NTC&Logística, o senhor também é presidente da seção de cargas da CNT. A confederação também faz um trabalho importante de divulgação de medidas, como o webinar de práticas da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) e workshops para o setor. Quais são os planos da confederação no que tange ao transporte rodoviário de cargas no próximo ano?

A CNT é nossa entidade maior, congregando todos os modais de transporte de cargas e de passageiros. Assim como o transporte move o Brasil, o Sistema CNT impulsiona esse movimento atuando junto aos

poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ouvindo as nossas demandas e promovendo os debates em torno dos temas de interesse do setor e do desenvolvimento do país.

A exemplo do que foi desenvolvido por conta da implantação da LGPD e do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), cabe às seções pautar os assuntos e propor os devidos encaminhamentos. Quanto aos planos para o próximo ano, posso dizer que seguem de acordo com o que vem sendo desenvolvido dentro da dinâmica e da prioridade que as empresas necessitam. Não vejo como apontar, aqui, ações específicas, diante do grande número das que já estão em andamento.

Podemos considerar que, em 2021, houve algumas mudanças importantes para o TRC, como a implementação do DT-e, aprovada com o auxílio da CNT, por exemplo. Para o senhor, quais serão as principais melhorias e dificuldades na implementação da nova medida provisória (MP)?

O DT-e não foi um pleito do setor, mas tivemos que entrar no debate intensamente de modo a procurar torná-lo menos complicado para o TRC e para que não fosse apenas mais um documento entre tantos já existentes. Nesse aspecto, tanto a CNT como a NTC se empenharam muito, com o apoio das federações e de empresas que procuraram mostrar os impactos negativos para a atividade. A MP ficou para trás, e temos, hoje, a Lei nº 14.206/2021, publicada em 28/09/2021 e com vigência imediata, instituindo o Documento Eletrônico de Transporte, exclusivamente digital, mas que ainda depende de regulamentação e de convênios a serem celebrados entre a união e estados e municípios. Ou seja, ainda temos um longo caminho a percorrer, e o principal é que venha a ser, realmente, um documento digital e único, que simplifique a burocracia e que ajude a reduzir os custos do transporte.

Apesar das boas mudanças, ainda não tivemos avanços com relação às reformas tributária e administrativa. Por que o senhor acredita que elas estão estagnadas e como elas podem ser importantes caso avancem?

O Brasil precisa urgentemente dessas reformas, bem como da reforma política. São reformas que se complementam e que podem colocar o país em outro viés, mais liberal e desenvolvimentista, proporcionando segurança jurídica àqueles que querem investir em médio e longo prazo, gerando riqueza e bem-estar social. Desde quando alcançamos a estabilidade monetária, com o Real, não cabe mais ganhar ou perder como resultado de ações oportunistas. Uma nação se constrói com segurança e respeito, olhando adiante sem medo de surpresas em cada esquina.

Outra grande dificuldade para o setor foi o aumento dos combustíveis. Como o senhor avalia esse momento de instabilidade e o que deve ser feito para que esses aumentos não continuem em 2022?

O combustível é um dos maiores custos na planilha das empresas de transporte e dos caminhoneiros autônomos. Sem dúvida, essa política de aumentos frequentes traz grande dificuldade para o setor, já que este não se consegue repassá-los para o frete na mesma velocidade, o que gera um saldo negativo constante e acumulativo. É um tema complexo e que deve ser tratado com imprescindível agilidade e cuidado, com responsável e isenta atuação de todos os agentes envolvidos na cadeia produtiva.

Falando um pouco sobre o seu trabalho como presidente da FETRANSCARGA, o Rio de Janeiro sofreu baques econômicos antes E durante a pandemia. Como a FETRANSCARGA atuou para ajudar o transporte de cargas no estado?

O Rio de Janeiro vem sofrendo um esvaziamento econômico há décadas, com a saída de empresas por conta de vários motivos, entre eles o da segurança pública. Com a pandemia, tal quadro se agravou, principalmente na atividade do comércio, com o fechamento de muitas lojas, bares, restaurantes e até hotéis, com a redução do turismo. Sempre coube à FETRANSCARGA atuar de forma institucional em defesa do TRC, incluindo ações de apoio ao desenvolvimento do estado, ao lado de entidades empresariais que representam os outros modais de transporte e setores econômicos. Afinal, o TRC somente terá carga para transportar se tivermos produção e consumo.

Outro aspecto importante sobre o transporte de cargas no Rio de Janeiro é a violência nas rodovias. Segundo a Firjan, em média, 12 caminhoneiros por dia são assaltados nas estradas do estado. Como a FETRANSCARGA enxerga esse cenário e consegue dar assistência às empresas de transporte que passam pela região?

A violência nas rodovias do estado e na região metropolitana do Rio de Janeiro nos levou, lamentavelmente, em 2017, à posição de liderança nos roubos de carga no Brasil. De lá para cá, os índices caíram acentuadamente, fruto de muito trabalho coordenado pelas entidades empresariais com as autoridades estaduais e federais. Não existe solução desse problema sem o envolvimento de todos, mas não basta apenas a atuação policial nas rodovias e vias urbanas. Imprescindível é o trabalho de inteligência para se identificar e penalizar os receptadores, bem como leis mais rigorosas que punam e que fechem estabelecimentos que adquirem e comercializem produtos roubados.

Para finalizar, gostaria que o senhor deixasse suas expectativas para o início de 2022 para os transportadores.

Imaginamos que 2022 não será um ano muito fácil, mas acredito que deverá ser melhor do que 2020 e 2021, apesar de se tratar de um ano com eleições nacionais, envolvendo os poderes Legislativos e Executivos estaduais e federal, o que provoca apreensão e possível insegurança para os investimentos e negócios. Temos um grande número de desempregados e muitas mudanças na economia, inclusive no transporte de cargas, que precisam ser tratados e conduzidos com atenção especial de todos.

Diz o ditado que, se não podemos mudar os ventos, temos que ajustar as velas. Nesse ponto, recomendo as duas coisas: que as empresas procurem ajustar as velas para encontrar a melhor rota e, ao mesmo tempo, que nossas entidades procurem ajudar mudando os ventos que vão contra o nosso setor.

Inovações para combater epidemia crônica do setor: a deslealdade comercial

Em continuidade ao trabalho que venho desempenhando ao longo desses quatro anos à frente do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA), e sendo o cumprimento das legislações uma das principais bandeiras do sindicato, implantamos em 2021 algumas iniciativas inovadoras. Seu objetivo é combater as más práticas adotadas por algumas empresas, moralizar o setor e minar a deslealdade comercial que impera há alguns anos.

Nesse contexto, lançamos o Código de Ética do SINDIPESA, que define compromissos e responsabilidades da entidade e estabelece o padrão de conduta que esperamos de todos aqueles com quem mantemos qualquer tipo de relacionamento direto e indireto (dirigentes, executivos, parceiros, associados, prestadores de serviços), sendo uma ferramenta a serviço da transparência e do compromisso de respeito às normas.

Em prol de fortalecermos nossa representatividade e de combatermos o transporte irregular, lutando pela longevidade e pela sobrevivência das empresas, lançamos também o Canal de Denúncias SINDIPESA para ampliar nosso trabalho contra a concorrência desleal. Por meio desse canal, os associados podem enviar informações a respeito de transportes irregulares sobre os quais tenham notícia para que o SINDIPESA possa efetuar a comunicação às autoridades de trânsito e de polícia competentes que então fiscalizarão tais transportes.

Também elaboramos e divulgamos o Manual de Boas Práticas de Guindastes e o Manual de Boas Práticas de Transporte de Cargas Pesadas e Excepcionais, que sugerem práticas relacionadas às operações de guindar e de transporte excepcional. O objetivo é um melhor desenvolvimento dos serviços, garantia da segurança nas operações, desempenho das melhores técnicas operacionais, além, é claro, da manutenção do equilíbrio contratual com os tomadores de serviços. Esse trabalho foi feito por muitas mãos em conjunto com várias empresas associadas que compartilharam suas técnicas e práticas operacionais e administrativas em prol do bem comum do setor.

Entendo que essas diretrizes que lançamos são aplicáveis a todo o setor e que deveriam ser seguidas para que se mantenha a boa saúde financeira e operacional das empresas. Por esse motivo, recomendamos fortemente sua adoção às nossas empresas associadas.

Todas essas iniciativas eram metas de minha gestão, as quais reputo como cumpridas: as sementes foram plantadas e agora devem germinar e dar frutos. Sei que a mudança requer tempo, disciplina e fiscalização e que será um longo caminho, mas o primeiro passo foi dado.



Julio Eduardo Simões
Presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA)

TODO MUNDO PODE INVESTIR.

NÓS TEMOS UM MUNDO DE POSSIBILIDADES.
















Fundo de Investimentos
Renda Fixa
Fundo imobiliário
Renda Variável
COE

É simples investir com a gente!

MUNDO INVESTIMENTOS

AAI CONTRATADO Guide®

contato@mundoinvestimentos.com.br
Whatsapp (11) 95198-4295 / Tel.: (11) 4502-1242

APONTE A CÂMERA DO SEU CELULAR E ACESSE NOSSO SITE PARA CONHECER UM MUNDO DE POSSIBILIDADES.

Estreante na política, Paulo Caleffi vê necessidade de maior representação do TRC no Congresso Nacional

Natural de Bento Gonçalves (RS), Paulo Vicente Caleffi é graduado em Direito e em Economia e pós-graduado em Marketing e em Pesquisa e Ensino pela Universidade de Caxias do Sul. Em 1985 liderou os empresários que fundaram o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Bento Gonçalves (SINDIBENTO) e foi presidente da entidade por 12 anos. Paulo Caleffi coleciona momentos de sucesso nos diferentes modais de transporte, como a Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro – Medalha JK, da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2001, em nível de Grande Oficial, por reconhecimento a seu trabalho e profissionalismo dedicado aos interesses nacionais. O atual deputado federal suplente pelo estado do Rio Grande do Sul acredita na importância de o segmento de transportes possuir representantes nas cadeiras políticas. "Para fazer aquilo que é necessário para o transporte, que é de interesse dos empresários e também da sociedade, nós precisamos ser protagonistas e não observadores".

O senhor atua há mais de 50 anos no transporte rodoviário de cargas (TRC), visto como muitos um dos líderes do setor. O senhor poderia, para começar, falar um pouco sobre o início do seu envolvimento no TRC?

A minha trajetória tem muito a ver com a NTC. Na ocasião em que eu entrei no TRC, Thiers Fattori Costa era o presidente da entidade, e naquela época me solicitaram para abrir um sindicato em Bento Gonçalves, terra da esposa do então presidente da NTC, para podermos fazer uma federação. Abrimos o sindicato local, denominado de SINDIBENTO, e posteriormente fizemos a FETRANSUL. Com isso, conseguimos formar a Confederação Nacional dos Transportes, que é a CNT.

Eu presidi a FETRANSUL por 14 anos, e daí para frente, como dizem, entrou diesel nas minhas veias. Hoje, fico feliz de estar representando na Câmara dos Deputados os interesses da NTC e de todo o transportador, de todos os modais brasileiros.

Apesar de sua forte atuação no setor do transporte rodoviário, esta é a primeira incursão do senhor na política, agora como Deputado Federal pelo Rio Grande do Sul. Gostaria que o senhor falasse um pouco como a sua grande experiência no setor do transporte vem contribuindo com a sua recente atuação política.

Resposta: O último deputado federal veio do se-

tor de transporte há cerca de 40 anos, o Denisar Arneiro, e naquela ocasião conseguimos grandes avanços, como a criação do SEST SENAT. De lá para cá tivemos diversas tentativas de entrar na política, inclusive do meu amigo e atual presidente da NTC, Francisco Pelucio, mas sempre foi muito difícil.

Porém, os transportadores do Rio Grande do Sul me incentivaram, e agora eu estou ocupando essa cadeira temporariamente, até março de 2022, com o afastamento do deputado. Nesse período, já estamos fazendo muito pela categoria e tenho incentivado cada vez mais que os empresários se interessem pela política.

Inclusive, fico muito feliz em saber que o Ari Rabaiolli já é pré-candidato a deputado federal e que temos mais dois transportadores que devem entrar como candidatos pelo Paraná e por Goiás. Nós precisamos de quem entenda do setor ocupando essas cadeiras para conseguirmos defender os interesses do segmento e para conquistarmos o nosso espaço também na política.

Falando um pouco sobre a sua atuação na CIT, recentemente houve aprovação do Senado para o livre comércio entre Brasil e Chile, o que deve estreitar as relações entre os dois países e criar conquistas valiosas para o setor do transporte de cargas. Como o senhor enxerga esse avanço e de que forma a CIT pode contribuir para as melhores relações entre os dois países nesse novo momento?

A Câmara Interamericana dos Transportes congrega os interesses dos transportadores de todos os modais, de 19 países. O último a entrar foram os Estados Unidos e o próximo deve ser o Canadá.

A CIT não enxerga fronteiras e trabalha dessa maneira para assegurar as livres fronteiras para os modais de transporte. Então, quando sentamos e discutimos os assuntos de integração, como é o caso do Chile nesse momento, temos que pensar que é uma maneira de aproximar os povos. Fico feliz com a aproximação dos governos, e na CIT vamos continuar lutando para que essa aproximação se confirme e se torne algo positivo para os transportadores.

Agora entrando em mais detalhes nos assuntos políticos, avaliando sua visão no setor do TRC, como o senhor enxerga o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), aprovado pela Medida Provisória 1.051?

Neste momento, eu penso que o DT-e é só mais um documento, já que ele não eliminou nada. Eu enxergo que no futuro, quando ele agregar os demais documentos, será uma maravilha.

Um só documento permitindo o livre trânsito, fazendo com que não precisemos mais parar em aduanas e em postos fiscais de fronteira. Sabemos que é possível porque a International Road Transport Union (IRU) já desenvolveu um sistema que auxilia o livre tráfego de caminhões da Europa até o Oriente Médio.

Portanto, eu enxergo o DT-e como um bom documento se ele atingir os seus objetivos.



Gostaria de saber a opinião do senhor sobre as reformas tributária e administrativa. O senhor acredita que elas vão acontecer ou ainda temos um longo caminho para que elas sejam aprovadas?

No meu ponto de vista, a ordem das reformas deveria ser: primeiro a administrativa, segundo a reforma política e terceiro a reforma tributária. Em qualquer família, quando as receitas estão esgotadas, é necessário reduzir custos, e isso deveria ser a reforma administrativa. Em segundo lugar, precisamos colocar ordem na casa, porque é muito difícil, com 18 partidos, mais de 500 deputados e mais de 80 senadores, que cheguemos a um consenso até para aprovarmos as reformas. Por último, mas não menos importante, deveria ser a reforma tributária. Nós, empresários, já esgotamos a capacidade de pagar tantos tributos, especialmente com relação ao imposto de renda, então isso precisa ser revisto para criarmos uma reforma justa para os lados envolvidos.

Falando agora um pouco sobre a alta dos combustíveis, o consecutivo aumento do preço do diesel é prejudicial não apenas para o setor do TRC, mas para a economia do país como um todo. Como o senhor avalia esses seguidos aumentos?

Um país como o Brasil, que é praticamente autossuficiente com relação ao petróleo, depender do preço internacional não está muito bem explicado. Assim, para que possamos entender mais sobre essa questão, está havendo aqui na Câmara dos Deputados o pedido de um Congresso Esclarecedor. Por que temos que depender do preço internacional? Nós estamos vendendo o nosso combustível mais barato para países como Paraguai, então eu não consigo entender por que o nosso combustível tem que acompanhar o preço europeu.

Outra questão que vem impactando e gerando aumentos são as consequentes adições de biodiesel no diesel: a porcentagem que já foi de 5% ou 6% agora já está a 10% e existem projetos para aumentar para 20%.

Precisamos evitar essa flutuação do diesel, porque ela desorganiza qualquer empreendimento e a sociedade.

Recentemente, o senhor e o presidente da NTC, Francisco Pelucio, oficializaram o Seminário Trabalhista do Transporte, que acontecerá anualmente. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco da importância que esse encontro anual terá para o setor em médio e em longo prazo.

Sempre enxerguei que, para qualquer empreendimento ter um bom resultado, ele precisa ter uma relação muito boa entre o empreendedor e o colaborador. Nada melhor do que fazer esse Seminário na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP) da Câmara dos Deputados, onde as questões trabalhistas são decididas, até para reforçar esse entendimento de que o trabalhador é fundamental para que qualquer negócio tenha um bom resultado.

A ideia da NTC é excelente, de propor essa reunião dentro da CTASP, porque a finalidade é valorizar essa relação entre capital e empregado.

Para finalizarmos, deputado, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores, que conhecem e admiram seu trabalho de longa data.

Pessoal, nós precisamos fortalecer nossas entidades para que haja líderes que possam ocupar o espaço político. Estou aqui há apenas 130 dias e ficarei até março do ano que vem, e mesmo assim já estamos conseguindo realizar muitas coisas positivas para o setor de transporte porque conhecemos o segmento e estamos dentro do poder de decisão do país.

Para fazer aquilo que é necessário para o transporte, que é de interesse dos empresários e também da sociedade, nós precisamos ser protagonistas, não observadores. Temos que pensar em eleger pessoas que sejam do nosso meio acima de tudo, porque se fizermos isso teremos aqui dentro representações de pessoas que conhecem e defendem os nossos interesses.

Para mim, foi um prazer ter essa oportunidade com a NTC, e para os mais jovens, especialmente, que essas nossas posições sirvam de estímulo.

NTC & Logística | COMJOVEM
Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística



PARTICIPE DA COMISSÃO DE JOVENS EMPRESÁRIOS E EXECUTIVOS DA NTC&LOGÍSTICA

NOSSOS NÚMEROS

-> 25 Núcleos ativos
-> Presente em 9 Estados
-> + de 500 jovens
-> Representando + de 480 empresas

NOSSA MISSÃO

Há 15 anos capacitando, integrando, promovendo networking entre as empresas e buscando soluções e inovações para o setor, através da inserção ativa dos jovens nas entidades.

CONTATO

Entre já em contato conosco através do nosso e-mail comjovem@ntc.org.br e saiba como participar!

Relator do DT-e, Jerônimo Goergen acredita que documento é o primeiro passo para diminuir a burocracia no transporte de cargas

Formado em Direito pela Universidade Luterana do Brasil (Ulbra) e pós-graduado em Direito Empresarial pela Pontifícia Universidade do Rio Grande do Sul (PUC), Jerônimo Goergen atuou por dois mandatos como deputado estadual e atualmente cumpre seu terceiro mandato como deputado federal pelo Rio Grande do Sul. Entre seus feitos para o setor de transporte rodoviário de cargas, estão as participações ativas na Lei do Motorista e no Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que segundo ele, deve ser implementado em breve. "O DT-e já é lei. É claro que, até que se implemente, nós temos uma série de etapas, primeiro agora a regulamentação, depois vamos ter a concessão da emissora do DT-e. Isso tudo deve acontecer ainda neste ano".

Nós sabemos que o senhor tem um papel muito importante e já consolidado na política brasileira, estando atualmente no seu terceiro mandato como deputado federal. Mas para começarmos nossa entrevista, e para quem está nos assistindo, gostaria que o senhor nos falasse quem é Jerônimo Goergen e quando começou sua relação com a política brasileira.

Resposta: Eu atuo na política há 20 anos, sendo dois mandatos como deputado estadual e três agora como deputado federal. A minha vida política vem um pouco do envolvimento da minha família na região de Santo Augusto (RS). Meu pai foi vereador, tenho dois tios que foram prefeitos e um deles também foi deputado estadual.

Minha grande honra foi ter sido assessor do ministro Marcus Vinícius Pratini de Moraes, aqui em Brasília, quando ele atuava como Ministro da Agricultura. A partir disso, eu tive envolvimento com a juventude do Partido Progressista, no qual estou até hoje, e devido ao trabalho que realizei aqui no Ministério da Agricultura acabei sendo convidado pela base partidária para concorrer a deputado estadual. Imediatamente concorri e fui eleito com 37 mil votos. Em seguida, fui reeleito com 69 mil e então me tornei deputado federal, sendo eleito com 89 mil votos. Me mantive como deputado federal até este mandato, que é o meu terceiro.

Com o fim deste mandato, cheguei à conclusão de não mais concorrer, porque acredito que estou em uma etapa para dar um passo adiante, porém a estratégia do partido é um pouco diferente. Então refleti e entendo que meu ciclo na Câmara Federal se encerrou e que chegou a hora de partir para a iniciativa privada. Acredito que a permanência do mesmo candidato por muito tempo não seja bom nem para a sociedade, nem para o mandatário.

Dessa forma, encerrar esse mandato e esse trabalho na política deixando a Lei do Motorista e o DT-e pronto são orgulhos muito grandes para mim.

Agora, puxando ainda mais para o nosso lado aqui da NTC&Logística, eu gostaria de saber de onde e desde quando surgiu sua relação com o segmento de transporte.

Meu avô foi caminhoneiro, tenho muito orgulho disso. É claro que a relação política não vem disso, mas o meu respeito ao transportador e ao caminhoneiro vem de berço. Cheguei aqui e tivemos um grande dilema, a Lei dos Caminhoneiros, lá em 2011. Apesar de parecer resolver os problemas do transporte, na verdade trouxe ainda mais desafios. Naquele momento apresentei um projeto de lei que hoje é a Lei do Motorista, da qual tenho muito orgulho de ser o autor. Inclusive aquela greve de 2015 foi paralisada com a sanção da lei. Sabemos que ela não é perfeita, mas trouxe muitos avanços para o setor, e a partir dali eu me aproximei ainda mais do setor de transporte.

Depois fui relator da Lei da Liberdade Econômica, e naquele momento nós tentamos criar o DT-e, que era a retirada da burocracia do transporte de cargas. Ali eu já tinha ciência de que esses custos eram desnecessários e tiravam a renda do caminhoneiro, gerava custos ao embarcador e tirava competitividade para a economia. Infelizmente, naquele momento o DT-e não foi possível, mas eu criei o projeto de lei para que no início deste ano tivéssemos uma reunião na qual 35 projetos foram escolhidos como prioridade do governo. Um deles foi o DT-e.

Aqui, quero cumprimentar e agradecer o nosso presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, e o diretor financeiro, Marcelo Rodrigues, pelo engajamento para que pudéssemos aprimorar o texto e assim dar ao Brasil os mecanismos para que o DT-e realmente funcione e para que tenhamos um transporte moderno, com menor custo e com maior renda.

O senhor já abordou e muito bem o DT-e, mas eu gostaria de saber justamente do trâmite. Quando nós realmente teremos o DT-e funcionando?

O DT-e já é lei. É claro que, até que se implemente, nós temos uma série de etapas, primeiro agora a regulamentação, depois vamos ter a concessão da emissora do DT-e. Isso tudo já deve acontecer ainda neste ano. Em seguida, vamos ter a implementação das balanças eletrônicas e vamos avançando. Imagino que tudo já esteja implementado ao longo do próximo ano, especialmente no segundo semestre.

A lei já está criada. A implantação do mecanismo e da estrutura vai acontecer ao longo de 2022, mas eu vejo um comprometimento do Ministério da Infraestrutura para agilizar tudo isso. Além disso, como fizemos uma lei bastante clara e enxuta, tenho certeza de que teremos logo isso tudo funcionando. Começa pelo transporte rodoviário de cargas para depois se estender para os demais modais.



O senhor também foi o relator da medida provisória que prorroga a desoneração da folha de pagamento até o final de 2026. Gostaria de entender qual é, na sua visão, a importância da manutenção da desoneração da folha para a geração de emprego e consequentemente para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Primeiro que é um erro dizer que nós estamos desonerando algum setor. Todos estão onerados, e, assim como o DT-e era um custo elevado para o transporte, o custo que o empreendedor brasileiro tem para gerar emprego é absurdo. O que nós temos são 17 setores com outro formato de pagamentos, mas todos são onerados.

Essa luta não está resolvida ainda. O governo diz que quer resolver para todos, desonerar para todos, e eu concordo, mas não traz essa solução. Enquanto isso, estamos trabalhando para que pelo menos os 17 setores, incluindo o transporte, possam ter um custo menor.

No entanto, vejo isso com muita preocupação. O tempo está passando, o governo tem trabalhado para que essa medida não avance e talvez não dê tempo de aprovarmos e ainda derrubarmos o veto ao final do ano. Essa é uma bandeira importantíssima, que deveria ter sido resolvida na reforma tributária, mas que não aconteceu. Talvez fique pelo caminho.

A minha parte mais uma vez eu fiz, e ainda estamos trabalhando para mantermos essa desoneração para os 17 setores.

O Brasil vive hoje consequentes aumentos nos combustíveis, isso tem impactado todos os setores de transportes, desde os autônomos até as maiores empresas. Quais são na sua visão, os motivos para esses consecutivos aumentos?

Primeiro, temos que deixar bem claro que os erros dos governos passados, quando fizeram de conta que o preço do diesel era um preço real. Hoje estão sendo cobrados. A Petrobras não é do Brasil. O país é o seu maior acionista, mas por terem sido manipulados os preços os demais acionistas agora cobram que se reponha tudo aquilo que foi retirado lá atrás.

Agora, sim, nós temos um custo tributário muito caro no Brasil. O mais caro é realmente o ICMS, e não tenho dúvida que esse é o principal ponto de impacto para esses consecutivos aumentos. Aí voltamos, mais uma vez: se tivéssemos com uma boa reforma tributária, teríamos um custo menor, mas infelizmente isso não será feito e esses custos se manterão. Os estados não abrem mão e a união tem uma necessidade de repor aos acionistas os custos que, como falamos acima, foram manipulados. Confesso que eu não saberia hoje qual é a saída. Agora, que o preço está absurdo, isso sem dúvida. E lá na ponta, quem sente é o consumidor.

A reforma tributária ainda não foi aprovada. Gostaria que o senhor nos falasse qual a importância dela e se acredita que no próximo ano poderemos retomar o assunto com maior força.

Nesse governo nós não teremos reforma tributária, estamos tendo apenas alguns arranjos tributários, e isso se faz no começo do governo, não agora, quase em época de eleição. Sem uma reforma administrativa, nós não teremos uma boa reforma tributária. Com o tamanho e peso que o estado tem, ele precisará continuar sendo custeado. Para isso, são necessários impostos. Então, esse governo perdeu a chance de fazer essas duas reformas, pois tinha apoio popular e demorou para construir o apoio parlamentar. Agora, temos apenas ajustes fiscais e não uma solução, como uma verdadeira reforma.

Falando de reforma, não teríamos como não falar de economia. Gostaria que o senhor nos fornecesse um balanço desse ano e o que o espera para 2022.

Eu espero que no Brasil de 2022 possamos discutir, mas não discutir se tem que ser um para o outro não voltar. Eu não quero que volte o desmando que o Brasil viveu alguns anos atrás, mas também acho que o atual governo precisa dar uma arrumada politicamente para não gerar crises que no final elevam dólar, elevam juros e custos. A crise política vem sendo uma grande marca desse período. Tivemos uma grande chance de pacificar o Brasil na pandemia, o coronavírus não foi o governo que criou, e se tivéssemos nos unido para passarmos por esse momento, teria custado menos dinheiro, menos tempo e menos vidas.

Nós vamos crescer, mas estamos perdendo muitas chances. Eu acredito que o Brasil tem que debater os seus verdadeiros problemas para os solucionarmos e para que o cidadão brasileiro tenha emprego e renda e para que, assim, nós tenhamos crescimento.

Eu quero um Brasil que se desenvolva, que tenha um bom governo, que tenha um pensamento de mercado, que possa ser inclusivo. Espero que na próxima eleição tenhamos o mínimo espaço para esses debates.

Para finalizarmos a nossa entrevista, gostaria que o senhor enviasse uma mensagem aos associados da NTC e transportadores do Brasil.

A minha mensagem é primeiramente de gratidão, pela confiança que vocês tiveram no meu trabalho, como relator do DT-e, autor da Lei do Motorista e em nome do Pelucio, agradecer a essa entidade forte, que eu pude conhecer e que foi decisiva em muitos momentos da montagem do texto da medida provisória e do meu relatório. Se não fosse a qualidade técnica e a articulação política da NTC, talvez nós não estivéssemos aqui hoje, dando um passo importantíssimo, do maior projeto que o próprio Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, disse que tem na sua gestão. Eu fui apenas o relator, meu papel foi ouvir e ter a NTC ao meu lado, o que me deu muita certeza e confiança de estar no caminho certo. Também deixo aqui o meu compromisso de seguir lutando ao lado de vocês e de estar sempre ao lado do transportador brasileiro. Não existe economia forte sem um transporte forte, e é exatamente isso que a NTC representa.

Expectativas e necessidades do setor: o que podemos esperar pela frente?

Um cenário positivo para os próximos meses é esperado pelo setor de transporte de cargas. A perspectiva otimista vai se avolumando à medida que a atividade econômica se restabelece e que a vacinação de toda a população avança.

Temos acompanhado os esforços do ministro da Infraestrutura, Tarcísio de Freitas, para garantir que a atividade transportadora funcione de maneira adequada, com a implementação de inúmeras obras que estão sendo realizadas em todo o país, além de leilões de aeroportos e portos e de concessões de rodovias.

Segundo relatório do Ministério da Infraestrutura, foram entregues 51 obras no primeiro semestre deste ano e foram gastos mais de R$ 3 bilhões em reconstrução e investimentos em novos empreendimentos e na retomada de obras.

Segundo o balanço, o resultado abrange a restauração e a finalização de rodovias, a construção de instalações portuárias e de ferroviárias, além de melhorias no setor aeroportuário.

Segundo o balanço, 29 ativos públicos foram concedidos à iniciativa privada totalizando R$ 17,85 bilhões em investimentos contratados. Esses ativos têm potencial de criar 338 mil empregos diretos e indiretos e efeito renda.

Também foram realizados 74 leilões para concessões de terminais portuários em diversos estados, em dois anos e meio, que somaram R$ 80 bilhões de investimento contratado.

Contudo, precisamos ainda de um olhar mais atento às necessidades do setor por parte de toda a cadeia envolvida uma vez que o setor de transporte afeta a sociedade como um todo.

É necessário mais investimento em infraestrutura e a aprovação das reformas política, tributária e administrativa.

A construção de pontos de parada e descanso para os caminhoneiros nas estradas também é um pleito antigo do setor. Atualmente, estão credenciados no Ministério da



Infraestrutura 39 pontos de parada e descanso (PPD) certificados em 12 estados brasileiros localizados em rodovias federais e concedidas, com certeza um número bem aquém do necessário para atender aos transportadores de todo o Brasil.

Além disso, é urgente a aprovação do marco regulatório do setor. Todas essas medidas são fundamentais para que o transporte de cargas continue cumprindo a contento seu papel.

Há consenso entre os especialistas de que a recuperação da economia se dará pela infraestrutura, com a forte atuação do setor privado.

Atualmente, o volume de investimento em infraestrutura do Brasil está abaixo dos 0,7% do Produto Interno Bruto (PIB). Entretanto, o Brasil precisaria investir 4,3%, ao longo de 10 anos, para se tornar competitivo, segundo dados da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB). Esse é um foco determinante para o nosso desenvolvimento, porque, quando falamos em infraestrutura, não falamos apenas em transportes e logística, mas também em tecnologia. Nesta pandemia, o mundo passou a fazer uso intensivo da tecnologia para se adaptar à nova forma de conviver e de trabalhar.

Estamos otimistas com a melhora para o setor: as empresas estão comprometidas com a retomada da atividade econômica do país, indicando até mesmo uma recuperação de parte dos postos de trabalho perdidos durante a pandemia. As empresas não pararam de investir em frotas, em estrutura e em pessoas com o intuito de contribuir para a recuperação da economia e consequentemente com desenvolvimento do país.



Pedro Lopes
Presidente da Associação Brasileira de Logística e Transportes de Carga (ABTC) e vice-presidente do Capítulo Brasil, da Câmara Interamericana de Transporte (CIT)

Marlos Melek vê reforma trabalhista como fundamental na construção de novas possibilidades para as empresas na busca por maior competitividade

Também conhecido como o pai da reforma trabalhista, Marlos Melek já foi empregado de carteira assinada e empresário e há 16 anos atua como juiz com especialização na área trabalhista. Seu foco sempre foi, e continua sendo, defender os interesses do cidadão brasileiro e auxiliar as empresas a não cometerem erros simples que levem a passivos trabalhistas. "Esse sonho de ser juiz nasceu justamente do fato de eu ter sido empregado e de conhecer as limitações que existem na vida de um trabalhador, além de ter conhecido as enormes dificuldades e desafios que atrapalham a vida de um empreendedor", afirma Melek.

Doutor Marlos, o senhor começou a trabalhar com 14 anos em uma tornearia mecânica e de lá para cá passou por diversos caminhos até chegar ao cargo de juiz auxiliar da corregedoria nacional, que ocupa há 11 anos. Pode nos contar um pouco mais sobre a sua carreira e de onde veio o sonho de atuar no poder judiciário?

Eu comecei a trabalhar com 14 anos em uma tornearia mecânica com carteira assinada. Depois, tive outros empregos com registro e fundei e administrei uma indústria por 10 anos, na qual cheguei a ter cerca de três mil empregados registrados. Após esse período, vendi essa empresa a um grande grupo e fui me dedicar ao sonho de ser juiz.

Passei no concurso para ser juiz em Brasília, com milhares de candidatos e apenas duas vagas. Atualmente, sou juiz há 16 anos, passei pelo cargo de juiz auxiliar da corregedoria nacional de justiça, também passei pelo cargo de juiz auxiliar da presidência do tribunal superior do trabalho e de juiz auxiliar da presidência do tribunal regional do trabalho do Paraná.

Esse sonho de ser juiz nasceu justamente do fato de eu ter sido empregado e de conhecer as limitações que existem na vida de um trabalhador, além de ter conhecido as enormes dificuldades e desafios que atrapalham a vida de um empreendedor.

Conhecer os dois lados me fez querer ser juiz. Eu acreditava e ainda acredito que nessa função eu poderia e posso oferecer uma grande contribuição para a sociedade.

O senhor é autor do livro Trabalhista! e Agora?, que basicamente desvenda o universo das leis trabalhista do país. O senhor esperava que ele fosse tão bem recebido? Conte para nós um pouco mais sobre o processo de escrita e de publicação do livro.

Vou contar um segredo para vocês: eu tinha essa ideia na cabeça e

isso estava tão consolidado dentro de mim que eu escrevi esse livro em três ou quatro dias. Foi entre o Natal e o Ano Novo de 2013 para 2014.

A ideia surgiu porque eu cansei de ver recorrentemente pequenos, médios e grandes empresários cometerem insistentemente pequenos erros que levavam a condenações no judiciário. Então a ideia do livro era ser uma vacina contra passivos trabalhistas de todas as áreas das atividades econômicas. Para o livro, eu cataloguei onde as empresas mais erravam e acabavam parando no judiciário trabalhista. Então esse livro, na verdade, é uma grande ferramenta para evitar um passivo trabalhista e é uma grande ferramenta para o RH, para o contador e para o proprietário da empresa lerem e aprenderem a fazer a coisa certa.

O que me doía e ainda dói é ver a pessoa de boa-fé sendo condenada, achando que estava fazendo a coisa certa, mas, aos olhos da lei, estar fazendo errado. Esse livro cataloga pelo menos 50 temas em que as empresas mais erram e, sem "juridiquês", dá pequenas dicas para evitar grandes condenações.

O livro realmente é um clássico da administração de empresas, do mundo da contabilidade, do departamento pessoal e da advocacia trabalhista empresarial. Eu realmente não esperava esse sucesso tão grande, o que mostra a sede de informação que as pessoas têm para evitar uma ação trabalhista.

A partir desse sucesso, o senhor foi convidado pela Casa Civil para fazer parte da Equipe de Redação da Reforma Trabalhista. Como foi para você receber esse convite?

Eu nunca imaginava que aquele menino que aos 14 anos estava trabalhando em uma tornearia mecânica, pegando ônibus, estudando à noite colocaria os pés no Palácio do Planalto, entraria pela porta da frente e seria recebido por uma equipe tão maravilhosa da Casa Civil querendo construir uma nova legislação trabalhistas para o Brasil, permeada por mais segurança jurídica, com olhos voltados para o futuro. Para mim, é um dos maiores legados que estou deixando para a nossa nação. Foi um convite que enalteceu meu espírito republicano e que me permitiu desafiar ideias antigas, dogmas do passado, que acabou se transformando em 209 alterações da nossa legislação.

Posso dizer que todo o processo foi uma experiência realmente única na minha vida. Essas mais de 200 mudanças são algo permanente que trouxeram mais racionalização para o Poder Judiciário com um menor custo Brasil, mais segurança jurídica e mais competitividade para as nossas empresas, melhorando significativamente o ambiente de negócios.

Passando agora para perguntas mais específicas, durante todo esse período de mercado, o senhor adquiriu muita bagagem e experiência com relação às leis trabalhistas. Antes da reforma acontecer, quais eram, na sua visão, os maiores empecilhos tanto para empresários quanto para funcionários?

Com relação aos empregados, penso que eles têm uma vida limitada financeiramente. Dispensam a jornada de trabalho em favor de uma empresa, de um negócio ou de um patrão e dependem necessariamente daquele



valor para construir a dignidade da sua vida e da sua família. Como tudo na economia, existe uma limitação que não permite que ele alcance com maior facilidade todos os seus sonhos. Assim, é muito difícil para o trabalhador olhar para o seu futuro com o salário que ele ganha, que no Brasil é extremamente limitado.

Já com relação aos empresários, é um verdadeiro inferno a burocracia que impera em todos os quesitos, desde conseguir uma licença até uma liberação da prefeitura. Além disso, são uma insanidade as questões tributárias no país e as próprias leis trabalhistas que não contribuíam para um ambiente de negócios seguro e sadio. Naquela ocasião, o empresário vivia em uma insegurança jurídica muito forte.

Passados quase quatro anos desde sua aprovação, qual foi a importância da reforma trabalhista para a economia do Brasil?

Possui uma importância única. Eu estive recentemente com o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes, que me falou que a reforma trabalhista retirou do radar dos investidores internacionais o problema das relações trabalhistas no Brasil. Então o mundo começou a ver o país de uma outra maneira. Quem está dizendo isso não sou eu, e sim o ministro Tarcísio, um dos mais atuantes ministros do atual governo.

Além disso, a reforma construiu nas empresas inúmeras possibilidades de aplicação que podem aumentar a competitividade de qualquer negócio e reduzir o custo da folha de pagamento.

Entretanto, uma lei de quatro anos para o mundo jurídico ainda é uma lei muito jovem e, por uma série de fatores, é pouco aplicada. Temos dados que indicam que menos de 5% das empresas aplicaram sistema de premiação no contracheque ou trabalho intermitente nos seus negócios. Ou seja, o conhecimento dessa nova legislação e sua aplicação e implementação dentro da empresa trarão mais vantagens econômicas e competitivas.

Penso que vale a pena que o empreendedor se debruce nesse tema, conversando com a sua equipe, especialmente do corpo jurídico, para a implementação de inúmeras novidades da reforma trabalhista a fim de obter mais economia e competitividade no seu modelo de negócio.

A reforma trabalhista mexe propositalmente com o mercado no Brasil, ela dá uma contribuição significativa para o aumento do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro e, sem dúvidas, para a economia e para o aspecto político-social. Ainda, agora com o fim da pandemia, teremos uma grande mola propulsora no momento da retomada.

Assim como todas as legislações, o texto da reforma trabalhista deve ser atualizado em breve. Gostaria que o senhor nos contasse o que deve ser incluído nessa atualização e por que ela é necessária.

Qualquer lei é viva. Não é apenas um código em um pedaço de papel: ela realmente se comporta no meio do tecido social. Dessa maneira, assim como todas as leis, a lei trabalhista também precisa acompanhar a evolução da sociedade.

Nesse momento, por uma série de razões, estamos defendendo um conceito novo de trabalhabilidade em vez de empregabilidade. Assim, temos vários tópicos que podem ser melhorados na nossa legislação trabalhista, como a redução do prazo prescricional para se ingressar com uma ação de dois anos para pelo menos um ano, como já acontece em países desenvolvidos. Também existe a questão de maior segurança jurídica quando uma mulher é desligada do contrato de trabalho sem que ela perca nenhum direito. Seria extremamente razoável que fosse facultado a ela que fizesse um exame no ato demissional para que depois não precisasse ser reintegrada ou pedisse uma indenização no judiciário. Outro problema que também precisa ser resolvido são as audiências iniciais, que em vez de presenciais podem ser telepresenciais, assim como outros tipos de audiência de menor complexidade, para evitar o deslocamento até os fóruns. Há também a questão da hora noturna, de aumentar o adicional noturno, mas eliminar a hora ficta.

Essas e outras questões relevantes de mudança na legislação estão sendo pautadas e demonstradas para melhorar a lei trabalhista e para facilitar a vida do trabalhador e do empresário brasileiro.

Passando agora para um contexto mais geral, temos que falar também das próximas reformas, que serão tão importantes para o desenvolvimento do Brasil: as reformas tributária e administrativa. Como o senhor enxerga a necessidade dessas reformas e quais devem ser os principais objetivos delas?

Ao meu sentir e com espírito absolutamente republicano, a reforma tributária e a reforma administrativa estão intrinsicamente ligadas uma à outra por um motivo muito simples: não adianta fazer reforma tributária, que é exatamente quanto o brasileiro paga para manter a máquina pública funcionando, se a máquina for enorme e ineficiente. Dessa maneira, acredito que a reforma administrativa deveria vir primeiro para diminuir com inteligência e racionalidade o tamanho do estado, pois com um estado menor e mais enxuto teríamos mais liberdade e não precisaríamos de tanto dinheiro para mantê-lo. Assim, poderíamos fazer uma reforma tributária eficiente, tirando a tributação do patrimônio, do estoque e dos negócios.

Então há a necessidade de se mudar o foco para uma tributação inteligente, não mais do patrimônio, do estoque e dos negócios, mas sim dos fluxos financeiros, de maneira com que todos contribuam com uma alíquota extremamente reduzida e que seria absolutamente proporcional ao fluxo financeiro de cada cidadão e entidade, tendo um peso muito menor na vida das pessoas físicas e jurídicas.

Mesmo sabendo da necessidade e da importância das reformas, vimos que em 2020 e em 2021 elas não avançaram. Por que o senhor acredita que elas estão estagnadas e o que falta para que elas de fato avancem e se tornem medidas viáveis?

Com todo o respeito, eu que já estive em Brasília e pude aprender muito com pessoas que lá estão. Está faltando articulação, um nível mais profundo de diálogo do governo com a sociedade civil organizada, com o setor produtivo, com o Congresso Nacional. Existe necessidade de habilidade política.

Por mais que eu tenha enorme apresso pelo presidente da república e por seus ministros, está havendo um déficit de atuação política junto às bases, então há necessidade de o governo ter eficiência política para que as reformas possam avançar, assim como avançaram no presidente Michel Temer.

Precisamos de muito mais articulação política do que está havendo hoje, porque só a boa vontade não dá resultado. Como diz o ditado: "De boas intenções, o inferno está cheio".

Outra questão muito importante para a economia brasileira é a desoneração da folha de pagamento. Gostaria que o senhor nos contasse sua opinião sobre esse assunto e se acredita que a desoneração para os 17 setores até o final de 2026, assim como quer o Projeto de Lei 2541/21, seria importante para a manutenção de empregos e desenvolvimento do Brasil de maneira geral.

A demanda pela desoneração da folha já é antiga e ganhou muita força no Congresso Nacional recentemente por ser extremamente necessária. A desoneração da folha passa pelo raciocínio da diminuição do estado e de uma tributação mais inteligente dos fluxos financeiros. A partir daí você consegue desonerar a folha de pagamento.

Precisamos criar um círculo virtuoso no Brasil de desoneração para ingressarmos no crescimento da economia. Isso deve permitir a criação de novos postos de trabalho no país, especialmente para quem está entrando no mercado de trabalho, para quem já está e para aqueles que buscam recolocação com uma idade mais avançada.

É natural que quem faz uma contratação no

Brasil quer ter um custo menor, então a redução é essencial para que possamos criar mais empregos, mais trabalhos e mais oportunidades no país.

Com um estado menor, poderíamos ter uma desoneração não apenas para os 17 setores, mas para o país inteiro.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor nos falasse um pouco das suas expectativas para o desenvolvimento do Brasil em 2022. O senhor está esperançoso com relação aos avanços das reformas e das melhorias para a economia do país?



Eu gostaria de estar mais otimista, entretanto estamos assistindo um aumento vertiginoso nas commodities de uma maneira geral. Isso traz um grande impacto negativo nos índices de inflação, com aumento da taxa Selic, aumento do custo do dinheiro, o que é absolutamente nocivo especialmente para as empresas. Estas já têm um financiamento caro e, agora, com o avanço da taxa Selic, passam a ter um crédito proibitivo, estagnando a renovação de praça industrial, da renovação de frota no caso do transporte e estagnando a implementação de novas tecnologias.

Então nós temos dois Brasis: um que luta, que está construindo rodovias e ferrovias e que está conseguindo trazer investimentos internacionais e outro que tem uma taxa de juros crescente com o preço das commodities absolutamente elevado no cenário internacional. O país ainda não consegue ter uma margem para investimentos do orçamento que seja relevante, o que traz estagnação. O empresariado continua com um custo alto de folha de pagamento, de tributação, com reformas que até agora não conseguiram avançar.

Temos gargalos de infraestrutura muito importantes, então infelizmente temos dois países que estão absolutamente divididos. Um Brasil que procura prosperar e o Brasil que luta para não se afundar nos velhos problemas que atrapalham a nação.

Mas a esperança está sempre viva. O brasileiro é teimoso, lutador, forte e não desiste e por isso que na América Latina nós possuímos esse cenário de liderança, com os nossos países vizinhos passando por dificuldades ainda maiores. Vamos torcer, trabalhar e pensar para que o Brasil deixe de ser o país do futuro e possa prosperar o mais rápido possível.

A representatividade do transportador é garantida quando se tem ao lado uma instituição de relevância, credibilidade e aberta a construir pontes.



FETRANSPAR
SEST SENAT

www.fetranspar.org.br - (41) 3333-2900
Rua 24 de Maio, 1294 - Rebouças - CEP 80220-060 - Curitiba - PR

Escassez de mão de obra no setor de transporte de carga se resolve com investimento em qualificação

A qualificação de profissionais que desempenham atividades no segmento de transporte rodoviário de carga no Paraná faz parte das prioridades do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar). Com essa proposta, estamos sempre do lado das empresas do setor que desejam capacitar suas equipes e, assim, contribuir para o desenvolvimento regional e oferecer serviços adequados e com qualidade à sociedade em termos legais, ambientais, sociais e econômicos.

Num contexto geral, a falta de formação e de qualificação profissional dos trabalhadores de qualquer área de atuação acarreta baixa produtividade no trabalho, o que provoca queda de faturamento e elevação nos custos operacionais. Por isso, a busca por um quadro técnico de excelência é fundamental no setor de transporte rodoviário de carga. Sob esse prisma, o Setcepar vem trabalhando ao longo de sua trajetória, visando atenuar os problemas advindos da falta de mão de obra especializada e capacitada.

Investir na formação e na qualificação do pessoal está sendo crucial neste momento em que a falta de motoristas preparados vem provocando riscos para a sociedade como desabastecimento, perda de carga, problemas de saúde por excesso de trabalho e tantos outros prejuízos.

O segmento do transporte rodoviário de carga precisa oferecer um diferencial por meio de equipes habilitadas, portanto investir em programas de capacitação sempre vale a pena sem se esquecer de suas consequências positivas no que diz respeito à produtividade, à redução do absenteísmo e ao aumento de desempenho da equipe.

As entidades que atuam em defesa da melhoria do transporte rodoviário de cargas no Brasil precisam trabalhar



para que a falta de motoristas capacitados não se torne um gargalo difícil de resolver. Solucionar o déficit de trabalhadores passa por oferecer melhores condições de trabalho, cargas horárias compatíveis e adequadas, atenção à saúde física e mental do colaborador e veículos em ótimas condições. As estradas também merecem atenção redobrada, e isso passa pelas reinvindicações das empresas junto ao governo federal, exigindo trafegabilidade mais segura.

A falta de qualificação profissional não pode ser impedimento para a escassez de mão obra no setor. Portanto, cabe aos empresários oferecer aos motoristas uma formação adequada e melhores condições de trabalho, ampliar os conhecimentos sobre as regras básicas de boa conduta na estrada e ao volante e oferecer treinamento adequado para conduzir os veículos cada vez mais modernos e tecnológicos.

Custear a especialização técnica das equipes deve estar na agenda das companhias como fator preponderante nessa nova realidade. É papel fundamental a conscientização dos empresários a respeito da importância da capacitação dos seus funcionários e colaboradores. É essencial treinar mais, capacitar, valorizar e abrir oportunidade para motoristas, independentemente do gênero e da idade.

Nesse cenário, são protagonistas as entidades que agregam as empresas do segmento de transporte rodoviário de carga como o Setcepar, que tem como meta formar o capital humano com treinamento qualificado aos profissionais. Por meio do Instituto Setcepar de Educação no Transporte (Iset), os colaboradores têm à disposição cursos com conteúdo atualizado e voltado às necessidades e às realidades do setor do transporte rodoviário de cargas.

Acreditamos que as entidades que agregam as empresas do segmento de transporte rodoviário de carga devem ser referência aos profissionais que buscam o aprimoramento e as atualizações pessoal e profissional. Devem disponibilizar cursos com excelência no ensino, foco total no aluno, método inovador e parcerias exclusivas num portfólio abrangente que visa ao fortalecimento da cultura, da liderança e do desenvolvimento de competências técnicas e comportamentais.



Marcos Egídio Battistella
Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar)

FENATAC busca aproximação política para ampliar discussões e defender interesses do setor

Sócio diretor da Brugavi Transportes LTDA e presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (FENATAC), Paulo Afonso Lustosa acredita na aproximação política como uma das principais ações para que o transporte rodoviário de cargas (TRC) seja melhor representado.
"Nós ainda dependemos muito desse cenário político. Não temos ainda uma estabilidade a ponto de manter uma relação diferenciada com a casa legislativa, então acredito que quanto maior a aproximação e quanto melhor a relação com estes parlamentares, melhor serão os resultados que o TRC poderá alcançar".

Pudemos ver que, em relação ao último ano, houve boa melhora no setor, mesmo com a continuidade da pandemia. Como o senhor reflete sobre a melhora e qual balanço pode ser feito sobre o ano para a FENATAC?

Com relação à melhora, temos como base de comparação o ano de 2020, que foi muito ruim por conta do início da pandemia e do impacto causado por ela. Em 2021, essa melhora ocorreu em decorrência da adaptação do comércio, da população em si, que aumentou os gastos com produtos alimentícios e encorpou o e-commerce na sua rotina de compras. Então, no geral, acredito que essa melhora é relativa, levando em conta a nossa comparação com o ano de 2020.

Em entrevista no final de 2020, o senhor disse que um dos objetivos era ampliar o clube de benefícios, parceiros e serviços, além de aproximar mais a FENATAC dos seus associados, bases e sindicatos. De que forma isso foi possível mesmo neste período de transição entre os eventos de 2020 e a retomada gradativa do setor em 2021?

Nós não conseguimos realizar todo o planejamento que havíamos traçado justamente pela continuidade da pandemia e das restrições que tivemos que cumprir. Mesmo com os desafios, não deixamos de promover eventos, reuniões e atividades que pudessem levar conhecimento ao empresário com relação ao nosso pacote de benefícios.

Estamos conversando com os presidentes dos sindicatos que compõem a base da FENATAC no sentido de divulgar essas ações para que possamos alcançar os nossos objetivos de auxiliar o maior número possível de empresários do TRC.

Apesar dos avanços com a vacinação, ainda estamos caminhando para a retomada dos eventos presenciais. Qual papel

dos eventos híbridos, como o Café com Transporte e Logística Digital, para a contínua conversa com pessoas do TRC?

Acredito que os eventos híbridos dificilmente deixarão de existir, porque trouxeram uma facilidade e uma comodidade muito grandes para os participantes. Sobre os eventos que realizamos, eles têm, sim, guardadas as limitações, cumprido seus objetivos.

Em 2021, a região do Centro-Norte teve uma alta na produção do agronegócio, principalmente em Goiás. Como o crescimento do agronegócio na região ajudou a impulsionar o setor de transporte de carga e a não deixar a economia estagnada no momento que estamos?



O agronegócio tem contribuído bastante para o crescimento do país e para a sustentação da economia. A região Centro-Oeste tem um papel importante nesse sucesso do agronegócio e, consequentemente, no desenvolvimento do setor de transporte especializado nesse segmento.

Todos esses fatores positivos vindos do agronegócio, principalmente, são importantes para que o país tenha um desenvolvimento econômico. Quando falamos desse setor e do segmento de transporte de cargas, sabemos que o impacto que eles possuem é muito grande. Então, quando um deles vai bem, esperamos que outros setores também se desenvolvam e auxiliem no crescimento da economia brasileira.

Falando em agronegócio, a crise hídrica pela qual o país está passando, com a estiada das chuvas e com a diminuição dos reservatórios, pode afetar o setor como um todo. Que medidas a FENATAC incentiva para evitar o recuo econômico que a crise hídrica pode causar e de que forma o TRC pode ser afetado?

A crise hídrica impacta fortemente a geração de energia, principalmente nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, mas no agronegócio, e em algumas ocasiões, as chuvas foram suficientes para que pelo menos o setor não fosse prejudicado. Então a crise hídrica, com referên-

cia à geração de energia, não possui muita relação com a produção agropecuária.

Aqui na FENATAC, incentivamos muito para que os empresários tenham a máxima economia possível, desde questões financeiras, com uso racional de energia, até na constante busca por substituição da matriz energética, com veículos elétricos e com o incremento da energia fotovoltaica.

Também não podemos deixar de falar sobre a alta dos combustíveis nesse último ano. No acumulado até agosto, o preço médio do combustível avançou 31,8% segundo o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). Como a FENATAC vê esses aumentos?

Nós temos criticado bastante esse critério de formação de preço que a Petrobras adotou nesses últimos anos, que é o preço de paridade de importação, ou PPI. Temos advogado que é necessária uma previsibilidade dos aumentos dos combustíveis. É verdade que esse aumento indiscriminado acontece também por conta da variação do dólar e do petróleo, porém, quando há a diminuição nos preços, não sentimos o mesmo impacto nas bombas, e isso tem prejudicado fortemente a composição do preço do frete no nosso setor.

Em minha visão, é lamentável que a Petrobras não tenha tomado uma posição de garantir uma previsibilidade maior nos preços dos combustíveis.

Ainda sobre a alta dos combustíveis, a Lei nº 13.263/2016 prevê uma adição elevada de biodiesel para tentar frear o custo do diesel rodoviário. Quais cuidados o caminhoneiro e as empresas do TRC precisam ter com os caminhões para que a medida não afete os veículos nem traga prejuízos ao setor?

Nesse momento temos observado que ele aumenta o valor da composição, porque o preço da soja hoje está muito elevado no mercado internacional. Além disso, vimos constatando empiricamente que, quando essa mistura é superior a 7%, há danos ao funcionamento do veículo.

Apesar de todos os trâmites para aumentarem a porcentagem de biodiesel no diesel, tivemos recentemente uma boa notícia de que, nesse momento, a porcentagem ficará estabilizada em 10%. Ainda é um pouco acima do que enxergamos o ideal, mas é um caminho para avançarmos nessas questões e para encontrarmos caminhos mais viáveis do que apenas a adição do biodiesel ao diesel.

Agora entrando em assunto político, como a FENATAC enxerga o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), aprovado pela Medida Provisória 1.051? Quais seriam, em sua visão, as maiores dificuldades e melhorias com a sua implementação?

Com relação ao DT-e, ainda estamos aguardando a regulamentação que nos foi prometida e que incluiria nossa participação desse trabalho, o que ainda não ocorreu.

A FENATAC ainda não possui uma posição muito bem definida, porque ainda não temos a certeza de como a operacionalização desse instrumento acontecerá. Particularmente, não acredito que trará um benefício, pois nesse momento ele não se caracteriza como um documento único, e sim mais uma burocracia. Então não vejo nada positivo nesse momento, apenas uma regulamentação excessiva do governo em nossa atividade.

O senhor também tem estado presente em conversas importantes com parlamentares, como o deputado Eduardo Bolsonaro e o deputado Carlos Chiodini, presidente da Comissão de Viação e Transporte. Qual a importância dessa conversa contínua com representados do governo e quais avanços o senhor acredita que esses encontros podem proporcionar?

Infelizmente, nós ainda dependemos muito desse cenário político. Não temos ainda uma estabilidade a ponto de manter uma relação diferenciada com a casa legislativa, então acredito

que temos que estar próximos porque a movimentação desses assuntos que nos atingem é muito grande.

Acreditamos que quanto maior a aproximação e quanto melhor a relação com esses parlamentares, melhor serão os resultados que o TRC poderá alcançar.

Ainda falando sobre articulações políticas, o senhor, em conjunto com outros empresários do transporte de carga, encaminhou ao presidente da Câmara, Arthur Lira, uma carta alertando sobre as mudanças em votação para o Imposto de Renda (IR). De que forma a reforma do imposto de renda pode afetar o setor de transporte de cargas?

Nós entendemos que essa questão do Imposto de Renda é uma bitributação da distribuição de lucro, e isso claramente afeta todo o setor produtivo e o nosso segmento.

Precisamos então pressionar os parlamentares para que eles se atentem a essa e às demais questões de bitributação para que não tenhamos uma carga tributária ainda maior do que temos atualmente.

Os investimentos em infraestrutura para a restauração de estradas e para a criação de novos traçados rodoviários, que facilitam a ação do transporte de cargas, têm tido um crescimento no último ano, mas ainda há um longo caminho a ser feito para melhorar a condição das estradas. Em quais aspectos o senhor sente que podemos avançar em relação à infraestrutura, principalmente na região do Centro-Oeste?



Esse crescimento no investimento em infraestrutura tem sido muito pequeno. Nós precisamos que um orçamento contínuo e robusto seja aplicado e investido na infraestrutura. O Brasil depende disso, visto que o país é dependente do transporte rodoviário de cargas.

Também defendo e acredito que precisamos de um investimento robusto em ferrovias, nos modais portuários e aéreos, para que o país tenha condição de crescimento sustentável.

Infelizmente, não temos observado essa preocupação e esse cuidado por parte dos representantes públicos.

Para começar a encerrar nossa conversa, quais são as suas projeções para o setor no próximo ano? Com o impulsionamento da vacinação e a retomada da economia, é possível esperar um fortalecimento no setor do TRC?

A projeção para o crescimento econômico do país, em minha visão, não é boa. O que antes era de mais de 1% agora diminuiu e estamos abaixo. Temos que acompanhar essas novas mutações do coronavírus, torcer para que a ciência consiga frear seus avanços e impactos e que, assim, a população de uma maneira geral possa ter seu direito de ir e vir, de trabalhar e de atuar sem restrições.

O ano de 2022 é um ano político, o que traz uma dificuldade a mais. Dessa forma, teremos que seguir trabalhando bastante para que não tenhamos números negativos com relação às atividades econômicas.

Quais são suas expectativas e projetos para o próximo ano com relação à FENATAC? Já existem ações pensadas?

Existem, sim, ações planejadas. Estamos programando para que, caso não tenhamos mais restrições da pandemia, voltemos com os nossos eventos presenciais. Temos programado uma feira regional para o mês de maio, queremos retornar com os Cafés da FENATAC para debater assuntos importantes para o transporte e pensamos em consolidar nos acordos e discussões das convenções coletivas os benefícios aos colaboradores que trabalham no transporte. Com isso, desejamos alcançar o objetivo de estreitar as relações com os empresários e, consequentemente, a aproximação deles com as entidades representativas.

Para terminar, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores.

A mensagem que quero deixar é de esperança e de atitude proativa. Precisamos acompanhar o desenrolar do cenário político, preparar as empresas para a contínua economia das fontes de energia, acompanhar as questões climáticas e esperar que possamos ter um bom desempenho dos nossos representantes políticos para que tenhamos eleições pacíficas. Dessa maneira, poderemos ter a tranquilidade para escolher os próximos representantes que contribuirão com o desenvolvimento do nosso país.

O Brasil tem um potencial enorme e precisamos realizar um bom trabalho de maneira contínua para que ele se torne um país melhor para se viver e para que tenha um ambiente de trabalho menos hostil do que este que estamos atravessando.

ABTLP

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos



Nossa Missão

é disseminar o conhecimento técnico no segmento de produtos perigosos, integrando e representando os interesses comuns do setor junto aos órgãos governamentais e entidades de classe.

@associacao.abtlp @abtlp.br www.abtlp.org.br

(11) 2967-7433 | Rua Orlando Monteiro, 21, Vila Maria, São Paulo, SP | **CEP:** 02121-021

Urubatan Helou destaca atuação tributária da NTC na manutenção da desoneração da folha de pagamento

Diretor presidente e fundador da Braspress, Urubatan Helou foi presidente interino da NTC&Logística nos últimos três meses de 2020. Personalidade reconhecida e fundamental para o transporte rodoviário de cargas (TRC) brasileiro, Urubatan coleciona passagens de sucesso pelas entidades de classe do segmento.
Com ampla experiência no TRC, o empresário cita a importância do trabalho da NTC&Logística neste ano de 2021. "A NTC desenvolveu, particularmente neste ano, um trabalho excepcional do ponto de vista tributário no sentido de fazer com que as transportadoras pudessem ver renovada a sua desoneração da folha de pagamento. Assim, realizamos um trabalho político intenso e continuamos fazendo este trabalho político intenso no sentido de fazer a viabilização da continuidade da desoneração da folha de pagamento, tão necessária para o setor de transportes".

Sr. Urubatan, para iniciarmos eu gostaria que o senhor nos falasse um pouco sobre os maiores desafios tributários existentes hoje para o segmento de transporte de cargas.

Precisaríamos de uma enciclopédia para podermos falar sobre os desafios tributários que incidem não apenas sobre o transporte rodoviário de cargas, mas como também de resto em toda a atividade produtiva brasileira.

A atividade produtiva brasileira tem sido penalizada notadamente ao longo dos últimos 30 anos com uma elevação brutal da carga tributária. Pior do que isso é a complexibilidade que ela gera por se tratar de uma carga tributária extremamente burocrática em seus processos de gestão. No entanto, o setor do transporte rodoviário de cargas é particularmente mais penalizado do que as demais atividades da área produtiva brasileira.

Se partirmos do pressuposto de que temos que sobreviver com uma "jabuticaba" chamada Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), essa mesma "jabuticaba" gera para as empresas do transporte uma das maiores aberrações tributárias já vistas. Isso acontece porque todas as transportadoras acabam agindo como coletoria estadual de arrecadação tributária e passam a se responsabilizar pelas mercadorias quando o contribuinte tem algum problema com as suas Secretarias da Fazenda Estaduais.

Portanto, hoje nós temos um mar de dificuldades, mas são dificuldades que acarretam custos absolutamente grandiosos, são ônus que as transportadoras são obrigadas a suportar.

O fato de as transportadoras terem que responder com uma corresponsabilidade da correção tributária de seus clientes juntos às Fazendas Estaduais traz um volume absurdo de funcionários para a gestão, além de gerar um volume absurdo de colaboradores para a gestão do estoque das mercadorias, porque as transportadoras se tornam fiéis depositárias.

Temos outros agravantes que são exatamente a burocracia tributária que acaba incidindo também no transporte e na emissão de documentos fiscais.

Hoje, para que possamos realizar a operação do carregamento de caminhões, somos obrigados a ter um Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDFE) e um Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e). Além disso, todas as mercadorias precisam ter um Documento Auxiliar de Nota Fiscal Eletrônica (DANFE). Ou seja, há uma burocracia absurda, quando na verdade são documentos digitais que são disponibilizados de forma virtual pelos órgãos da Receita Federal. Ainda assim, somos obrigados a emitir toda esta documentação, o que gera também uma outra burocracia envolvendo um grande o volume de funcionários.

Enfim, se eu tiver que discorrer aqui sobre todas as nossas complexibilidades na área tributária, teríamos que ter uma verdadeira enciclopédia para falar sobre tudo isso. Isto sem contar o fato de que todos os dias temos novos fatos geradores de tributo que são editados pelo governo, por isso temos que manter uma campanha muito forte no sentido de poder fazer estes acompanhamentos, caso contrário vamos ficar todos descobertos pela própria fiscalização.

Quais são os principais trabalhos da NTC&LOGÍSTICA neste ano em relação aos assuntos tributários?

A NTC&LOGÍSTICA desenvolveu, particularmente neste ano, um trabalho excepcional do ponto de vista tributário no sentido de fazer com que as transportadoras pudessem ver renovada a sua desoneração da folha de pagamento. Assim, realizamos um trabalho político intenso e continuamos fazendo este trabalho político intenso no sentido de fazer a viabilização da continuidade da desoneração da folha de pagamento, tão necessária para o setor de transportes.

Quando concebida, a desoneração foi gerada de modo a aumentar as vagas de emprego, e o setor de transporte rodoviário de cargas respondeu rapidamente, ou seja, nós aumentamos, sim, em cerca de 20% as vagas de emprego graças à obtenção da desoneração. Melhor que isso foi também a simplificação para fiscalização, quando passamos a ter uma contribuição medida pelo faturamento e não pela folha de pagamento.

Outro fator que acho ser fundamental que seja esclarecido é que, quando falamos de desoneração folha de pagamento, a sociedade precisa entender que estamos apenas deixando de pagar o ônus sobre a folha de pagamento, mas continuamos pagando, ou seja, agora apenas pagamos um percentual sobre o faturamento.



Quais os impactos para as empresas em 2022 caso a desoneração deixe de existir?

Se não tivermos mais a desoneração da folha de pagamento, quero dizer que será um retrocesso enorme em nosso setor. Nosso setor emprega aproximadamente cerca de 3,5 milhões de pessoas em todo o Brasil, é um setor altamente empregador de mão de obra. Se isso acontecer, nós efetivamente não teremos como responder pela geração de empregos e teremos que reduzir as vagas de trabalho. Será uma pena, porque quando obtivemos a desoneração não ficamos com este dinheiro em nosso caixa, nós fizemos o repasse ao mercado. E de que forma nós fizemos? Desoneramos do Índice Nacional de Custos de Transporte (INCT) cerca 3% do fruto da desoneração e repassamos isso ao mercado, ou seja, nós aumentamos vagas de emprego e não contribuímos com a elevação do índice da inflação. Se nós repassarmos também este custo para nossas tarifas, fatalmente teremos um impacto em nossos índices da inflação.

O senhor não acredita que haja um avanço do governo para estender a todos os setores da economia a desoneração da folha?

Entendo que é exatamente positivo e que não será um esforço do governo. Este é um esforço da sociedade brasileira: fazer com que a folha de pagamento possa ser efetivamente uma folha limpa e que possa permitir ao empresário fazer a expansão das vagas de emprego. Acho excepcional se nós tivermos um projeto em que você possa eliminar todos os impostos que incidem sobre a folha de pagamento, trazendo assim, talvez, a contribuição via outros meios.

Outro assunto muito discutido é a reforma tributária, que até agora não avançou e parece ter perdido força. O senhor acredita que ela possa ser retomada em 2022? Qual a importância disso para o país?

Para falar a verdade, nós não temos uma reforma tributária. O que nós temos é um arremedo da reforma tributária que visa aumentar a carga tributária. O estado brasileiro está falido, está com déficits fiscais cada vez maiores e está se comprometendo cada vez mais, inclusive com contribuições sociais, e precisa justificar estas contribuições aumentando a carga tributária, dando a este movimento a nomenclatura de "reforma tributária".

Não devemos acreditar que o governo vá reduzir os tributos. Ele pode efetivamente modificar a fórmula tributária e, talvez, minimizar um pouco a burocracia, mas a principal minimização da burocracia da carga tributária passa forçadamente pela cobrança do ICMS. Isso sim precisa ser atacado.

sicredi.com.br



Existe alternativa.

Somos uma instituição financeira cooperativa que cresce junto com você, sua empresa e a sociedade. Por isso, oferecemos soluções ideais para o seu negócio prosperar, taxas justas e atendimento próximo, humano e também digital, em todo o Brasil e na palma da sua mão.

Abra sua conta com a gente.

Aponte a câmera do seu celular e saiba mais.

Escolha o Sicredi, onde o dinheiro rende um mundo melhor.

- Conta Corrente
- Cartão Empresarial
- Cobrança
- Máquina de Cartões
- Crédito
- Investimentos e muito mais

Sicredi

SAC - 0800 724 7220 **/ Deficientes Auditivos ou de Fala -** 0800 724 0525. **Ouvidoria** 0800 646 2519.

ANTT quer mudar imagem perante a sociedade para se tornar parceira do setor de transportes

Guilherme Theo Sampaio assumiu o cargo de diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em julho de 2021 após atuar como advogado, assessor jurídico do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Minas Gerais (SETCEMG) e chefe de gabinete da Presidência da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) de 2019 a 2021. O diretor da ANTT quer auxiliar na mudança de imagem da agência perante a sociedade. "Queremos muito mudar o perfil e a imagem para não sermos vistos como uma agência que apenas aplica multas, mas sim uma agência que seja parceira para o setor, que traga regulações focadas na segurança dos usuários, equilibradas e com eficiência".

Guilherme, sabemos que você assumiu esse cargo de diretor da ANTT em julho deste ano. Para iniciarmos a nossa entrevista, eu gostaria de saber de você como tem sido atuar nessa nova função dentro da ANTT.

Tem sido uma razão de muita alegria, especialmente para mim, que tive uma trajetória profissional totalmente dedicada ao setor de transporte, logística e infraestrutura. Então foi uma honra pelo simples fato de ter sido indicado pelo governo federal e por ser sabatinado pelo Senado para esse cargo.

Estamos buscando utilizar toda a nossa experiência, conhecimento e expertise, junto com os demais diretores e corpo técnico da Agência, para trazer uma regulação eficiente, segura e previsível para o setor de transportes.

Você atua há bastante tempo no setor de transporte. Gostaríamos de saber qual a importância dessa experiência no segmento para a sua chegada à ANTT.

A grande razão de estar aqui é justamente por toda essa minha experiência, dedicação e tempo no setor de transporte, logística e infraestrutura. Eu digo que minha trajetória foi basicamente toda dedicada a este segmento. Desde minha época de estagiário, em 2009, estou no setor.

E tem sido algo de muita satisfação para mim, por sempre estar pautado na melhor técnica e eficiência e, principalmente, sempre com o objetivo de desenvolver o transporte, a logística e a infraestrutura nacional.

Agora focando em perguntas mais específicas, qual balanço a ANTT faz de 2021, considerando que vivemos momentos conturbados no início do ano por conta da pandemia e estamos em um segundo semestre de retomada mais forte?

O setor de transporte nunca parou por conta da pandemia. O transporte rodoviário de cargas (TRC), aqui em questão, foi essencial para

manter o abastecimento da nossa sociedade, seja com alimentos, medicamentos e outras questões. O TRC foi fundamental nesse período de crise sanitária.

Não apenas o TRC, mas todos os modais de transporte regulamentados aqui pela ANTT mostraram completa resiliência para continuarem atuando.

Também fazendo um paralelo sobre a ANTT, no próximo ano a agência completa 20 anos, então é um momento muito ímpar para todos nós aqui dentro. O balanço interno que fazemos é que temos uma ANTT a cada dia mais madura nas suas entregas, na sua regulação e em seu corpo técnico.

Quais foram os principais focos da ANTT neste ano de 2021?

O principal foco da ANTT neste ano, e seguirá sendo em 2022, é trazer uma agenda regulatória com efetiva participação social. O que nós temos buscado, de uma forma muito clara e transparente, é que seja uma agenda regulatória naquele tripé da regulação, onde se tem o poder concedente, no caso o governo federal com as políticas públicas, o regulado e o usuário, todos envolvidos no processo. Então, nosso objetivo é trazer uma norma que seja de saída, para o usuário e regulado, e não o fim em si mesmo. Queremos trazer uma agenda que traga a diminuição do fardo e algo mais eficaz e previsível, construído junto com os setores envolvidos.

Aqui também trago a NTC como referência, que tem sido, durante toda a nossa trajetória, muito parceira de trazer contribuição e sugestões para os seus representados.



Partindo para os assuntos que mais impactaram o setor de transportes neste ano, sabemos que o aumento do pedágio em regiões como São Paulo e Paraná foram muito comentados pela mídia e também pela população em geral. Qual a posição da ANTT sobre esses aumentos?

Temos visto que os aumentos de pedágios estão muito mais ligados às rodovias estaduais. Na ANTT nós regulamos apenas as rodovias federais, e aqui nós estamos fazendo exatamente o contrário, com novos lotes de concessões rodoviárias, que vão trazer um deságio das cobranças tarifárias. Ou seja, serão tarifas mais baratas do que aquelas que o setor paga atualmente. Esse é um propósito de ter uma visão sempre voltada à modicidade tarifária.

No ano passado, muito se falou sobre o free flow e estratégias para que isso, de fato, fosse possível. Recentemente, a rodovia Dutra foi escolhida como a pioneira para essa modalidade. Qual a posição da ANTT sobre o free flow?

A agência tem atuado ativamente na questão do free flow tanto no processo pré-legislativo, com sugestões técnicas, como também temos trabalhado e agora vamos atuar de uma forma mais efetiva na regulação e na implementação em si, que é o que nos compete nas concessões das rodovias federais. O primeiro modelo é o da concessão da Dutra, que será a primeira rodovia federal em que teremos o free flow, que estará implementado na região de Guarulhos (SP).

Essa será uma experiência de suma importância que vai reverberar para as demais rodovias federais. O free flow é uma inovação que pode ser considerada a famosa ganha-ganha: é positivo para o poder concedente, para o usuário e para a empresa. Com essa metodologia, o usuário pagará pelo quilômetro que efetivamente utilizou, então isso trará uma justiça e equidade tarifária. É algo de mais moderno que possuímos nas rodovias pelo mundo.

Agora falando sobre infraestrutura, nós estamos vendo um grande esforço e trabalho do ministro Tarcísio Freitas para acelerar as concessões de rodovias. Qual impacto isso tem para os transportes terrestres e como a ANTT avalia esse trabalho do ministro atualmente?

O ministro Tarcísio é uma grande liderança do setor, resiliente e determinado. As concessões de um modo geral se tornaram inevitáveis por diversos motivos, sobretudo nesse cenário de restrição orçamentária em que estamos atualmente. Então passar esses ativos tanto das rodovias como das ferrovias é o melhor que pode ser feito para trazer qualidade para os usuários. As concessões trarão uma segurança e uma conservação de um modo geral muito importantes.

Como aplicadora e reguladora das políticas públicas, a agência vê isso com ótimos olhos. Por meio da parceria que temos com o Ministério da Infraestrutura, continuaremos buscando opções para trazer a melhor regulação e concessão que seja possível para o momento.

Agora falando de futuro, gostaria de saber quais os principais projetos a ANTT têm para o segmento em 2022.

O que nós vemos para 2022 é muito fruto do que nós estamos plantando desde o início desse mandato do Ministro da Infraestrutura, com o início de obras e concessões.

Nos próximos meses teremos o leilão da Dutra, como comentei anteriormente. Teremos também o leilão da BR 381/262, que é uma concessão muito aguardada por toda a sociedade, e teremos as concessões das rodovias paranaenses.

Além disso, e agora focando nas ferrovias, teremos renovações importantes com relação à MRS (Minas Gerais-Rio de Janeiro-São Paulo) e à ferrovia Santo Atlântica.

Em 2022, também continuaremos com uma agenda regulatória muito focada e importante, trazendo um viés para o usuário. Queremos muito mudar o perfil e a imagem para não sermos vistos como uma agência que apenas aplica multas, mas sim uma agência que seja parceira para o setor, que traga regulações focadas na segurança dos usuários, equilibradas e com eficiência.

Qual a expectativa da Agência Nacional de Transportes Terrestres com relação à economia no próximo ano?

Nossa expectativa é de que ainda teremos uma restrição orçamentária, muito por conta dos efeitos da pandemia. Porém, de maneira geral, e ainda focando na infraestrutura de transporte e logística, a expectativa é positiva.

Para finalizarmos, gostaria que você enviasse uma mensagem a todos os transportadores que estão nos acompanhando.

Quero aqui agradecer, de uma maneira muito especial, pelo convite de participar do Anuário da NTC&Logística e gostaria de dizer ao setor que essa nova gestão da ANTT tem o segmento como parceiro. Por meio da liderança do nosso diretor geral, Rafael Vitali, temos implementado reuniões setoriais, que servem para construir com o segmento, de uma forma mais previsível e participativa, algo necessário para o desenvolvimento do setor.

Para mim, é uma alegria participar e continuar atuando por um setor que busca proposição para o desenvolvimento do Brasil. Estamos com muito gás para fazer grandes entregas para o país, porque nós temos pressa e sabemos que o Brasil mais ainda.

Entidades do TRC atuam para oferecer as soluções almejadas pelo setor

Ao apresentar sinais de retomada, a economia traz novos desafios devido ao grande período da pandemia da covid-19, preocupando os setores produtivos e a sociedade. As condições adversas, infelizmente, são mundiais.

Durante o período, o transporte rodoviário de cargas não parou. Mesmo assim, os efeitos da pandemia foram sentidos com a redução de movimento e do faturamento, com dificuldade no cumprimento de obrigações financeiras e tributárias e com as obrigações trabalhistas para evitar o fechamento de postos de trabalho. As condições desfavoráveis de mercado continuam se agravando, especialmente com os aumentos do preço do diesel e de outros insumos do setor.

Por isso, alertamos as empresas de que a elevação inesperada e desproporcional nos custos deve ser incorporada imediatamente nos preços dos fretes para que não provoque prejuízos irrecuperáveis, incluindo até a falência de empresas do setor. A fragilidade do transportador é agravada pela concorrência decorrente da grande pulverização da oferta de transporte, fato que por si não torna eticamente aceitável a conduta de aviltamento na sua contratação, prática desagregadora e destruidora de patrimônios e de empresas.

A logística, elo fundamental ao bom desenvolvimento de todas as cadeias produtivas, só será eficiente se houver um relacionamento justo e equilibrado entre os embarcadores e os operadores do sistema.

Atuação

Com o objetivo de mitigar as condições adversas e enfrentamento da crise econômica, a FETCESP e entidades regionais do estado de São Paulo, sempre em conjunto com as entidades nacionais, com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e com a NTC&Logística, atuam para oferecer as soluções almejadas por todos os empresários do setor.

A união e o empenho das entidades continuam na busca de medidas legislativas, bem como em soluções que envolvem passivos das empresas como taxas e multas, não apenas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), mas também de outros órgãos estaduais e regionais.

As empresas do transporte rodoviário de cargas (TRC), que não pararam em nenhum momento na pandemia, seguem prestando os seus serviços, considerados essenciais, contribuindo para o desenvolvimento do país, para a geração de empregos e para a riqueza de toda a sociedade. Por isso, precisam de atenção especial das autoridades.



Carlos Panzan
Presidente da FETCESP, vice-presidente do Conselho Regional São Paulo do Sest Senat e diretor da NTC&Logística e da Confederação Nacional do Transporte (CNT)

NTC&Logística segue com forte atuação nos bastidores políticos para defender interesses do transporte rodoviário de cargas

Com grande atuação no âmbito político da NTC&Logística, Edmara Claudino destaca as dificuldades do desenvolvimento do trabalho ainda por conta dos impactos da pandemia. Além disso, destaca o trabalho da entidade mesmo diante dos desafios e espera que em breve os trabalhos presenciais na Câmara possam ser retomados. "A NTC&Logística nunca deixou de cumprir o seu papel, mesmo que via e-mail, WhatsApp e reuniões virtuais com os parlamentares, para continuarmos desenvolvendo o nosso setor. Agora estamos com a expectativa de que a Câmara reabra em breve para realizarmos um trabalho ainda melhor".

Edmara, no ano passado nós conversamos aqui e falamos muito sobre as diferenças e dificuldades da atuação política da NTC em 2020 devido às restrições causadas pela covid-19. Como isso aconteceu neste ano? Ainda tivemos muitas restrições que atrapalharam o desenvolvimento do trabalho ou no decorrer do ano as coisas começaram a voltar à normalidade?

Com relação ao trabalho no Congresso, nós continuamos na mesma: tanto a Câmara quanto o Senado estão fechados ao público, e a plataforma que foi desenvolvida para votações remotas continua sendo o nosso meio de atuação. Nós continuamos com muitas dificuldades para trabalhar porque, antes da pandemia, o que fazíamos era o corpo a corpo, então nós tínhamos a liberdade de levar os nossos posicionamentos aos deputados que eram relatores das matérias do nosso interesse. Hoje isso ficou muito mais complicado, por conta de os encontros serem remotos.

Apesar disso, a NTC nunca deixou de cumprir o seu papel, mesmo que via e-mail, WhatsApp e reuniões virtuais com os parlamentares, para continuarmos desenvolvendo o nosso setor.

Estamos com a expectativa de que a Câmara reabra em breve (ainda não temos nada oficial) para realmente voltarmos aos poucos o nosso contato próximo e assim realizarmos um trabalho ainda melhor.

Sabemos que a NTC possui uma forte atuação política. Gostaríamos de saber quais foram as principais frentes políticas em que a entidade atuou neste ano de 2021?

Realmente nós temos um trabalho intenso aqui em Brasília, e por isso trabalhamos em diversas frentes neste ano.

A primeira delas que destaco é a desoneração da folha de pagamento, sobre a qual estamos atuando fortemente para conseguirmos prorrogar.

Acreditamos que esse é hoje o projeto mais importante para o empresário do transporte. Não está sendo fácil, tendo em vista que o trabalho está sendo realizado de forma remota, o que complica a nossa atuação. No entanto, a NTC faz parte de um grupo dos 17 setores, e nós estamos fazendo o possível e o impossível para que a desoneração da folha de pagamento seja votada e concretizada e que possa continuar dando um respiro ao setor.

Destaco também o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e). A NTC trabalhou diretamente com seu relator para aprimorar o texto que foi enviado pelo governo, e agora estamos aguardando para fazer parte desse grupo de estudo da regulamentação da lei.

Outra questão é a aprovação da privatização dos correios, que acreditamos ser de total importância para o segmento e para o trabalho diário com a RDC 304, que é um projeto importante para o nosso setor e que busca aprimorar a resolução da Anvisa quanto ao transporte de medicamentos.

Por último, mas não menos importante, nós conseguimos, por meio do deputado Paulo Caleffi, a aprovação do nosso primeiro Seminário Trabalhista. Realizado em 25 de outubro, o seminário abriu um espaço muito importante e proveitoso com a Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados graças ao trabalho desenvolvido pela NTC nas articulações políticas.

Como a NTC tem observado a movimentação política por trás das reformas administrativa e tributária? Podemos ter novidade nos próximos meses?

Nós sempre vamos manter a esperança, mas particularmente estou bem desanimada com relação a essas questões. A reforma tributária não anda, e a reforma administrativa, que era importantíssima, também está parada.

Acredito que o tamanho do estado tem atrapalhado bastante o desenvolvimento da economia e da sociedade de maneira geral. Espero que tenhamos mais privatizações e que realmente as reformas que estão sendo pedidas possam ser levadas adiante, mas pessoalmente não vejo um cenário muito positivo nesse momento.

Para finalizarmos o nosso bate papo, gostaria que você nos falasse um pouco da sua expectativa. O que você espera para 2022, observando todo esse movimento político?

Em primeiro lugar, espero que o Brasil possa realmente voltar a crescer, que as vacinas continuem minimizando os efeitos da pandemia e que possamos ter um horizonte positivo em 2022.

Esperamos que o Congresso reabra o mais rápido possível para voltarmos a realizar nossas atividades pessoalmente, tratando das preocupações e as necessidades do setor de transporte com mais velocidade. Também desejo que a desoneração seja aprovada para que as empresas possam abrir novas vagas de trabalho. O Brasil é um país muito rico, e precisamos voltar a ter uma expectativa positiva.



SINTRAVIR 25 anos: Uma história de crescimento e desenvolvimento em prol do transporte rodoviário de cargas

Devido à necessidade e à importância de se constituir uma entidade que representasse e defendesse a classe transportadora, já que existia apenas o Sindicato dos Condutores Autônomos, foi fundada em 1985 a Associação Profissional das Empresas de Transportes Rodoviário de Cargas de Videira (ATRAVI).

Seu primeiro presidente, de 1985 a 1990, foi o sr. Elfo Francisco Baroncello. Depois dele, foi a vez do sr. Raimundo Zelir dos Santos presidir a entidade de 1990 a 1992. Na sequência, o sr. Valmir Cavinato foi presidente de 1992 a 1994. Depois disso, o sr. Avelino José Marcon presidiu a associação de 1994 a 1996. Foi enquanto que se iniciou o processo de criação do sindicato, que foi fundado em 6 de setembro de 1996 com sede na rua XV de Novembro no Centro de Videira, SC. Sua sigla, SINTRAVIR, significava Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas da Região de Videira, atualmente Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Videira e Região.

Na época contava com dois funcionários, 150 associados distribuídos em 13 municípios e aproximadamente 1.200 veículos cadastrados. Seu primeiro presidente pós-fundação foi o sr. Wilson Cavazzini, que administrou a entidade em duas gestões, de 1996 a 1998 e que foi reeleito para o biênio de 1998 a 2000. O sr. Clodomir Ribeiro Alves presidiu a entidade em duas oportunidades: de 2000 a 2002 e de 2004 a 2006. Entre 2002 e 2004, a presidência foi ocupada pelo sr. Ivanir Paulo Carlesso. Já o sr. Itacir Camilo Biava foi presidente de 2006 a 2009, depois do qual assumiu o sr. Benjamin Ghiggi de 2009 a 2012. No período de 2012 a 09/2016, o sr. Ivanir Paulo Carlesso esteve à frente da entidade e, devido a seu falecimento, o sr. Elfo Francisco Baroncello assumiu a presidência no período final de 09/2016 a 12/2016. Na sequência, o sr. Benjamin Ghiggi reassume o cargo de presidente da entidade até fevereiro de 2019. Em 25/02/2019, o sr. Antônio Serighelli, empresário do ramo do transporte há trinta e quatro anos, ocupou o cargo de presidente da entidade até 2024.

A entidade cresceu e possui no rol de associados 450 empresas de transportes com mais de 4.700 veículos cadastrados. Conta com uma equipe de 60 funcionários que atendem com comprometimento, responsabilidade e competência, sendo o diferencial para a entrega de excelência dos diversos serviços prestados aos nossos associados. Está localizada na Rodovia SC 135 Km 120 e instalada na sede do Clube Recreativo das Empresas de Transporte, local este que muito orgulha a todos os transportadores.

Em 2021, o SINTRAVIR completa seus 25 anos de existência, travando inúmeros combates desde sua criação em defesa das empresas de transporte rodoviário de carga. Obteve várias



conquistas, destacando-se a criação do Gerenciamento de Risco (2003), do Credenciamento no Registro Nacional de Transporte Terrestre (RNTRC) (2004), a implantação do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) (2010) e a emissão da certificação digital (2021).

Em 27/09/2011, tivemos a criação do núcleo da COMJOVEM Videira, SC, que é a comissão de jovens empresários e executivos. Os objetivos dessa comissão são a integração e a capacitação, despertando esses jovens para futuras lideranças no setor de transporte de cargas e de logística em âmbito nacional. Para isso, são realizados eventos, fóruns e visitas técnicas de modo a alavancar possíveis negócios com grandes fornecedores.

O SINTRAVIR agradece ao empenho e à dedicação de todos os membros, assim como aos seus ex-coordenadores, os senhores Elizeu Henrique Locatelli, Carlos Júnior Demenek, João Carlos Denardi, e sua atual coordenadora, a srta. Vanessa Cantú.

Registramos nosso agradecimento especial à dra. Nicole Goularte, diretora executiva nacional do SEST SENAT, e aos senhores Vander Francisco Costa, presidente nacional da CNT, e Ari Rabaiolli, presidente da Fetrancesc, por todo apoio e aprovação da construção da unidade DN do Sest Senat em Videira.

Palavras do presidente do SINTRAVIR, sr. Antonio Serighelli:

''Ao longo desses anos, nossa entidade sindical se consolidou como uma instituição respeitada, e todas as conquistas obtidas em prol da categoria de transporte são motivo de orgulho. Por isso, registramos nosso agradecimento mais que especial aos transportadores associados, aos funcionários, aos ex-dirigentes, às empresas, à federação, aos sindicatos, aos parceiros, enfim, a todos que de alguma maneira fizeram ou fazem parte desta honrosa história.

Para o sr. Antonio, o transporte de cargas no Brasil é uma modalidade fundamental da cadeia produtiva, visto que é por meio dele que os itens saem do setor produtivo e chegam aos consumidores.

Os investimentos seguem em crescimento tanto por parte do governo como por partes da iniciativa privada. Desta maneira precisamos estar sempre atualizados e conectados para atender as exigências dos nossos embarcadores.''



Antônio Serighelli
Presidente do Sindicato das empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Videira e Região - SINTRAVIR

TRC em movimento: O futuro do transporte em Santa Catarina

Investir no transporte é ir além de levar uma carga da origem ao destino – e isso é muita coisa. É que fazer o transporte é "pensar fora da caixa", como dizem as gerações atuais. Isso é o que a "velha guarda" chama de "fazer diferente".

Independente de antigo, contemporâneo ou futurista, é impossível ficar na zona de conforto dentro de uma transportadora.

Pensando nisso, em cumprimento à missão de alavancar o segmento em Santa Catarina, o Sistema Fetrancesc (Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina) arrojou novamente e lançou dois grandes projetos em 2021.

O primeiro deles foi o MBA em transporte rodoviário de cargas, que está formando especialistas no setor. Embora existam diversos cursos para atividades pontuais dentro do transporte, nunca houve algum tão específico. Por isso, a coordenação do curso escolheu profissionais com atuações diversas em transportadoras para somar os conhecimentos em especialistas no transporte rodoviário de cargas (TRC). Ao todo, são 400 horas-aula divididas em 25 módulos.

Inicialmente seriam apenas quatro turmas em regiões estratégicas do estado, todas com bolsa de 50% pagas pela Fetrancesc para alunos com vínculo direto com empresas associadas a um dos treze sindicatos do sistema. Também os cooperados do Sistema Sescoop/SC tiveram o mesmo privilégio.

No fim, quatro turmas foram pouco. Os transportadores pediram mais, e chegamos às oito turmas de MBA em TRC, sem considerar as previstas para abrir em outros estados junto a entidades do setor.

O outro projeto é o estudo de Cabotagem de Santa Catarina (SC) para o Nordeste, contratado com a Compass Logística. De acordo com o relatório da primeira parte do levantamento, o estado tem potencial de carga disponível para migrar sete mil contêineres por mês do rodoviário, isso num universo de crescimento médio anual de 10% somente em SC frente à taxa média anual de 12% no Brasil.

Diante destes resultados, o Sistema Fetrancesc prevê a redução de custos estimada em R$ 82 milhões, a diminuição da exposição dos caminhões a acidentes e a roubos de cargas e a redução nas apólices de seguro e nas ações trabalhistas pela alteração do perfil de jornada de trabalho.

Estas duas ações, somadas a tantas outras desenvolvidas pelo Sistema Fetrancesc para o transportador, demonstram visão de futuro, quebra de paradigmas, criatividade e modernidade com senso de responsabilidade social. Tudo porque o transporte move Santa Catarina; o transporte move o Brasil.



Ari Rabaiolli
Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (Fetrancesc), do Conselho Regional do SEST SENAT/SC, da Cooperativa de Economia e Crédito Mútuo dos Empresários de Transportes do Estado de Santa Catarina (Transpocred) e vice-presidente Regional para o Estado de SC na NTC&Logística

ANTONIO FERNANDO DE MIRANDA

Polícia Rodoviária Federal dá foco em trabalho integrado para combater roubo de cargas

Formado em Ciências Biológicas, Antonio Fernando de Miranda ingressou na Polícia Rodoviária Federal (PRF) em 1994 e acumula uma trajetória com grandes operações de combate a organizações criminosas no Brasil. Na PRF, foi chefe da Seção de Inteligência do Estado de São Paulo e era chefe da Delegacia da PRF em Atibaia, até que em 2021 recebeu o convite para assumir a Superintendência do estado, assumindo-a em setembro deste ano. Segundo Antônio, o foco da PRF tem sido a segurança viária, e as seguidas quedas do roubo de cargas no país são fruto de um trabalho integrado entre os órgãos de segurança pública. "Acredito que após toda a pressão e os números elevados de 2016, os órgãos passaram a encarar o combate ao roubo de cargas de uma forma muito mais séria do que se encarava antigamente".

Superintendente, para iniciarmos a nossa entrevista, gostaria que o senhor nos contasse um pouco da sua trajetória dentro da PRF e qual a importância, para você, de assumir um cargo tão importante dentro desse órgão do estado.

Minha carreira começou em 1993, quando prestei concurso, passei e comecei a atuar em 1994, cobrindo a Fernão Dias, mais especificamente na região de Atibaia. A complexibilidade da via me levou a um aprimoramento policial muito importante para a minha carreira.

Em pouco tempo eu me destaquei com relação ao combate à criminalidade, principalmente com relação ao roubo de cargas. Por meio dessas situações, fui ocupando um espaço dentro da delegacia com uma equipe especializada no combate ao roubo de cargas. Na época nós ganhamos o prêmio do Siga-me Caminhoneiro por possuirmos o trecho de rodovia mais segura do país.

Nessa crescente e com a reestruturação da Polícia Rodoviária Federal, começamos as operações em nível nacional, com uma ação no Rio de Janeiro ao qual fui convocado. Naquela ocasião, minha atuação chamou a atenção do pessoal de Brasília, que me convocou para a equipe nacional da PRF. Assim, passei a liderar essas operações nacionais com um enfrentamento muito grande ao contrabando descabido de produtos pirateados, ao qual sempre fui contra estando sempre do lado do empresariado no combate a essa concorrência desleal.

Graças a esse trabalho, fui indicado para ser chefe da CPI da Pirataria, na qual realizamos diversas operações ao redor do país e na divisa com o Paraguai, principalmente na Ponte da Amizade. Também realizamos várias operações ligadas ao Ministério Público de São Paulo, à Polícia Federal e à Receita Federal.

Ao terminar essa minha jornada no combate ao roubo de cargas e a pirataria, voltei para a Polícia Rodoviária e posteriormente fui convidado para chefiar a Inteligência de São Paulo, na qual fizemos mais de 30 operações, fechando as principais refinarias clandestinas. Voltei para Atibaia para chefiar a delegacia, fiquei por mais um tempo, até que, com a mudança de ministro, junto com o novo diretor, Silvinei Vasques, que conhece meu trabalho, fui convidado para ser superintendente do estado de São Paulo.

Estou à frente da Superintendência há 3 meses e já efetuamos mudanças muito importantes na Inteligência da PRF. Além disso, estamos realizando operações em conjunto com a Polícia Federal e com a Polícia Civil que têm gerado resultados muito positivos para o estado.

Quais vêm sendo os principais focos de atuação da PRF neste ano de 2021?

Em primeiro lugar, o foco tem sido a segurança viária, visando dar segurança para o motorista, cobrando mais das questões de concessões, para que eles cumpram devidamente o que estão prometendo e melhorem a questão de sinalização nas rodovias. Estamos juntos com eles também para auxiliar nesse planejamento.

Estamos trabalhando para conseguir novas áreas de descanso para os motoristas profissionais e caminhoneiros autônomos. Pretendo também começar um projeto em parceria com os postos de gasolina para dar um selo da PRF e mostrar que estamos junto com eles, desde que eles nos auxiliem com a melhora na imagem das câmeras. Para isso, queremos mostrar para eles a importância dessas imagens para a melhoria do serviço da polícia de maneira geral e o impacto positivo que essa parceria terá para a sociedade como um todo.

Também não poderia deixar de falar que o nosso foco continua sendo o combate ao roubo de cargas – o que não poderia ser diferente. Estamos muito próximos da Polícia Civil, das equipes especializadas, da Polícia Federal e da Receita Federal para realizarmos operações mais técnicas e assertivas.

Agora sobre o roubo de cargas: estamos vendo desde 2017 uma queda nos índices. No ano passado, segundo pesquisa da NTC, foram registrados cerca de 14.500 casos de roubo de cargas no Brasil, uma queda de 23% em relação ao ano anterior, quando foram registrados 18.382 casos. O que vem sendo feito pela PRF para que esses índices continuem caindo e afetando cada vez menos a vida dos transportadores e dos profissionais do setor?

Em 2016, eu vim para São Paulo porque tivemos um grande ápice do roubo de carga no estado. Na época, a BBC de Londres fez uma reportagem dizendo que a Régis Bittencourt era a rodovia mais perigosa do mundo para o transporte de carga. Então, houve uma cobrança muito forte em cima da nossa diretoria.

Quando eu cheguei em São Paulo, começamos a implementar um trabalho mais rigoroso, que resultou nessas quedas. Essas vitórias não são apenas da Polícia Rodoviária Federal, mas também da Polícia Civil, da Polícia Federal, do Ministério Público e da Receita Federal, que desde o início foram parceiros muito fortes para alcançarmos essas seguintes quedas.

O ano de 2016 realmente foi muito negativo, e acredito que a movimentação do empresariado e a reunião das entidades de classe do setor de transporte foram muito importantes para pressionar o governo e para fazer com que todos os órgãos de segurança pública se movimentassem de alguma forma.

A partir disso, começaram a acontecer muitas operações integradas entre as Polícias Federal, Rodoviária Federal e Militar, que se estendem até hoje. Acredito que após toda essa pressão e os números elevados, os órgãos passaram a encarar o combate ao roubo de cargas de uma forma muito mais séria que antes.

Apesar do otimismo, os mais de 14 mil casos registrados no ano passado deram um prejuízo de mais de um bilhão de reais ao setor. O que ainda falta ser feito para que as empresas consigam atuar com maior segurança e tranquilidade?

Acredito que, na posição de superintendente de São Paulo, ainda falta uma melhor integração entre os órgãos de segurança pública, algo que já estou buscando fazer para possuirmos maior aproximação e extrairmos melhores resultados. Outra questão que vejo como importante é nos movimentarmos de al-



ANTONIO FERNANDO DE MIRANDA

guma forma para que o nosso Legislativo passe a criar um mecanismo para que os estados tenham uma maior integração de informações. Essa falta de integração é um fator que nos complica muito para realizarmos estudos e operações mais assertivas, e o ideal seria que as informações e os dados de todo o país estivessem disponibilizados em um local de fácil acesso.

Para finalizarmos este assunto, gostaria de entender do senhor quais as principais medidas as transportadoras e os motoristas devem tomar para se proteger contra o roubo de cargas?

A princípio, entender melhor e saber quem é o profissional que está transportando as suas cargas, quem está planejando as rotas e dar boas condições de trabalho e treinamento para esses profissionais.

Do mais, é preciso criar representação política para conseguirmos alterações importantes na legislação, como principalmente essa integração de dados citada anteriormente.

Este ano, a NTC também esteve com a PRF e com o senhor em algumas ocasiões. Em sua visão, qual a importância de uma entidade como a NTC estreitar as relações com a PRF?

Na minha visão, o principal é o apoio político, no sentido de ouvir mais a realidade das situações de ambos os lados e de levar essas questões para os cargos políticos que podem trazer modificações de leis e amparo para o setor.

Também acredito que essa aproximação gera conscientização tanto nos policiais como nos empresários e principalmente nos motoristas, que auxiliam na segurança viária ao redor do nosso país.

Quais frutos esse relacionamento mais próximo pode oferecer ao setor de transporte rodoviário de cargas?

De maneira geral, o principal fruto é uma maior proteção, uma maior segurança e consequentemente a diminuição de gastos e de perdas para os empresários do TRC. Esse relacionamento mais próximo também auxilia na qualidade de vida do motorista, que com rodovias mais seguras se sente mais confiante para trabalhar e fica mais tranquilo com a família.

A aproximação da PRF com o setor de transporte rodoviário de cargas glorifica tudo e é uma mudança positiva bastante significativa.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor enviasse uma mensagem aos transportadores que estão nos acompanhando.

Em nome de toda a Polícia Rodoviária Federal de São Paulo e do Brasil, nós dizemos que vocês são uma peça fundamental para o país, pois toda a movimentação de carga é feita por você, transportador, e por você, motorista.

Contem sempre com a PRF e tenham certeza de que, ao que depender da minha parte, da parte dos gerenciadores, dos chefes e das delegacias da PRF de todo o estado de São Paulo, estaremos empenhados para promover, ao longo de todos os trechos das rodovias federais do estado, uma melhor segurança viária e um melhor combate ao roubo de cargas e à venda de medicamentos irregulares e de drogas.

Muito obrigado pelo apoio de todos vocês. Mais uma vez, contem conosco!

Novos desafios no transporte rodoviário de produtos perigosos

A pandemia causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), responsável pela covid-19, derrubou a economia global em 2020, o que acelerou o futuro e colocou a sociedade diante de desafios para os quais ainda não estava preparada.

A necessidade de isolamento social para conter o avanço da doença fez os principais setores da economia sofrerem um impacto. A indústria foi a mais prejudicada, pois somou uma redução brusca de demanda à paralisação da produção.

As mudanças também alcançaram as entidades do transporte rodoviário de cargas, que se mobilizaram rapidamente diante do novo cenário de pandemia e isolamento social para atender às novas demandas. Além disso, o transporte de cargas foi definido como atividade essencial para garantir que a população tenha itens básicos de sobrevivência.

Em meio à pandemia, a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) teve que inovar e se adaptar aos novos impactos e transformações. Isso incluiu inovação nas mídias digitais, palestras sobre soluções de logísticas, pesquisas inovadoras, participações em congressos e em reuniões e importantes projetos.

A associação surgiu em 16 de outubro de 1998 motivada pela necessidade de um grupo de transportadores de combustíveis de criar uma entidade para representá-los juntos ao Conselho Nacional de Petróleo (CNP). Com isso, acharam oportuna e necessária a criação de uma associação para as negociações tarifárias no transporte de produtos perigosos.

Hoje somos uma entidade conhecida nacionalmente que oferece suporte a vários sindicatos e federações e que dissemina conhecimentos da legislação do transporte de produtos perigosos a todo o setor de transporte rodoviário do Brasil.

Um dos nossos objetivos é continuar atuando para melhorar o ambiente de negócio do transportador de produtos perigosos.

Com a pandemia, o setor de produtos perigosos – que inclui produtos químicos, combustíveis, gases, corrosivos e outros – se tornou essencial, pois esses produtos são necessários à produção de itens para o agronegócio, para higiene domiciliar ou pessoal e para medicamentos.

A ABTLP estará sempre buscando inovar e buscando que nossa entidade ganhe mais capacitação técnica a fim de melhorar e de incrementar o serviço oferecido a nossos associados.



José Maria Gomes
Presidente da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) e diretor da QLT.

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-lhes ferramentas importantes para que possam cumprir essa missão tão importante, fundamental para a economia brasileira.

FENATAC
FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

FENATAC - Federação interestadual das Empresas de Transporte de Cargas
STRC Trecho 03 - Área Especial, 10 - Brasília/DF | **CEP**: 71225-530
TEL:. +55 (61) 3361-8987 / 3361-5295

Marcelo Rodrigues, vê DECOPE como fundamental para a disseminação de informações relevantes aos empresários do TRC

Sucessor de Francisco Pelucio no cargo de diretor financeiro na NTC&Logística, Marcelo Rodrigues foi bancário por muito tempo até se estabelecer como empresário no setor de transportes e se credenciar a atuar em um dos principais cargos na entidade.
Marcelo acredita no Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística (DECOPE) como um dos principais serviços prestados pela NTC com relação aos empresários.
"A NTC&Logística mantém o DECOPE com seus técnicos sempre atentos e atualizando os associados em cada uma das suas especialidades. Mantém as últimas informações de custos mensalmente de acordo com os índices oficiais da economia e nos fóruns da entidade vem sempre administrando para que todos tenham as melhores e mais importantes informações que subsidiem os empresários nas tomadas de decisões".

Marcelo, para iniciarmos a nossa entrevista, eu gostaria que você nos falasse um pouco mais sobre você. Quais são as suas experiências no setor de transporte e o que você acredita que tenha te credenciado a assumir uma função tão importante dentro da NTC&Logística?

Depois de ser bancário com 21 anos em 1993, comecei a trabalhar em uma transportadora. Em 2000 me tornei gerente da empresa e comecei a frequentar a COMJOVEM do SETCESP em 2005. Isso me fez ver a vida empresarial de forma diferente, e me tornei empresário em 2008. Depois disso, comecei a frequentar as entidades de maneira mais contundente e fui sendo convidado a assumir cargos em diretorias do sindicato, até que um dia, em uma boa conversa com o sr. Francisco Pelucio, ele me convidou. Foi com muita honra aceitei o desafio de sucedê-lo na diretoria financeira da NTC&Logística. Minha atuação na atual gestão só é factível por eu ter afinidade com o ambiente hostil em que vive o empresário no nosso país.

Partindo agora para questões mais específicas da sua atuação na entidade, gostaria que você nos falasse um pouco das principais atividades desenvolvidas pela NTC neste ano de 2021.

Na minha atual condição, tenho como responsabilidade a gestão das questões alinhadas com as necessidades financeiras dos eventos. Além disso, são



responsabilidades minhas também as representações da entidade em diversos temas que requeiram sua presença e efetiva participação tanto virtualmente como presencialmente, trazendo-a ao patamar mais alto com a mesma qualidade que sempre teve.

Ainda muito afetada pelos impactos da pandemia, principalmente no começo do ano, a NTC&Logística teve que continuar se reinventando para comunicar e estar próxima de seu associado. O que foi feito em 2021 para a entidade se manter atuando, favorecendo seus associados e trazendo benefícios para o transporte rodoviário de cargas como um todo?

Não medimos esforços para nos comunicarmos de maneira efetiva em nossas mídias, além de usarmos as melhores ferramentas disponíveis na atualidade. Sempre tivemos uma visão de que a comunicação é fundamental junto ao associado da NTC&Logística para subsidiar e para determinar os rumos do empresário nas melhores tomadas de decisões possíveis em seus negócios.

Você, como diretor financeiro da NTC, tem muita experiência tributária e financeira especificamente do setor de transportes. Em sua visão, qual é a importância de uma reforma tributária e de uma reforma administrativa para o setor de transporte de cargas e consequentemente para a sociedade?

Em minha visão, as duas reformas são fundamentais para os rumos da economia nacional, porém a reforma administrativa é a que deveria ser feita em primeiro lugar. Ela levaria o país a uma condição de menores encargos à população, permitindo assim que a reforma tributária seja feita de maneira que diminua o custo Brasil de fato. Se for ao contrário, com a reforma tributária acontecendo primeiro, podemos correr o risco de haver mudança de rubricas, mas que, na conta final, manteriam o mesmo custo Brasil. Isso talvez ajudasse a desburocratizar, mas não seria de fato a reforma necessária para derrubar o custo Brasil.

Outra questão que está impactando o setor de transporte de maneira geral são os seguintes aumentos do diesel. Como você avalia essa questão e o que as empresas devem fazer para sofrer menores impactos com esses aumentos?

Infelizmente essa matéria é polêmica e não há solução simples do caso. A nossa matriz energética é dependente de fatores da economia mundial, portanto estamos vulneráveis a quaisquer que sejam as condições da economia mundial. Além disso, não conseguimos alterar nossa base de preços de fretes na mesma velocidade no Brasil como gostaríamos de fazer. Ainda, nosso custo com combustível é enorme e nos remete a repensar em outras matrizes energéticas urgentemente, e isso afeta diretamente o custo Brasil sabendo que temos mais de 60% da matriz de transporte feita sob pneus.

Como a NTC&Logística pode auxiliar os transportadores com relação aos frequentes aumentos que estão acontecendo esse ano, sejam do diesel ou mesmo dos insumos?

A NTC&Logística mantém o DECOPE com seus técnicos sempre atentos e atualizando os associados em cada uma das suas especialidades. Mantém as últimas informações de custos mensalmente de acordo com os índices oficiais da economia e nos fóruns da entidade vem sempre administrando para que todos tenham as melhores e mais importantes informações que subsidiem os empresários nas tomadas de decisões com relação aos seus negócios e às suas empresas. Os dados são fornecidos aos empresários, e a eles cabem as decisões sobre o seu próprio negócio.

Para finalizarmos, qual a sua expectativa para 2022 e quais são, de maneira geral, os planos da entidade para o próximo ano?

Eu não vejo 2022 como um ano mais fácil do que o que já passamos. Pelo contrário, vejo um ano com desafios maiores e, a cada desafio, maiores são as dificuldades. Vejo que o próximo ano é cheio de incertezas. principalmente políticas, e essa incerteza sobre qual será nosso rumo é o que retrai a economia. Isso derruba o volume de bens transportados. Com a inflação em vista de alta, temos mais possibilidades de perda de rentabilidade por desatenção do momento. Quanto mais rápidos tomarmos nossas decisões, menos prejudicados seremos. A NTC&Logística estará atenta ao mercado e contará com seus associados para manter a união do setor, e juntos chegarmos mais longe nos assuntos que contribuem com o futuro das empresas.



Há 23 anos levando tranquilidade no **abastecimento da sociedade.**

EMPRESA CERTIFICADA • ISO 39.001:2015 • EMPRESA CERTIFICADA

EMPRESA CERTIFICADA • ISO 9001:2015 • EMPRESA CERTIFICADA

EMPRESA CERTIFICADA • SASSMAQ • EMPRESA CERTIFICADA

Nossa frota de caminhões é completa:







Atuamos nos segmentos químico, agro, automotivo, bebidas, perigosos e carga geral.

Nossa operação é segura, confiável e supera as expectativas do mercado. Além de certificação **SASSMAQ**, também somos uma empresa certificada na **ABNT NBR ISO 9.001:2015** e na **NBR ISO 39.001:2015**.

Respeite a sinalização de trânsito.

Nossas redes sociais:

in transjordano f transjordano

TransJordano

https://transjordano.com.br/

TRANSJORDANO
Segurança em Movimento

A estrada para a logística 4.0

O movimento está no nosso DNA. Nem a pandemia da covid-19 nos fez parar, porque sabíamos que precisávamos seguir. Aliás, a crise deixou ainda mais evidente como a logística e o transporte rodoviário de cargas são essenciais para nosso país. Mas a pandemia nos fez mudar: precisamos nos adaptar e reinventar. Processos que talvez levassem anos para acontecer foram antecipados. Na base de toda a transformação está a tecnologia.

O coronavírus parece ter acionado o botão de "avanço rápido" no setor logístico. O crescimento acelerado do e-commerce no Brasil, a aposta na digitalização e a necessidade de ser cada vez mais ágil na resposta aos clientes fizeram com que várias empresas adiantassem seus planos de implementação da logística 4.0.

Não é de agora que os caminhões, dos maiores aos menores, possuem e oferecem ferramentas e recursos altamente modernos e digitais. Mas a logística 4.0 vai além: é uma grande conectividade entre veículos, máquinas, sistemas, produtos e, claro, pessoas. Entendemos que a tecnologia não substitui as pessoas, e sim as ajuda a evoluir. O avanço tecnológico gera redes integradas e inteligentes, aumentando nossa capacidade de trabalho e nossa competitividade. As empresas que não souberem fazer essa transição, inevitavelmente, ficarão para trás.

A logística atual é muito diferente do passado, faz o elo entre as pontas do mercado: o vendedor e o comprador. Por isso, são tão importantes a atualização e a diversificação dos serviços oferecidos pelas transportadoras. Um exemplo é a rastreabilidade das mercadorias, desde a sua origem até o seu destino. A logística 4.0 é a nova ordem mundial para haver competitividade no comércio global. É transformação digital. Já é possível visualizar a versão 5.0, quando haverá cada vez mais o uso de máquinas, como drones, para agilizar a entrega de mercadorias.

Ciente dessa nova realidade, o Sistema Fetransul (Federação das Empresas de Logística e Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul), assinou, em agosto, um convênio de cooperação com o Instituto Caldeira, em Porto Alegre. O local é um grande hub de inovação que reúne empresas, startups e universidades interessadas na transformação digital dos negócios e no fomento da economia gaúcha. Nosso objetivo é trabalhar para desenvolver novas tecnologias para todo o setor de logística e transporte rodoviário de cargas no Rio Grande do Sul. Por isso, ter um espaço e uma equipe no Instituto Caldeira é um grande passo para sermos ainda mais competitivos.

No mesmo sentido, nos sentimos muito orgulhosos por termos contribuído para que o Rio Grande do Sul fosse o primeiro estado do Brasil a aderir ao Documento Eletrônico do Transporte, o DT-e, também em agosto, com a presença do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. A documentação deve unificar e reunir dados e informações em um só local, como no celular. Menos burocracia e mais agilidade: este é o nosso caminho.



Afrânio Kieling
Presidente do Sistema Fetransul, do conselho regional do SEST SENAT no Rio Grande do Sul, diretor da HUB STK Armazéns Gerais e vice-presidente Regional para o Estado do Rio Grande do Sul na NTC&Logística





NTC & Logística

Uma entidade a frente do seu tempo e com o compromisso de atuar contribuindo com o setor, visando maior conhecimento das necessidades e lutas do empresariado.

Faça parte da NTC&Logística e de seus projetos de contribuição com o segmento.

Saiba mais no nosso site
www.portalntc.org.br

West Cargo faz a diferença no transporte de vacinas no estado de São Paulo

Sócio fundador da West Cargo e vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), Hélio José Rosolen, por meio de sua empresa, tem realizado um trabalho fundamental para a sociedade brasileiro ao transportar gratuitamente vacinas da covid-19. Segundo o empresário, a ideia inicial era fazer 10 transportes com a vacina, porém as coisas mudaram. "Na primeira reunião aumentamos para 20 entregas, e não parou mais. Já foram realizados mais de 120 transportes gratuitos, totalizando 100 milhões de doses de vacinas com valor de mercadoria aproximado de R$ 6 bilhões".

Hélio, para começarmos nossa entrevista, eu gostaria de saber um pouco mais sobre o momento da West Cargo. A empresa é especializada no transporte de medicamentos e está no mercado desde 1998. Qual o balanço desses últimos dois anos de pandemia para a West Cargo?

Operamos em diversos segmentos sempre ligados ao comércio exterior: importação e exportação, sendo o transporte de medicamento um importante nicho de nossa empresa.

Com o início da pandemia de covid-19 veio uma grande preocupação, pois as companhias aéreas, segmento em que a West Cargo iniciou em 1998, foram fortemente atingidas com o cancelamento da maioria dos voos internacionais.

Ficamos por alguns meses extremantes apreensivos, pensamos até em dispensas, mas aos poucos o mercado foi se adequando e novas oportunidades aconteceram.

Com a pandemia, sugiram transporte de máscaras, de respiradores e de testes. Como estávamos estruturados para o transporte de medicamentos, acabamos nos adaptando rapidamente para atender os insumos para o tratamento e prevenção da covid.

Agora partindo para o foco da nossa entrevista, vamos falar sobre o transporte das vacinas contra a covid-19. Como essa demanda chegou até vocês

e por que a West Cargo aceitou realizar o transporte de maneira gratuita?

Naquele apavorante cenário da pandemia de covid-19, o govenador de São Paulo solicitou ao SETCESP o transporte rodoviário gratuito das vacinas produzidas pelo Instituto Butantan.

Costumo sempre repetir que faz parte do DNA da West Cargo ajudar a comunidade, pois colaboramos há mais de 20 anos com um lar de crianças carentes, contribuímos mensalmente com um hospital especializado no tratamento de crianças com câncer, adotamos e cuidamos de uma grande área que era um terreno baldio e que foi transformada em praça para população de Guarulhos e neste período de pandemia fizemos diversas doações de cestas básicas para comunidades carentes, entre outras ações.

Em seu discurso no Prêmio Medalha de Mérito Paulista, o senhor comentou que inicialmente aceitou fazer 10 entregas. Em sequência, haviam fechado em 20 e atualmente já foram feitas mais de 100 entregas de vacinas pela West Cargo. Por que o senhor tomou a decisão de realizar as entregas e qual o sentimento de poder contribuir de maneira tão impactante e positiva para a sociedade em um momento extremamente único e complicado?

Sim, a ideia inicial era fazer 10 transportes gratuitos, mas na primeira reunião aumentamos para 20 entregas e não parou mais. Já foram realizados mais de 120 transportes gratuitos, totalizando 100 milhões de doses de vacinas com valor de mercadoria aproximado de R$ 6 bilhões.

Fizemos e estamos fazendo de peito aberto esses transportes gratuitos, porque é gratificante poder ajudar as pessoas neste momento histórico tão terrível.

Ver as pessoas fazendo um coração com as mãos quando os caminhões personalizados com a campanha da vacina passam nas ruas é muito emocionante. É a esperança! É a vida!

Outro fato muito gratificante é o sentimento interno de nossos funcionários. Eles se orgulham, tiram fotos, mandam para os familiares e amigos. É um sentimento que não se compra!



Sobre o transporte da vacina contra a covid-19 em si, quais são os maiores diferenciais com relação ao transporte de outras vacinas e remédios e quais foram as maiores dificuldades encontradas ao longo dessas mais de 100 entregas?

O segmento de transporte rodoviário de medicamentos é muito complexo, burocrático e exigente. São necessárias diversas e caríssimas licenças anuais da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), caminhões modernos com baús especiais com grandes equipamentos de refrigeração, muitos controles e procedimentos a serem cumpridos.

As grandes preocupações são manter a temperatura controlada exigida e a segurança das vacinas até as entregas. Nossos caminhões sempre foram fortemente escoltados pela Polícia Federal, pela Polícia Rodoviária Federal e pela Polícia Militar do Estado de São Paulo.

Além do transporte de vacinas, a West Cargo realizou diversas ações sociais durante a pandemia. Quais ações você destaca e qual a importância de uma instituição privada contribuir com a sociedade?

É uma oportunidade de a iniciativa privada contribuir com a sociedade, de retribuir parte do sucesso das empresas.

Se cada um fizer um pouquinho, logo sairemos desta terrível pandemia.

São 23 anos de existência da West Cargo, mas podemos dizer que 2021 foi um marco histórico para o legado que a empresa quer instalar. Por quê?

A campanha do transporte gratuito das vacinas está sendo um marco que ficará eternamente para a história da West Cargo.

Entramos nesta operação de transporte gratuito de vacinas de coração. Tem aquele ditado que fala que "quem faz o bem recebe o bem de volta", então a West Cargo sairá muito diferente e muito mais forte.

Para finalizarmos nossa entrevista, gostaria de entender do senhor suas expectativas para o futuro. 2020 foi um ano conturbado e incerto; 2021 um ano de retomada, mesmo diante de dificuldades; mas agora, em 2022, o que o senhor espera?

2020 foi o ano do medo, da incerteza; 2021 está sendo um ano da retomada, do reaquecimento da economia; 2022 será o ano da esperança, um ano que promete muito. Agora é se adaptar às novas realidades do mundo e buscar soluções para os grandes problemas atuais do transporte rodoviário, que são o preço do óleo diesel, a falta de motoristas, os elevados custos dos novos caminhões, a eterna falta de infraestrutura no país e o aumento da carga tributária.

SINDIPESA

REPRESENTATIVIDADE EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

Uma só voz, pela moralização, eficiência, competitividade e lucratividade do setor.



Rua Orlando Monteiro, 21
conj. 22 - Vila Maria - SP

sindipesa@sindipesa.org.br
(11) 3051 - 4320

Acompanhe nossas redes sociais

@sindipesa

@sindipesa

sindipesa.org.br

Desenvolvimento humano e social da COMJOVEM em 2021

Desafios enfrentados e barreiras superadas



Representar um grupo de pessoas e ser a ponte para o diálogo de assuntos relevantes aos interessados são grandes desafios. A COMJOVEM é sem dúvida um dos pilares de evolução e de crescimento do transporte de cargas brasileiro, e representar a comissão enquanto coordenador nacional, para mim, é motivo de muito orgulho.

Esse período, porém, tem sido repleto de desafios, já que em março de 2020 os impactos da pandemia do novo coronavírus começaram a ser sentidos. De lá para cá, tivemos que nos transformar para continuar estreitando os laços com os jovens empresários e os preparando para assumirem cargos importantes tanto nas empresas como nas entidades de classe.

No ano passado, tivemos uma transformação completa na forma de nos comunicarmos com os núcleos e membros. As reuniões, eventos e palestras que antes eram presenciais se tornaram virtuais, o que nos forçou a encontrar maneiras de nos mantermos atuantes e influentes no dia a dia dos empresários. Inicialmente, ainda em 2020, realizamos a live "COMJOVEM Convida", que fez muito sucesso e cumpriu seu objetivo de nos manter presentes, mesmo que a distância. Porém, o que no primeiro ano de pandemia deu muito certo e manteve o relacionamento entre a comissão e seus membros bem próximos, em 2021 se tornou rapidamente cansativo, e o nosso principal desafio foi fazer com que as lives e reuniões, já batidas, se tornassem algo novo

e atrativo para que todos tivessem interesse de assistir.

Então, uma das alternativas que encontramos foi diminuir a frequência de programas ao vivo e convidar empresários renomados, que passaram ou que estão passando pela sucessão familiar, para trazer uma visão ampla e prática do que tratamos em nossos encontros da COMJOVEM. Também tivemos uma live sobre o setor ministrada por Joyce Bessa que contou apenas com as mulheres, e essas novas abordagens trouxeram para nós um retorno muito interessante.

Além dessas soluções encontradas a partir dos programas ao vivo, a Coordenação Nacional investiu mais tempo e realizou reuniões específicas com cada coordenador e vice-coordenador de núcleo, totalizando 25 reuniões, para entendermos um pouco mais sobre o planejamento de cada braço da COMJOVEM. Assim, conseguimos nos aproximar ainda mais dos coordenadores e conversamos sobre as maiores dificuldades que cada núcleo tem para ajudá-los a cumprir suas metas. Esses encontros também foram fundamentais para que todos voltassem a olhar para a comissão com aquela vontade de realizar, de participar e de trocar experiências.

A verdade é que toda crise expande nossos pensamentos para enxergarmos pontes que não enxergávamos na correria do cotidiano. Acredito que não só a COMJOVEM, mas todos os jovens empresários que dela participam, sai muito mais forte desse momento.

O principal plano para 2022 é se aproximar ainda mais de todos os integrantes da COMJOVEM. Neste ano voltamos com alguns eventos híbridos, agora com o Seminário Itinerante edição Belém e o Encontro Nacional da COMJVOVEM presenciais, e em 2022 pretendemos fazer tudo presencial novamente, já que esse contato pessoal é fundamental para aprendermos com os profissionais do segmento de transporte de cargas. Todos têm algo a ensinar e sempre teremos algo a aprender, então esse "olho no olho" é muito importante para o desenvolvimento do networking, que é o DNA da COMJOVEM.



André de Simone
Coordenador nacional da COMJOVEM

Adaptações e aprendizados para a manutenção do networking

Como o André mesmo citou, o DNA da COMJOVEM está muito ligado à relação entre seus membros e os benefícios que essa troca de experiências traz para o jovem empresário que está assumindo mais responsabilidades e alcançando cargos importantes tanto nas empresas quanto nas entidades de classe.

De forma simples, o networking pode ser conhecido como sua "rede de contatos". Ou seja, é a forma de cultivar relações profissionais em diversos ambientes e utilizar essas relações para alguma finalidade, seja para fortalecer as amizades, para estreitar negociações comerciais ou para aproveitar oportunidades no mercado de trabalho. E é aí que entra a COMJOVEM.

As comissões preparatórias, em especial as que focam na juventude, têm um papel fundamental no treinamento e na qualificação da nova geração de líderes. Um empresário que não participa da COMJOVEM, por exemplo, provavelmente terá mais dificuldades para enfrentar os desafios do mercado e também estará mais sozinho, com um networking bem mais limitado.

Enquanto jovens líderes do transporte rodoviário de cargas (TRC), nosso papel é também promover a eficiência e a integração nacional por meio de novas práticas ou tecnologias. A partir daí, a COMJOVEM nos auxilia nesta mentoria prática, nos dando força por meio da troca de experiências e do investimento na qualificação profissional.

Justamente por trazer uma experiência completa, de aprendizado, de troca de experiências, de oportunidades e de evolução profissional, é que a Comissão de Jovens Empresários da NTC&Logística tem sido tão importante para o desenvolvimento do setor. Além disso, a COMJOVEM dá aos participantes a chance de trocar experiências e angústias, que são importantes para o amadurecimento do profissional, e também desenvolve grandes eventos e promove conversas com profissionais de sucesso no setor.

Criamos relações de confiança com as quais podemos compartilhar experiências e, claro, aprender com o outro e ajudá-lo no crescimento profissional e muitas vezes no pessoal. Recentemente também iniciamos os incentivos para reuniões compartilhadas, nas quais os diferentes núcleos da comissão se unem para debater assuntos em comum e trocar experiências adquiridas nos diferentes estados.

Ou seja, todo esse trabalho de integração e de networking tem sido pensado para auxiliar a evolução do empresário e principalmente do setor de transporte de cargas como um todo. Com planejamento e muita troca de informação, acredito que conseguimos reascender a chama em diversos núcleos e já consigo ver um 2022 ainda mais ativo para os jovens empresários ao redor do País.

Mas não paramos por aí: a COMJOVEM também possui um cunho social muito forte, e neste período de pandemia intensificamos nossas atividades e alteramos campanhas para conseguirmos auxiliar o maior número possível de pessoas.



Joyce Bessa
Vice-coordenadora nacional da COMJOVEM

Atuação e impacto social da COMJOVEM

Já é muito conhecido e desmembrado o papel da COMJOVEM na integração e na capacitação dos jovens empresários e executivos, despertando-os para futuras lideranças no setor de transporte de cargas e logística em âmbito nacional. Porém, a comissão possui outro papel fundamental: o de agente social transformador.

Composta por empreendedores do segmento que abastece a sociedade e sustenta a economia, a comissão não poderia deixar de ter em seu DNA a solidariedade e o compromisso de impactar socialmente nosso País tanto quanto o TRC faz.

Buscando fazer a diferença nas vidas das pessoas, contamos com nossa estrutura logística, que nos permite uma abrangência de norte a sul do Brasil e a facilidade de recolher, de armazenar e de distribuir em todo o território nacional, tendo a ajuda dos integrantes da COMJOVEM.

Assim, a comissão possui diversas ações que visam prestar suporte e assistência àqueles que necessitam, como campanhas sazonais de doação e de arrecadação e medidas tomadas com o objetivo de atender emergências sociais.

É o caso da antecipação da Ação do Bem. A iniciativa sempre ocorre nos encontros nacionais da COMJOVEM em novembro, mas desta vez foi realocada para o início deste ano com o objetivo de ajudar as vítimas de enchentes que atingiram o estado do Acre em março.

Neste ano, a COMJOVEM também se mobilizou para alterar uma de nossas maiores ações, que é a campanha de doação de sangue. Em 2021, sentimos a necessidade de aumentar os resultados

da campanha, que anteriormente durava três meses, e para isso nos reunimos com a presidência da NTC para estender o prazo para um ano, o que tem gerado um aumento significativo de doações.

Nesse período de pandemia, também houve diversas outras ações buscando ajudar os atingidos por essa crise, além de claro continuar prestando o suporte social que a COMJOVEM sempre efetuou com ações como campanha de doação de agasalhos e cestas básicas. Além dessas, há também arrecadação em datas comemorativas, como Dia das Crianças e Páscoa, épocas em que fizemos a distribuição de brinquedos e de ovos de chocolate para os pequenos.

Outro fator que também merece destaque foram as realizações com os membros da Comissão. Foram efetuadas reuniões de boas práticas para diminuir o impacto econômico gerado pela covid-19 nas empresas, orientando os empresários nos cuidados com os colaboradores do setor de transportes e nas áreas administrativas. Além disse, foi oferecido suporte aos motoristas, que mesmo nesse período de pandemia continuaram atuando em prol do abastecimento da sociedade com alimentos, remédios, insumos em geral e no desenvolvimento do País.

Mesmo com o avanço da vacinação e com a retomada gradual da economia, nossa atuação social continuará forte, buscando cada vez mais o aprimoramento e a expansão das campanhas. Em um país que possui aproximadamente 14 milhões de desempregados e um gigantesco cenário de desigualdade, é nosso dever prestar suporte aos que necessitam.



Geovani Serafim
Vice-coordenador nacional da COMJOVEM



O Mercosul e o TRC

O Mercosul (Mercado Comum do Sul), que abarca quatro países, quais sejam Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, está completando este ano 30 anos de existência, e é chegada a hora de avaliarmos a importância desta união aduaneira para o Brasil, em especial ao setor de transporte rodoviário internacional de cargas.

É importante registrar que os demais países da América Latina têm status de associados, o que lhes permitem participar de certas reuniões do bloco com poderes restritos. A Venezuela está suspensa desde 2016 por descumprir o Protocolo de Adesão, que trata da cláusula democrática do bloco.

A ideia de se criar um mercado comum na América Latina iniciou-se nos anos 1980 com os ex-presidentes do Brasil e da Argentina, José Sarney e Raul Alfonsin, respectivamente. Não que já não se falasse sobre esse assunto anteriormente na América Latina: dados históricos registram que Simon Bolivar, no século 18, já defendia uma integração das recentes repúblicas criadas em face das lutas de libertação da Espanha. Porém, até 1991 tal integração não era realidade. Entretanto, as alterações na economia mundial e a necessidade de modernização dos mercados impuseram essa necessidade aos países latinos.

Com o fortalecimento da globalização mundial e a necessidade de se fazer integrações comerciais para melhorar a produção e a comercialização de produtos, visando incentivar as economias obtendo um mercado mais amplo e competitivo, se tornou uma necessidade imperativa o aceleramento das propostas de integração econômica que já vinham sendo gestadas há tempos.

A Europa, desde os anos 1950, até para enfrentar os graves problemas do pós-guerra (1939–1945), já vinha trabalhando em um tratado que pudesse criar o Mercado Comum Europeu. Com o Tratado de Maastricht em 1993, foi instituída a União Europeia, o que abriu espaço para uma integração que envolveu a maioria dos países europeus, tornando a Europa uma potência mundial e global.

Nessa esteira, vem o tratado da Nafta, um acordo de livre comércio entre o México, os Estados Unidos e o Canadá em 1994 que visava à redução das barreiras econômicas e alfandegárias entre esses países.

Nesse cenário, foi corretíssima a iniciativa brasileira de apoiar a integração regional, com a criação do Mercosul: ela foi transformadora e estruturante e fortaleceu o multilateralismo.

Os avanços ocorridos nos anos 1990 e início dos anos 2000 foram marcantes nas economias dos países do bloco, no entanto, com as mudanças dos presidentes dos países membros do Mercosul, aos poucos a integração foi perdendo espaço nas agendas econômicas.

A integração necessita envolver as questões tributárias, previdenciária e trabalhista e a criação de uma moeda comum, temas que não têm avançado de forma adequada nas pautas do Mercosul.

Outro fator que pesou na perda de importância na agenda econômica do Brasil foi a criação do BRIC, união dos países Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, visando criar uma associação de países emergentes que tenham um maior peso nas decisões geopolíticas. Não é um bloco econômico, mas um grupo de países que cuja força econômica visa buscar políticas no cenário internacional que levem em consideração o peso dos seus mercados.

Ainda assim, o futuro do Mercosul é alvissareiro, pois, ainda que de forma morosa, a integração com a União Europeia já está andando, e, superadas algumas fases, em breve teremos acesso a um mercado que se tornará o maior do mundo.

Porém, o momento atual do Mercosul é de prevalência da visão ideológica entre esquerda e direita. A falta de sintonia entre o Brasil e a Argentina, principalmente em face da posição do Presidente da República do Brasil nas eleições argentinas, acabou por azedar as relações institucionais entre os dois países, e o peso desses



no bloco acaba por amarrar ou retardar as decisões que são essenciais para o interesse de todos no Mercosul. Os ministérios de relações internacionais do bloco estão tendo que fazer um esforço hercúleo para buscar saídas consensuais que permitam a continuidade do Mercosul e a materialização das propostas mais urgentes.

O ministro da Economia do Brasil, o sr. Paulo Guedes, em recente pronunciamento alusivo aos 30 anos do Mercosul, registrou sua posição de que as regras e a forma de decisão do bloco precisam se modernizar, pois a busca do consenso, como é natural em todas as relações internacionais, não pode ser uma trava para o desenvolvimento do Brasil. Além disso, propôs que a Taxa Externa Comum (TEC) tenha redução de 20%, sendo 10% em 2022 e 10% em 2023, o que tem a resistência da Argentina.

Entretanto, em que pese todas as adversidades, como já dissemos alhures, o futuro é promissor, pois o bloco econômico permite a formatação de uma política econômica que pode fomentar as economias de toda a América Latina, como já ocorreu em passado recente. Em breve, se terá acesso à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), o chamado bloco dos ricos, que é composto por 37 países com população com alta renda per capita e com possibilidade de negócios que movimentarão mais de 20 trilhões de dólares.

Assim, todos os esforços são válidos para materializar o sonho de Simón Bolivar de uma América Latina integrada, coesa, forte, economicamente viável, com geração de empregos, renda, justiça social e respeito ao meio ambiente.

O transporte rodoviário de cargas internacional e o Mercosul

No seio do Mercosul, o diploma legal que regula os transportes rodoviário e ferroviário é o Acordo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT), que foi celebrado em Montevidéu, no Uruguai, em 1980. O acordo foi subscrito por sete

países-membros, como Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Paraguai, Peru e Uruguai, além de outros que estão estudando suas adesões.

O acordo tem por objetivo facilitar o tráfego de veículos de cargas entre os citados países e é um dos mais importantes instrumentos de integração da região.

As normas que compõem o ATIT foram recepcionadas no Brasil pelo Decreto nº 99.704/1990, que em seu artigo 16 prevê a criação de uma comissão dos países signatários do acordo que poderá se reunir periodicamente visando avaliar a necessidade de adequações e revisões do documento.

Essa comissão acabou por se constituir na Associação Latino-Americana de Integração (ALADI), que é o maior grupo latino-americano de integração, representando, em conjunto, 20 milhões de quilômetros quarados e mais de 510 milhões de habitantes1.

O site da ALADI também descreve os objetivos gerais da associação, que são a promoção e a criação de uma área de preferências econômicas na região, objetivando um mercado comum latino-americano por meio de três mecanismos:

1. Uma preferência tarifária regional aplicada a produtos originários dos países-membros frente às tarifas em vigor para terceiros países;
2. Acordos de alcance regional (comuns a todos os países-membros);
3. Acordos de alcance parcial, com a participação de dois ou mais países da área.

Dentro deste contexto, em especial no que tange ao ATIT, há o Subgrupo Técnico do Subgrupo de Trabalho 5 – Transportes do Mercosul (SGT-5), cujo tema de trabalho é a "harmonização dos procedimentos de fiscalização". Seu objetivo é tratar especificamente de temas sobre o transporte terrestre internacional de cargas, atualizando as necessidades e propondo alteração nas normas pertinentes.

É natural que haja conflitos de normas no seio dos países que compõem o Mercosul, haja vista a questão cultural, os costumes e as exigência jurídicas locais que acabam por entrar em conflito com as normas de outros países do bloco pelos mesmos motivos. Por isso, é necessário um arcabouço jurídico que contemple ou que amenize as diferenças para que seja possível realizar um transporte seguro e condizente com as culturas locais. Com isso, evita-se autuações e bloqueios nas aduanas por incompatibilidades como documentação dos veículos, documentação dos tripulantes, equipamentos de segurança obrigatórios nos veículos, entre outros.

O Brasil é representado neste SGT-5 por força do artigo 32 da Lei nº 10.233/2001, à qual compete apresentar as sugestões visando à harmonização explicada anteriormente.

Nesse contexto, as entidades privadas que representam o setor de transporte rodoviário internacional de cargas se reúnem no Consejo Empresarial Del Transporte Por Carretera Del Mercosur, onde estão entidades como a NTC&LOGÍSTICA e a Associação Brasileira de Transportes Internacionais (ABTI) (ambas pelo Brasil); a Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI), a Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancias y Residuos Peligrosos (CATAMP), a Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEFAC) e a Federación de Transportadores Argentinos (Fetra) pela Argentina; a Asociación Gremial de Empresarios de Transporte Automotor de Cargas del Paraguay (AGETRAPAR) e a Cámara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre (CAPATIT) pelo Paraguai; além da Cámara de Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay (CATIDU) pelo Uruguai.

É importante esclarecer que tais entidades

descritas no parágrafo anterior não representam os seus países, porém buscam no Conselho Empresarial de Transporte de Cargas do Mercosur (Condesur) a união dos interesses dos empresários que atuam no transporte internacional de cargas terrestre na região, visando contribuir com as entidades públicas informando as dificuldades e as agruras para se operar no Mercosul.

Na reunião do Condesur, vários problemas têm sido levantados. É o caso do transporte de produtos perigosos, cujas regras ainda não foram pacificadas, bem como os requisitos para a elaboração das fichas de emergências e a atualização da cartilha que orienta a fiscalização e os tripulantes. Há descompasso nas regras sobre pesos e dimensões, haja vista no que tange ao estabelecimento de tolerância nas medições de peso por eixo e peso bruto total nos veículos de transporte, dentre outras questões. Há também o problema da inspeção técnica veicular, que se tornou obrigatória por força da Resolução Mercosul nº 75/97 sem haver um consenso na forma de viabilizar essa exigência.

Foram também abordados equipamentos limitadores de velocidade; sistemas de identificação eletrônica de veículos (RFID); seguro para motorista em viagem internacional e regras mais benéficas para o Operador Econômico Autorizado (OEA); padronização de licenças para conduzir, entre outros importantes temas que travam ou dificultam o desenvolvimento da prestação de serviços de transporte internacional de cargas.

No entanto, o mais grave de toda essa situação foram os descompassos dos países do bloco quando do surgimento da pandemia de covid-19. Cada país tomou uma atitude, que em regra foi o fechamento das fronteiras, trazendo imenso dissabor aos motoristas que ficaram dias parados nos postos aduaneiros, além do prejuízo que ocasionou com prazos de entrega, dentre outros.

O TRABALHO DA NTC&LOGÍSTICA

A NTC&Logística tem estado presente em todas as reuniões internacionais, registrando sua posição implacável na defesa do transportador internacional de cargas, conforme tem determinado nosso presidente Francisco Pelucio. Periodicamente, ao menos duas vezes por mês, o informativo da NTC traz as principais informações do que vem ocorrendo no setor.

A entidade tem defendido uma regra padrão de protocolo para a covid-19 que permita a continuidade da prestação de serviços sem descuidar da saúde dos profissionais envolvidos.

Atuou firmemente na manutenção da privatização da Mercovia, empresa privada que faz a gestão do trabalho aduaneiro na região de São Borja, divisa com a Argentina. Havia um movimento do governo argentino para que fosse estatizado o trabalho aduaneiro nesta região, mas a NTC, em parceria com a ABTI, trabalhou com as autoridades brasileiras e com as entidades coirmãs argentinas e manteve o belo trabalho que vem sendo realizado.

A liderança desse trabalho fica a cargo do diretor para assuntos internacionais da NTC, o sr. Danilo Guedes, que tem larga experiência nesta área, até porque realiza transporte para vários países da América Latina.

Temos que agora trabalhar pela união dos empresários deste segmento dentro da NTC para, em conjunto com os empresários do Condesur, fortalecer nossa participação e trabalhar por melhores dias para o setor.



Adauto Bentivegna Filho
Assessor Internacional da NTC e Mestre e Doutorando em Ciências Jurídicas

1º Seminário Trabalhista do Transporte de Carga é um sucesso na Câmara dos Deputados

Com articulação da NTC&Logística, o primeiro seminário alcançou os objetivos

O ano de 2021 foi marcado pelo avanço das relações entre a NTC&Logística e o Governo Federal. A atuação constante do presidente Francisco Pelucio em representar os transportadores frente às autoridades públicas teve, em 25 de outubro, um desfecho inédito para a história do setor após a realização do I Seminário Trabalhista do Transporte de Cargas.

Organizado pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados com o apoio da NTC&Logística, o evento reuniu, no Plenário 12 do Congresso Nacional nomes importantes da área do Direito e do transporte e logística brasileiro para debater a respeito das novas modalidades de trabalho que surgiram ou se desenvolveram após a Reforma Trabalhista, aprovada em 2018 pelo ex-presidente Michel Temer. O evento registrou ao total, cerca de 2.000 acessos, alcançando a maior marca de debates relacionados ao transporte na câmara.

Estiveram presencialmente e participaram dos debates, o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, o assessor jurídico da NTC&Logística, Narciso Figueirôa Junior, o Juiz do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 9ª Região, Marlos Augusto Melek, a assessora jurídica da Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul, Raquel Guindani Caleffi, e um dos membros do conselho diretor da Confederação Nacional dos Transportadores em Transporte e Logística (CNTTL), Ronaldo Aparecido da Cruz. Também marcaram presença, remotamente, o presidente da Confederação Nacional do Transporte, Vander Francisco Costa, e a juíza do Trabalho da 2ª Região, Thereza Christina Nahas.

Na ocasião, Paulo Caleffi e Francisco Pelucio fizeram a abertura do evento e agradeceram a presença de todos. O presidente da NTC&Logística ainda enfatizou "com certeza esse será mais um grande evento para contribuir com pautas relevantes do transporte de cargas. Espero que seja duradoura a iniciativa para contribuirmos o desenvolvimento da legislação trabalhista e as relações entre o capital e o trabalho".

Primeiro painel

Após as considerações iniciais do presidente da CNT, Vander Costa, o primeiro painel do Seminário Trabalhista do Transporte de Carga iniciou com um dos idealizadores da reforma trabalhista de 2017, o juiz Marlos Melek, do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região (Paraná), para falar sobre as novas modalidades de contratação, sobretudo o trabalho de tempo parcial e o intermitente, com um dos membros do conselho diretivo da CNTTL Ronaldo Aparecido da Cruz.

Em sua fala, Melek expôs o cenário de avanço da tecnologia no mundo do trabalho nos próximos anos. Segundo o Juiz, no Brasil, há no país, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mais de 14 milhões de brasileiros desempregados. As justificativas para o dado, de acordo com Marlos, ocorrem, sobretudo, por causa dos custos elevados de encargos trabalhistas assumidos pela empresa durante a contratação. Na sua opinião, se mantidos esses parâmetros, o setor privado será obrigado a substituir a mão de obra física pela robótica e muitos empregos perderão espaço para o avanço da Inteligência Artificial (IA).

Melek também defendeu um modelo de Estado que interfira menos nas formas de contratação de trabalhadores, garantindo proteção aos mais vulneráveis, mas permitindo a livre negociação nos demais casos.

Segundo o magistrado, o trabalho intermitente, criado pela Reforma Trabalhista em 2017, foi a única modalidade de contratação que cresceu durante a pandemia de Covid-19. Para ele, isso revela que muitos trabalhadores têm optado por migrar da empregabilidade, que envolve direitos e deveres previstos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para o que chamou de trabalhabilidade.

"Se temos 14 milhões de desempregados, temos também, em um passado recente, a criação de quase 11 milhões de microempreendedores







individuais (MEIs)", disse. "O tecido social se moveu, talvez porque as pessoas não tenham alcançado as competências plenas necessárias para a empregabilidade ao mesmo tempo em que o custo e o risco de oferecer emprego no Brasil ainda são muito elevados", acrescentou.

Contrapondo a visão favorável ao trabalho intermitente, previsto na Constituição Federal desde a última Reforma Trabalhista em 2017, Ronaldo enfatizou que, entre os transportadores, o tema não é consenso e é visto por eles como um retrocesso para as condições de bem-estar da classe trabalhadora. Segundo Cruz, embora o número de empregos tenha aumentado, a modalidade intermitente permite a redução do salário base oferecido aos trabalhadores no momento do contrato.

Da mesma forma, o representante da CNTTL, acrescentou que os caminhoneiros profissionais estão atualizados das novas tecnologias e acompanharam as mudanças, assim como o empresariado. Contudo, principalmente entre os motoristas de táxi e os transportadores autônomos de cargas, o impacto foi maior e, por isso, pontua que, na sua perspectiva, qualquer deliberação deve, obrigatoriamente, incluir a opinião deles.

Ainda no primeiro painel, a assessora jurídica da Federação das Empresas de Logística e de Transporte de Cargas no Rio Grande do Sul (Fetransul), Raquel Caleffi, retomou o tema, introduzido pelo juiz Marlos Melek, sobre Inteligência Artificial. De acordo com o cenário descrito por Raquel em sua exposição, no Brasil, a maioria dos contratos firmados entre os trabalhadores e as empresas não honram com o Princípio da Primazia da Realidade, presente no Direito do Trabalho.

O conceito, instituído no artigo 442 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), define que, na relação contratual, prevalece o estabelecido entre as partes jurídicas. Na visão da assessora, para evitar quaisquer prejuízos entre os envolvidos, os sindicatos desempenham um papel importantíssimo nesse processo.

Após a Reforma Trabalhista, esse princípio se fortaleceu, contudo, por causa do surgimento dos mais de 33 mil postos de trabalho pelo vínculo intermitente, número que inclui a subtração entre os contratos firmados e as demissões, ainda mais no transporte rodoviário de cargas. Dessa forma, chegou o momento de proceder com o que a Reforma pavimentou e evoluí-la, agre-

gando a perspectiva dos transportadores para regulamentar novas ideias e sugestões para e aperfeiçoamento dos contratos.

Segundo painel

O segundo painel do seminário foi iniciado pela juíza da 2ª Região do TRT, Thereza Christina Nahas, com o tema principal sendo a regulamentação do teletrabalho.

A jurista, colocou-o como uma forma de prestação de serviços, originada na década de 70 para acomodar formas de vínculo empregatício que surgiam por causa da primeira crise do petróleo na década de 70. Nahas vê esse momento histórico como algo semelhante à pandemia, que, na sua perspectiva, foi, de certa forma, positiva, pois proporciona uma chance única na história recente do Brasil de se aprofundar nos estudos sobre os direitos trabalhistas.

Na sua visão, apesar de a Reforma Trabalhista ter expandido as noções de emprego, incluindo olhares modernos e mais alinhados à era da tecnologia, a maneira como elas foram redigidas deixa "buracos" e pontos que, hoje, os transportadores de cargas percebem diariamente nas suas operações. "O teletrabalho é excelente para as donas de casa que enfrentam a dupla jornada e incentiva que os juristas brasileiros criem um novo código do trabalho, unificando as novas modalidades surgidas nos últimos anos. Por outro lado, questões complementares como a inclusão digital de pessoas deficientes e a violência doméstica precisam ser levados em consideração", complementa Thereza.

O assessor jurídico da NTC&Logística, Narciso Figueirôa Junior, foi o último palestrante do dia e complementou a fala dos colegas de mesa, salientando o posicionamento favorável da Associação com a Reforma Trabalhista e o teletrabalho. Na ocasião, Narciso apresentou um estudo da Fundação Getúlio Vargas, que destacava como o teletrabalho ganhou repercussão nos últimos tempos, com o aumento de 30% no interesse em aderir à prática.

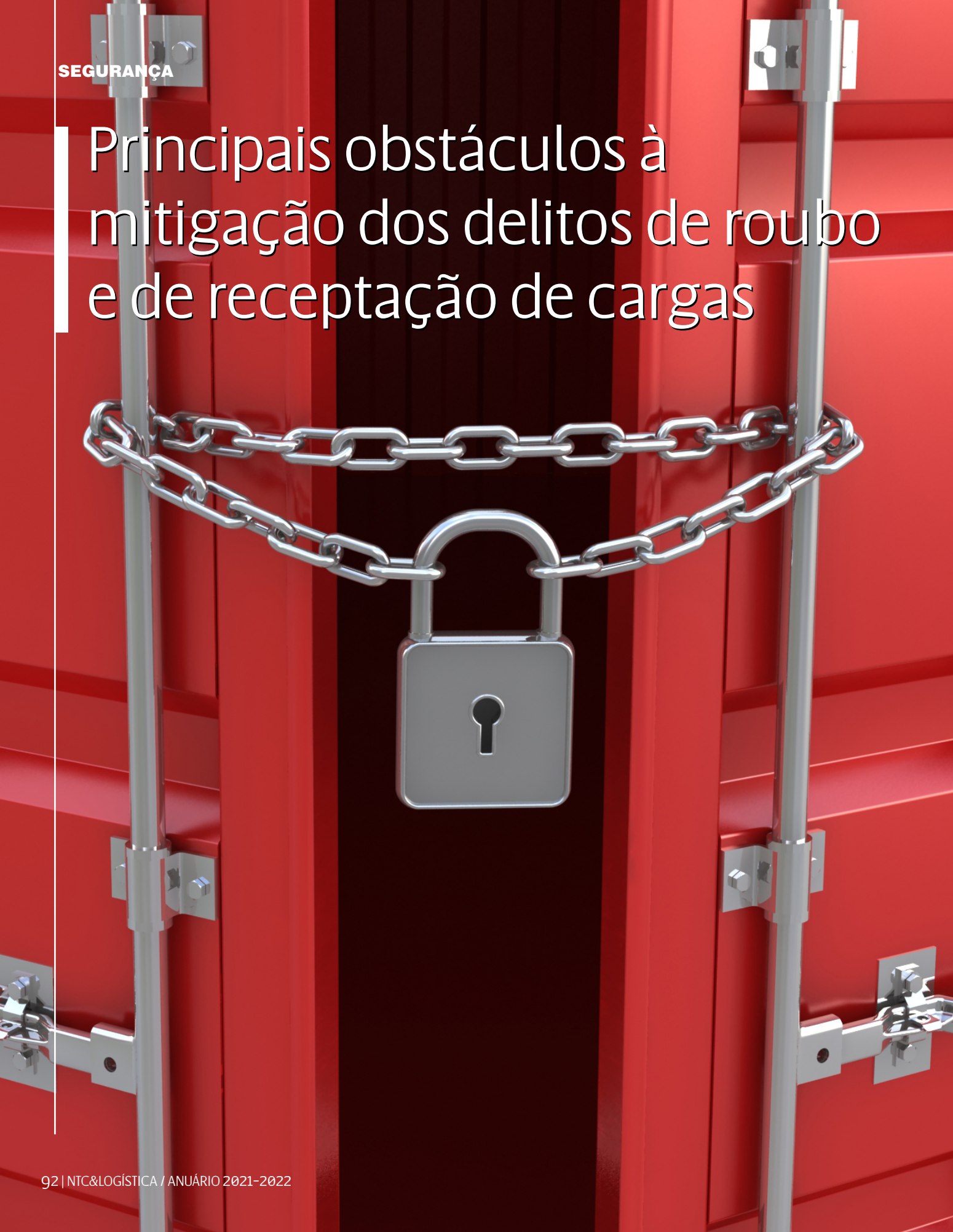
Narciso destacou que o Brasil está à frente de muitos países neste assunto e que existe uma preocupação da América do Sul e da Europa, no que diz respeito a regulamentação da modalidade do teletrabalho, trazendo assim um equilíbrio para o empregador e o contratado.

Figueirôa como especialista na área trabalhista, trouxe uma visão muito clara dos acontecimentos e dos impactos no setor transportes, trazendo um entendimento geral sobre o assunto, fechando assim com muito critério o primeiro seminário trabalhista, que também contou com sua articulação para a realização.

Segundo o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, "O evento foi um sucesso e cumpriu o nosso objetivo de continuar contribuindo com o transportador rodoviário de cargas nas questões trabalhistas, com certeza o seminário veio para ficar", destacou.

Também estiveram presentes, o vice-presidente da CNT, Flávio Benatti, o presidente da Fenatac, Paulo Lustosa e a diretora executiva da NTC, Edmara Claudino.

Principais obstáculos à mitigação dos delitos de roubo e de receptação de cargas



Em tempos de pandemia, quando a preocupação maior do transporte rodoviário de cargas (TRC) está na retomada da atividade operacional do setor e na busca de soluções para os impactos econômicos que se abateram sobre todas as especialidades de transporte, o roubo de cargas continua a ser uma realidade nefasta presente em nosso meio a ser enfrentado diariamente pelas empresas engajadas no abastecimento logístico do país.

Felizmente, desde 2017, quando atingimos o triste recorde de 25.970 roubos de cargas no Brasil, essa totalização anual vem se reduzindo sistematicamente e essa tendência de queda está se configurando em 2021, visto que, de acordo com dados preliminares consolidados até o mês de junho último, deveremos atingir algo em torno de 12.500 roubos de cargas ao final do corrente ano. Se por um lado podemos comemorar essa grande queda nos índices estatísticos, que em quatro anos reduziu à metade o cenário dramático que vivenciamos em passado recente, de outro temos que encarar o presente e admitir que conviver com mais de doze mil roubos anuais é inaceitável para o TRC, em particular, e para nossa sociedade em geral que, ao final das contas e por vias indiretas, acaba pagando a conta dos prejuízos decorrentes dessa alta sinistralidade na medida em que esses custos acabam embutidos no preço final das mercadorias.

Antes de abordar o tema central deste artigo, é imperativo tecer considerações sobre as razões que estão condicionando essa significativa redução de roubo de cargas em nosso país.

Em visão macro, o enfrentamento ao roubo de cargas se embasa em três vertentes de medidas a adotar, permanentes e simultâneas: 1) ações preventivas de gerenciamento de riscos (GR), a cargo dos transportadores, embarcadores e destinatários das cargas; 2) ações preventivas e repressivas (estas, prioritárias e de fundamental importância) a cargo dos órgãos policiais e fazendários com responsabilidade no enfrentamento dos delitos de carga, em particular o roubo e a receptação de cargas; e 3) ações penais oportunas – processuais, condenatórias e de execução penal – que levem a força da justiça aos piratas da carga, de modo a excluí-los do ambiente social e a neutralizar suas ações criminosas (já adiantando, é aqui, nas questões que envolvem legislação pertinente e aplicação da lei, que vamos assinalar os maiores óbices a uma mais contundente neutralização dos delitos de carga).

À luz dessa ótica, tratemos inicialmente da vertente do gerenciamento de riscos. É indiscutível que, operando em cenários de maior ou de menor risco em todo o país, os transportadores de carga têm a exata noção da necessidade de implementar tecnologias e processos de gestão que aportem maior segurança a suas empresas. Os investimentos têm sido expressivos no TRC e variáveis de acordo com a capacidade financeira de cada empresa. Segundo dados advindos de pesquisas no setor, o custo médio do GR (aí incluído o item seguro, que é uma medida preventiva de gestão de riscos) representa da ordem de 12% a 14% do faturamento da empresa, custo esse que, na maioria das vezes, não se consegue repassar integralmente ao contratante do transporte. Sem espaço nessas laudas para aprofundar mais a questão, o relevante agora é deixar claro que o constante aprimoramento das ações de GR no âmbito do TRC tem contribuído eficazmente para a redução dos roubos de cargas que ora contemplamos. Sem as ações de GR, com certeza teríamos números mais elevados na tabulação dos delitos de carga.

No que diz respeito às ações de resposta dos órgãos públicos responsáveis, particularmente as de cunho repressivo, é dever de justiça reconhecer o engajamento e a ação de resposta mais imediata e efetiva que hoje se verifica em todo o país, mormente nos estados onde tradicionalmente se registram maiores índices de roubos de cargas. Hoje, há delegacias ou núcleos especializados para combate aos delitos de carga em todas as unidades da federação. Hoje, os policiamentos ostensivos, mercê de diretrizes operacionais emanadas das secretarias de segurança estaduais, estão atendendo com maior prioridade os eventos de carga. Hoje, nas rodovias federais, há um marcante trabalho da Polícia Rodoviária Federal no combate a crimes, aí incluído o roubo de cargas. Hoje, a proliferação de redes de WhatsApp no âmbito do TRC, focadas na comunicação imediata das ocorrências aos órgãos policiais, tem sido de real valia para a pronta resposta policial, muitas das vezes reprimindo a ação criminosa quando em execução. Enfim, a melhoria da eficácia policial nos últimos tempos tem sido fundamental para a redução dos roubos de cargas no país.

Visto isso, centremos nossa análise naquilo que, segundo nosso entender, representa o empecilho maior para que os delitos de carga – incluindo roubo e receptação de cargas – sejam mitigados a níveis mínimos no Brasil. Trata-se da responsabilização criminal dos delinquentes envolvidos nesses crimes para que sejam adequadamente punidos e retirados de circulação. Para

isso, a análise deverá ser conduzida enfocando dois aspectos: o primeiro, tendo como viés a necessidade do aperfeiçoamento da atual legislação penal aplicável e, o segundo, apontando a leniência, calcada num garantismo extremado, dos aplicadores da lei para com os criminosos de carga.

No que concerne à legislação penal aplicável aos delitos de roubo e receptação de cargas, cujo aprimoramento compete ao Congresso Nacional, o Código Penal (CP) assim se apresenta atualmente:

1. quanto ao roubo de cargas, tipificado no art. 157 do CP, o assunto está pacificado, vez que as penas de reclusão previstas para as diferentes situações da ação criminosa estão hoje com o rigor adequado à gravidade do fato. Essa importante modificação é recente, trazida pela Lei nº 13.964/19, mais conhecida como "Pacote Anticrime", que também passou a enquadrar o roubo de cargas no rol dos crimes hediondos sempre que houver o emprego de arma de fogo e/ou a restrição da liberdade do motorista;
2. em relação à receptação, crime tipificado no art. 180 do CP, aí vamos identificar nosso maior problema, carente de um urgente aperfeiçoamento, no sentido de inibir o acolhimento de mercadorias ilegais e, por via de consequência, inibir a prática do roubo de cargas. A pena básica para o crime de receptação prevista no CP é de um a quatro anos de reclusão, porém, com a entrada em vigor da Lei nº 12.403/11 (que define como de menor potencial ofensivo os crimes com penas de até quatro anos de reclusão), os receptadores se beneficiam da lei, não ficam reclusos, pagam fiança e respondem aos processos em liberdade.

Ora, o delito de receptação, como se sabe, é o desaguadouro do roubo de cargas, bem como dos demais crimes nos quais há desvios de mercadorias, visto que é o caminho para recolocar esses bens no mercado formal. Por isso, deve ser visto como o impulsor desses crimes antecedentes e deve ser penalizado com rigor tanto no tocante à pessoa física do receptador quanto no estabelecimento comercial utilizado para a prática do delito.

"Na questão do roubo de cargas, uma cruz que o setor transportador carrega por mais de duas décadas, os grandes vilões desses crimes são os receptadores. São eles, com suas empresas legalmente estruturas, que compram as mercadorias ilegais, especialmente as roubadas ou furtadas, e recolocam no mercado formal com grandes lucros. São bandidos, que agem com evidente má fé e que precisam ser duramente castigados, não somente com penas mais rigorosas de reclusão, mas também com a perda do patrimônio obtido de forma desonesta e com o fechamento do estabelecimento utilizado para a prática dos crimes.

Hoje, como Vice-Presidente de Segurança da NTC e Coordenador Nacional das ações desenvolvidas pela entidade no combate aos delitos de carga, a par do esforço prioritário que realizamos para que os órgãos policiais realizem operações de enfrentamento aos roubos de carga principalmente, o desafio maior que enfrentamos é no sentido de aprimorar, no Congresso Nacional, a legislação ridícula que hoje temos em relação ao crime de receptação. Pela legislação atual, os receptadores, quando flagrados no crime que é enquadrado como de menor potencial ofensivo, não ficam retidos, porque pagam uma fiança normalmente de pequeno valor e são liberados pela polícia para responder em liberdade pelo crime perante a Justiça. Pior ainda, nada existe na legislação para punir o estabelecimento infrator.

Por isso, assim como temos feito ao longo dos 23 anos em que coordeno esse trabalho na NTC e que tantas conquistas já obtivemos, vamos continuar de maneira obstinada nossa luta para agravar as penalidades do crime de receptação, tanto para a pessoa física quanto para a pessoa jurídica envolvidas nesses delitos."



Roberto Mira
Vice-presidente de segurança da NTC&Logística

Hoje, na Câmara dos Deputados estão em tramitação 78 projetos de lei (PL) que tratam da receptação, dos quais somente quatro buscam criminalizar o estabelecimento infrator. No Senado Federal, dos 13 PL versando sobre receptação em tramitação, três deles visam alcançar a pessoa jurídica. Vários desses PL tramitam há longo tempo e nada indica que sairão do marasmo legislativo, se não houver pressão para tal;

3) ainda na seara da receptação, há que se mencionar ações em âmbito estadual, no sentido de cassar a licença de funcionamento de estabelecimentos envolvidos em receptação de mercadorias de origem ilegal. Hoje, há leis próprias para cassação da inscrição no registro do ICMS em oito estados da união, mas em apenas três deles a medida está efetivamente sendo aplicada. O maior obstáculo à aplicação desse tipo de penalidade aos estabelecimentos infratores está nos órgãos fazendários, tanto estaduais quanto na esfera federal, contrários a medidas de fechamento de estabelecimentos que gerem tributos ao estado.

O segundo aspecto a considerar, em nosso entender uma visão garantista da justiça que necessita ser oxigenada, é a leniência com que são tratados os presos por roubo de cargas e receptação, particularmente nas audiências de custódia. Na ampla maioria dos casos, são postos em liberdade nas audiências, para júbilo de seus advogados e uma profunda sensação de desalento dos policiais que, muitas vezes, arriscam suas vidas para prender marginais e veem seu trabalho perdido. Isso, se atrelado aos benefícios trazidos pela lei dos crimes de menor potencial ofensivo, gera para os marginais uma sensação de impunidade, e a consequência natural é que voltem à prática da ação criminosa porque, na visão deles, "nada vai pegar".

De todo o cenário exposto, impõe-se a conclusão de que, no que tange às ações de respostas ao roubo e à receptação de cargas, as ações de GR conduzidas no âmbito do TRC e as ações operacionais hoje desenvolvidas pelos órgãos policiais e fazendários, muitas vezes atuando de forma integrada, estão no caminho correto, o que tem contribuído para o cenário de redução de roubos que estamos assistindo. Algumas vozes têm atribuído essa redução ao cenário da pandemia, quando houve inicialmente uma diminuição de veículos em circulação, no que divergimos, aceitando a tese como aspecto secundário da redução, haja vista que o crime organizado continuou atuante durante a pandemia e os índices se mantêm em declínio ao longo do tempo.

Por outro lado, os marginais não são retirados de circulação, quer pela brandura da legislação vigente, quer pela benevolência das instâncias judiciárias, com fulcro num garantismo excessivamente pragmático segundo nosso pensar. Forma-se, assim, o círculo vicioso: a polícia prende, a justiça solta, o marginal volta a delinquir, a polícia prende... e assim seguimos.

Resta, para concluir, a pergunta que não quer calar: o que pode ser feito para reverter esses óbices e mitigar o roubo de cargas que atormenta o TRC?

Como resposta, temos o entendimento de que tudo se insere num contexto de ações políticas a serem conduzidas pelas nossas lideranças representativas, coordenadas pelas entidades nacionais. No que se refere ao aprimoramento da legislação criminal de nosso interesse, a ação seria conduzida junto aos parlamentares alinhados com o TRC para viabilizar as ações no Congresso Nacional. Já no que envolve uma mudança de postura das instâncias judiciárias, não resta dúvida da complexidade do tema e das dificuldades de encaminhamento, razão pela qual esse assunto somente poderá prosperar em ação integrada com outros setores de nossa sociedade.

Encerramos essas nossas reflexões fazendo, por dever de justiça, um preito de reconhecimento às lideranças do TRC, de tempos outros e do presente, pelos esforços que envidaram na área da segurança para a construção do aparato legal que hoje temos para o enfrentamento dos delitos de cargas. Sabemos que, no momento, a prioridade das ações está focada na plena retomada da atividade econômica do setor, mas acreditamos que seja possível o encaminhamento de ações junto ao Congresso Nacional para o aprimoramento da legislação penal aplicável ao crime de receptação.



Coronel Paulo Roberto de Souza
Assessor de segurança na NTC&Logística

A atuação da NTC em Brasília

O ano de 2021 não foi tão diferente de 2020: continuou sendo excepcional, porém com esperança na vacina. Ainda estamos em pandemia, e com ela as transformações importantes permanecem no mundo inteiro, alterando as relações de trabalho e interpessoais e nos obrigando a ressignificar nosso cotidiano.

Em Brasília, retornamos ao trabalho presencial com uma equipe reduzida de apenas duas pessoas: uma na assessoria legislativa e um secretário executivo.

O Congresso Nacional continua fechado, e por esse motivo foi desenvolvida uma nova forma de trabalho. Criou-se uma plataforma remota de discussão e votação, que nos prejudicou consideravelmente, tendo em vista que éramos acostumados com o corpo a corpo, onde levávamos nossas demandas e tínhamos a oportunidade de convencê-los tecnicamente da importância de votar ou não naquela proposta.

Existe a possibilidade de reabertura da Câmara dos Deputados para realização de sessões presenciais tanto no Plenário quanto nas Comissões. Além disso, existe a possibilidade de permissão de participação do público no processo legislativo.

Segundo especulações, a data provável de retorno será em 18/10/2021, porém, ainda estamos aguardando a decisão do presidente e da mesa diretora da Câmara dos Deputados.

A despeito de toda essa adversidade, a NTC não parou e buscou se reinventar, mesmo que remotamente. Conseguimos apresentar diversas emendas, as MPs, PECs e projetos de lei. Além disso, apresentamos requerimentos na tentativa de contribuir mediante propostas alternativas visando amenizar as complicações decorrentes dessa crise pandêmica.

RESUMO DAS PROPOSIÇÕES APRESENTADAS PELA NTC

MEDIDA PROVISÓRIA 1.050/2021

Ementa: Altera a Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro.

Encaminhamos emendas que foram apresentadas pelos deputados Diego Andrade, Gonzaga Patriota, Jerônimo Goergen, Lucas Gonzalez e Vanderlei Macris:

Emenda nº 16: deputado Diego Andrade
Emendas nº 11, 12 e 13: deputado Gonzaga Patriota
Emendas nº 14 e 15: deputado Jerônimo Goergen
Emenda nº 49: deputado Lucas Gonzalez
Emendas nº 50, 51 e 52: deputado Vanderlei Macris

MEDIDA PROVISÓRIA 1.051/2021

Ementa: Institui o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e altera as Leis nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007; 13.703, de 8 de agosto de 2018; 10.209, de 23 de março de 2001; 5.474, de 18 de julho de 1968; 10.833, de 29 de dezembro de 2003; e 8.935, de 18 de novembro de 1994.

Encaminhamos emendas que foram apresentadas pelos deputados Diego Andrade, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, Jerônimo Goergen, Mauro Lopes e Vanderlei Macris:

Emendas nº 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10: deputado Diego Andrade

Emendas nº 21, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 65, 66 e 67: deputado Gonzaga Patriota

Emendas nº 22, 23 e 24: deputado Jerônimo Goergen

Emendas nº 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 96, 97, 98 e 99: deputado Hugo Leal

Emendas nº 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57: deputado Mauro Lopes

Emendas nº 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119 e 120: deputado Vanderlei Macris

RDC 430/ANVISA

Continuamos as discussões e tratativas com relação a Resolução de Diretoria Colegiada (RDC) nº 430/2020, especificadamente nos artigos 64 e 89 da resolução.

"Dispõe sobre as Boas Práticas de Distribuição, Armazenagem e de Transporte de Medicamentos".

PL 6023/2019 – DT-e

Ementa: Altera a Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009, para estender a preferência na aquisição de produtos para a alimentação escolar aos produtores rurais e suas cooperativas que operem em regime de economia solidária.

PL 3757/2020 – ABOL

Dispõe sobre a atividade de operação logística, sobre a emissão de títulos por empresas de armazéns gerais e dá outras providências.

PL 591/2021 – Correios

Dispõe sobre o marco regulatório, a organização e a manutenção do Sistema Nacional de Serviços Postais (SNSP); altera as Leis nº 5.070, de 7 de julho de 1966, 6.538; de 22 de junho de 1978; 9.472, de 16 de julho de 1997; 10.871, de 20 de maio de 2004; 11.890, de 24 de dezembro de 2008; e 13.326, de 29 de julho de 2016; e revoga as Leis nº 498, de 28 de novembro de 1948; 937, de 30 de novembro de 1949; 1.882, de 9 de junho de 1953; e 2.610, de 22 de setembro de 1955; e os Decretos-Lei nº 2.621, de 24 de setembro de 1940; 4.030, de 19 de janeiro de 1942; 6.613, de 22 de junho de 1944; 8.308, de 6 de dezembro de 1945; 8.867, de 24 de janeiro de 1946; e 8.988, de 16 de fevereiro de 1946.

PL 2541/2021 – Desoneração da folha de pagamento

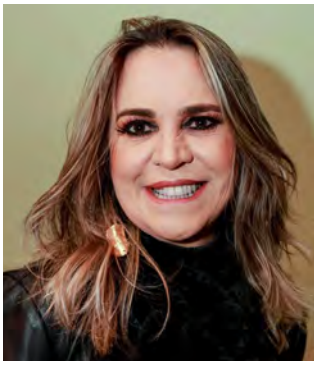
Altera a Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, para prorrogar o prazo quanto à contribuição previdenciária sobre a receita bruta.

Requerimento nº 104/2021 que requer a realização do I Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas.

XX Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado em parceria da com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

CONET INTERSINDICAL / BH COMJOVEM / BH

Após aprovação do requerimento nº 104/2021, no âmbito da Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público, o I Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas se realizará em 25/10/2021 a partir das 14h no plenário 6, Câmara dos Deputados.



Edmara Claudino
Diretora Executiva de Brasília na NTC&Logística

Novo presidente do SETCESP, Adriano Depentor quer disponibilizar mais serviços e aprimorar os existentes durante sua gestão

Formado em Administração de Empresas pelo Instituto Newton Paiva, em Minas Gerais, e com MBA na Faculdade de Administração (INSEAD) da França, Adriano Depentor construiu sua trajetória profissional na Jamef Encomendas Urgentes, onde atua há mais de 30 anos, sendo 10 deles como diretor presidente.
Com forte atuação nas entidades de classe, Adriano é membro do Conselho Fiscal da FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo) e da FuMTran (Fundação Memória do Transporte). Agora, o empresário assume a presidência do Conselho Superior e de Administração do SETCESP no próximo triênio 2022-2024.

Adriano, para iniciarmos nossa entrevista, gostaria que você nos falasse um pouco sobre sua história no transporte de cargas e mais especificamente na Jamef Encomendas Urgentes.

Eu tinha 25 anos quando entrei para coordenar a expansão da Jamef no país. Já possuía experiência em logística, pois trabalhava até então nessa área em uma empresa pública de Minas Gerais. Na Jamef eu fui convidado a seguir para Curitiba para que pudesse acompanhar de perto a abertura da primeira filial no Sul do país, onde fiquei por mais de dois anos. Depois dessa unidade, vieram muitas outras. Em 2007, com a profissionalização da gestão da Jamef, assumi a presidência com o desafio de continuar na rota de crescimento, e tivemos ótimos resultados nesta empreitada. Em 2017, deixei a presidência da empresa.

Quando você começou a perceber a importância das entidades de classe no setor e como se aproximou das atividades representativas?

Após assumir a responsabilidade para coordenar essa expansão, comecei a frequentar as reuniões no Sindicato de Curitiba com o propósito de me informar, de estar por dentro dos assuntos inerentes ao transporte e de defender o interesse do transportador. Quando vim para São Paulo, passei a vir aqui no SETCESP e a me integrar às questões que permeavam o transporte e a logística por aqui. Durante a gestão do ex-presidente Urubatan Helou, em 2004, ele me convidou para fazer parte do Conselho Consultivo, e de lá para cá não parei mais. Fui vice-presidente do sindicato entre 2007 e 2012, durante a Gestão do Francisco Pelucio, e também diretor da Comissão Permanente de Negociações e Relações Trabalhistas (COPERNET), além de vice-presidente extraordinário de governança do SETCESP durante toda a gestão do ex-presidente Tayguara Helou.

Sobre sua nova função como presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, o que te motivou a ser presidente do sindicato e qual a importância de assumir uma entidade tão importante para o TRC brasileiro?

Foi uma condução natural. Há tempos venho participando bastante e quero contribuir ainda mais com a minha vivência e experiência no transporte. A intenção é passar um pouco de tudo que eu aprendi aqui para o SETCESP. Esse sindicato é uma entidade de referência, que há anos auxilia os empresários a crescer, a ter mais conhecimento e a se capacitar para gerir melhor os seus negócios. Oferecendo um bom suporte as empresas, nós melhoramos o setor e o setor contribui para a melhora da cadeia produtiva do país e de toda a economia.

Quais são suas principais metas para o SETCESP durante o seu mandato e o que os transportadores podem esperar da entidade enquanto o senhor for o presidente?



Pretendo disponibilizar mais serviços e aperfeiçoar os já existentes, agregando mais benefícios e trazendo mais facilidades para os transportadores. Mais do que representatividade, aqui também é um local de prestação de serviço, onde se oferece ao associado certificação digital, registro na ANTT, clube de compras, treinamentos, apoio operacional, recurso de multas e outros benefícios que trazem vantagem financeira e que agregam muito no dia a dia dos empresários, como a consultoria jurídica e o planejamento de custo e tarifas. O SETCESP tem se voltado a ajudar cada vez mais o pequeno e o médio transportador a ficar focado na sua atividade, que é transportar. É assim que muitos passam de caminhoneiros para pequenos empresários e de pequenos empresários locais para sócios de companhias nacionais e até multinacionais. O SETCESP está aqui justamente para ajudá-lo nessa jornada.

Na sua visão, quais os principais desafios do setor de transporte rodoviário como um todo e como as entidades de classe podem auxiliar os empresários a superar esses desafios?

Ninguém faz nada sozinho, e é preciso se unir para podermos fazer algo, e algo maior. Assim, as entidades de classe é que podem nos representar para buscarmos uma melhor estruturação das nossas operações a fim de que o transporte tenha uma atuação mais organizada e produtiva e seja mais rentável.

Por fim, gostaríamos que o senhor deixasse uma mensagem aos transportadores, associados da NTC&Logística e que estão nos acompanhando pelo anuário da entidade.

O transporte é o caminho para viabilizar o desenvolvimento do nosso país. Acreditem no Brasil. Tragam suas demandas para as entidades representativas. Sejam participativos, apresentem seu ponto de vista e acompanhem o que está sendo feito. Com certeza vocês serão bem recompensados. Vislumbramos 2022 como um ano de escolhas, então que façamos boas escolhas. Somos um país feito de pessoas batalhadoras e generosas, que merecem muitas coisas boas. Para o que for preciso, contem comigo.

2022 será um ano de reconstrução e desafios



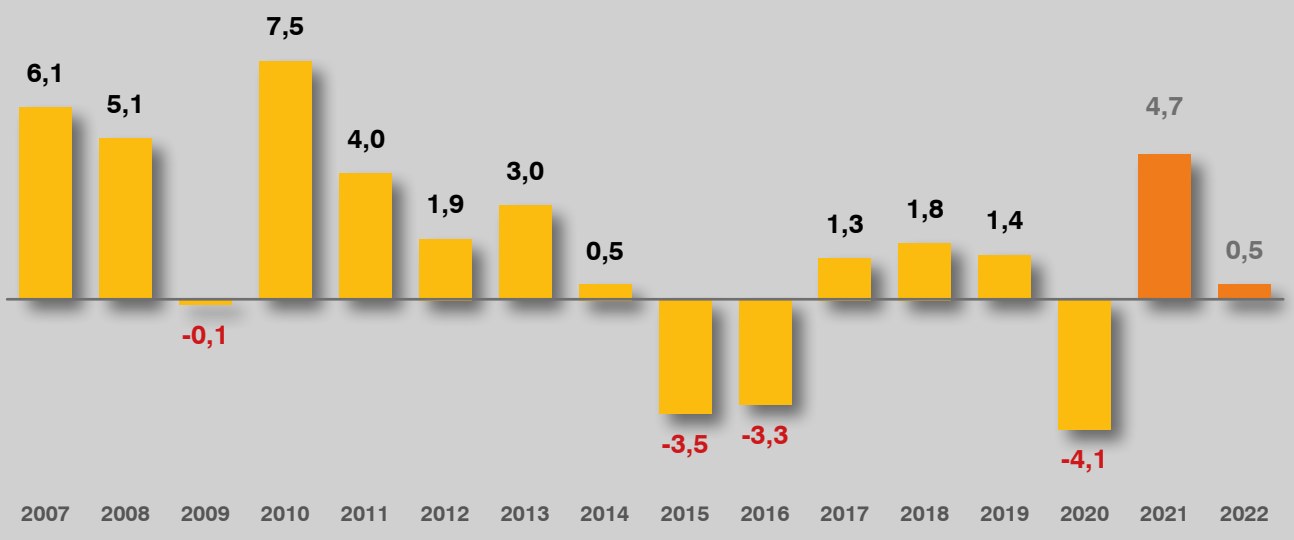
Com o avanço dos indicadores de vacinação, que afeta positivamente a confiança dos agentes econômicos, o Brasil tem apresentado resultados positivos em termos de produção, vendas, serviços e emprego, consolidando o desempenho do Produto Interno Bruto (PIB) de 2021 com crescimento ao redor de 5%. Porém, para 2022, os desafios não são poucos para que o motor econômico retome em alta rotação. A boa notícia é que os efeitos deletérios promovidos pela pandemia da covid-19 estão sendo superados gradativamente ou, na pior das hipóteses, reduzidos sobremaneira.

O cenário de recuperação do crescimento econômico brasileiro para 2022 tem sido colocado em xeque, principalmente pela perda de fôlego dos indicadores de atividade econômica e o desalento nos indicadores antecedentes. A perda de ritmo decorre dos desafios que serão enfrentados em 2022, como, por exemplo, o ambiente fiscal ainda frágil, o nível de inflação elevado, a continuidade da elevação da taxa de juros básica, mercado de trabalho ainda em compasso de espera, crise hídrica no radar, cenário global em ajuste com mudanças na política monetária nos Estados Unidos e também o mercado imobiliário na China, bem como o ambiente político conturbado no Brasil em virtude do período eleitoral que, tradicionalmente, rouba a atenção da gestão pública e reduz a marcha dos projetos em curso.

O cenário prospectivo segue embaralhado, com o enfraquecimento das chances de aprovação das reformas estruturantes como o Programa Federal de Concessões e Privatizações, a Reforma Tributária, a Reforma Administrativa e o Novo Pacto Federativo, pois, em virtude da corrida eleitoral de 2022, houve postergação dessas votações no Congresso Nacional. É importante ressaltar que a aprovação dessas reformas, quando ocorrer, deverá contribuir para maior estabilidade fiscal em médio e longo prazos e com efeitos direto na redução da pressão sobre a taxa de câmbio com possível trajetória de valorização do real frente ao dólar, ainda que de forma branda, já que a variação da moeda nacional também sofre os reflexos das alterações no cenário internacional.

PIB TOTAL

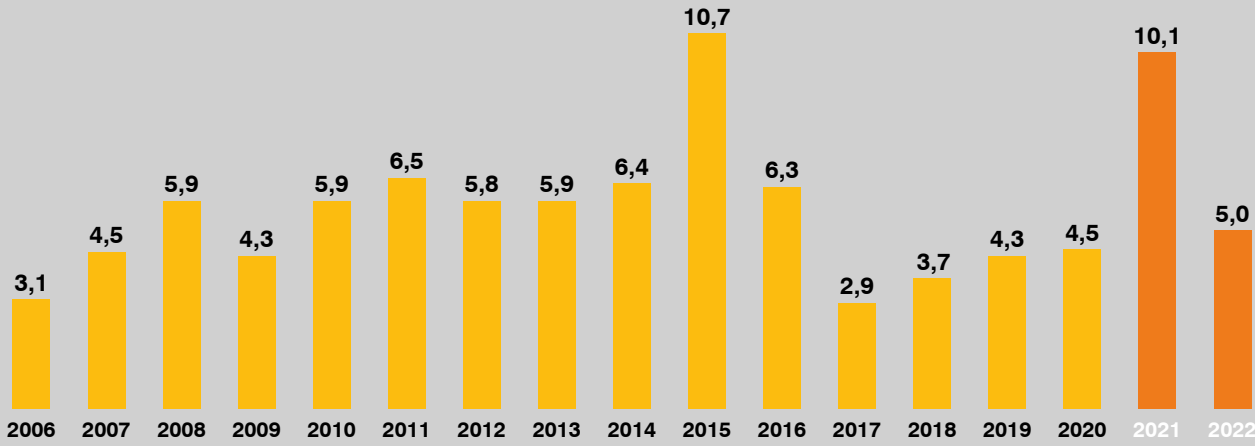
Taxa de crescimento real no ano



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin / (*) Projeção: Focus-Bacen

TAXA DE INFLAÇÃO - IPCA

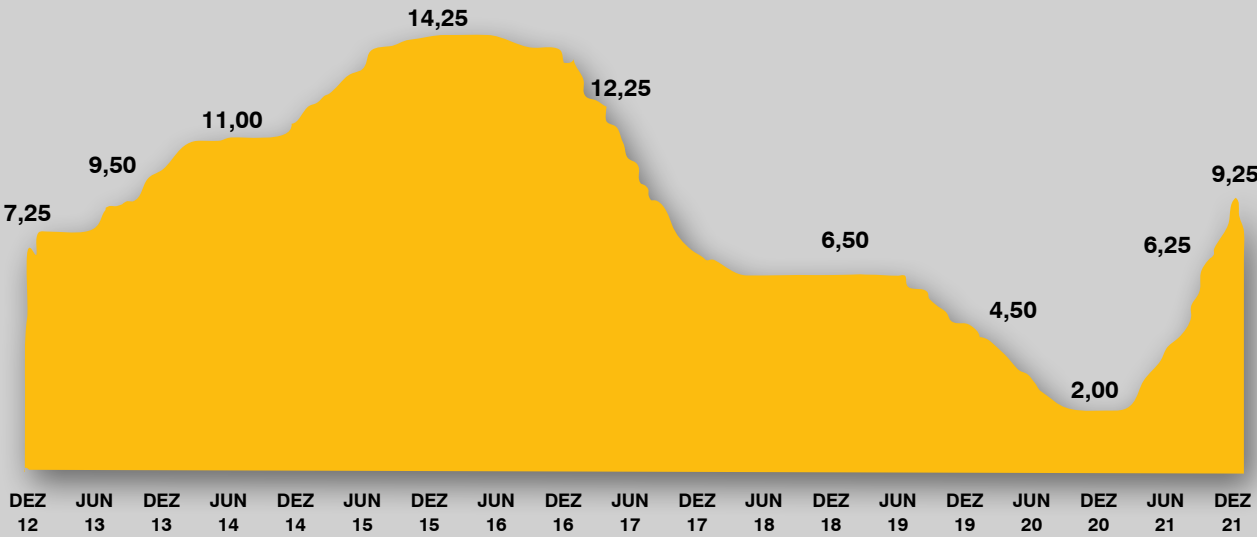
(Var.% no ano)



*Fonte: IBGE / Elaboração e *projeção: Austin*

TAXA DE JUROS BÁSICA - SELIC

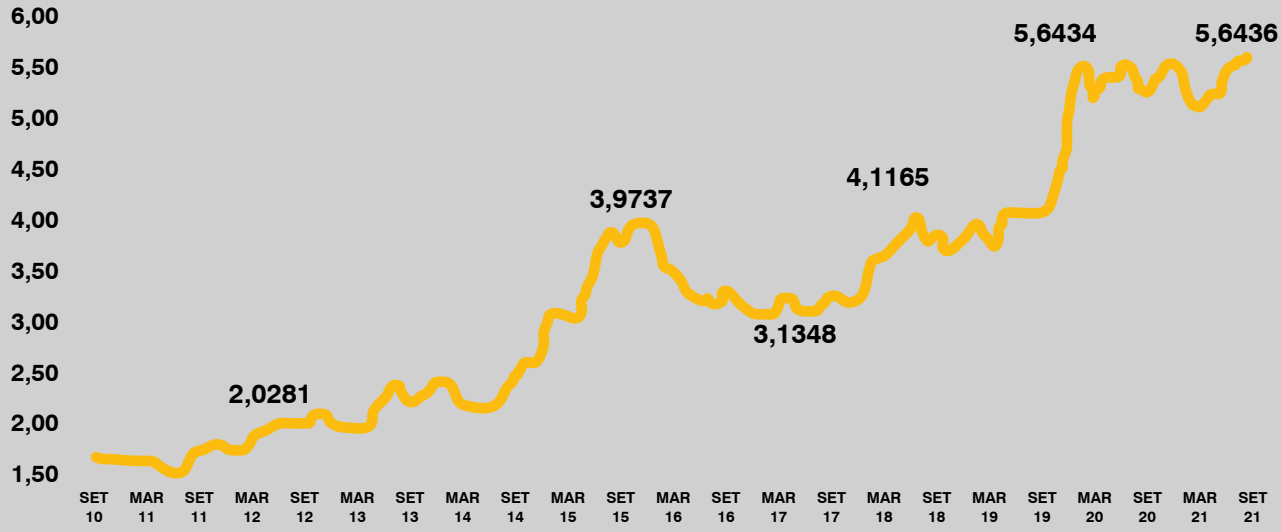
(Var.% no ano)



Fonte: BACEN / Elaboração: Austin

TAXA DE CÂMBIO NOMINAL - R$/US$

(Média mensal)

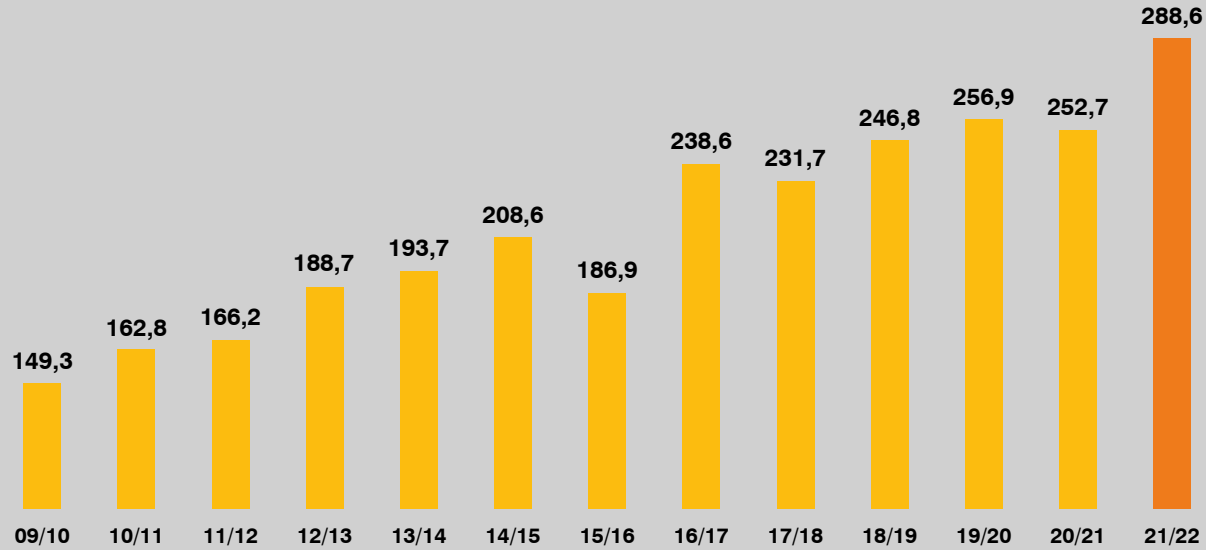


Fonte: BACEN / Elaboração: Austin

Obs: Dez/21 referente 1º/12 a 06/12.

SAFRA DE GRÃOS - CONAB

(Em milhões de toneladas)



Fonte: CONAB / Elaboração: Austin

**Estimativa CONAB*

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Emplacamento do Setor

Reboques e Semireboques (participação no total por ano)

Família	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	*2021 (*)*
Basculante	17,9%	18,2%	16,8%	16,4%	18,1%	17,5%	20,5%	25,7%	*27,1%*
Graneleiro / Carga Seca	32,1%	27,8%	26,9%	27,7%	22,7%	25,7%	25,7%	22,5%	*19,1%*
Dolly	5,0%	4,6%	4,4%	5,7%	7,0%	9,7%	11,5%	13,2%	*13,8%*
Baú Carga Geral	9,2%	9,3%	8,9%	6,3%	9,1%	9,4%	9,2%	10,2%	*11,8%*
Baú Lonado	5,4%	5,6%	6,1%	6,4%	8,9%	8,3%	9,1%	8,0%	*8,2%*
Tanque Carbono	6,4%	8,5%	9,2%	9,2%	10,2%	10,1%	9,0%	6,7%	*6,0%*
Porta Conteiner	4,2%	4,2%	4,3%	3,1%	3,1%	3,9%	3,7%	3,0%	*3,0%*
Transporte de toras	1,7%	4,1%	6,1%	5,6%	4,4%	3,0%	2,7%	1,5%	*2,5%*
Canavieiro	4,5%	5,2%	4,0%	6,7%	4,4%	3,7%	2,1%	2,2%	*2,0%*
Baú Frigorífico	3,6%	2,7%	3,1%	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,2%	*1,9%*
Carrega tudo	3,1%	3,1%	4,0%	3,6%	3,3%	1,9%	1,7%	2,0%	*2,0%*
Especial	2,8%	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,1%	1,6%	1,8%	*1,7%*
Tanque Inox	2,6%	2,7%	2,1%	2,5%	2,2%	0,9%	0,4%	0,8%	*0,6%*
Silo	1,3%	1,1%	0,8%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,3%	*0,3%*
Tanque Alumínio	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	*0,0%*
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	***100,0%***

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

(*) Dado acumulado de Jan. a Out/2021

Carrocerias sobre Chassis (participação no total por ano)

Família	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	*2021 (*)*
Baú Alumínio / Frigorífico	38,6%	35,3%	38,9%	42,9%	43,8%	45,2%	42,4%	44,1%	*42,3%*
Graneleiro / Carga Seca	30,5%	28,6%	32,2%	31,1%	30,9%	29,5%	27,3%	24,1%	*24,6%*
Basculante	12,3%	15,5%	9,4%	7,0%	5,9%	7,2%	8,7%	9,8%	*10,3%*
Tanque	4,7%	5,7%	5,0%	4,3%	4,7%	4,4%	5,0%	5,8%	*5,8%*
Betoneira	1,8%	1,5%	1,0%	0,8%	0,5%	0,4%	1,0%	1,6%	*2,3%*
Baú Lonado	0,7%	1,1%	0,7%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	*0,4%*
Outras / Diversas	11,5%	12,4%	12,9%	13,4%	13,7%	12,7%	15,0%	14,1%	*14,2%*
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**	***100,0%***

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

(*) Dado acumulado de Jan. a Out/2021

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Emplacamento do Setor

Reboques e Semireboques (em unidades)

Família	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Jan-Out/21	Jan-Out/20	Var.% 21/20
Basculante	12.583	10.277	4.984	3.795	4.515	7.839	13.011	17.292	*20.396*	*13.439*	*51,8%*
Graneleiro / Carga Seca	22.507	15.693	7.985	6.428	5.653	11.465	16.316	15.133	*14.388*	*12.176*	*18,2%*
Dolly	3.499	2.609	1.312	1.327	1.757	4.355	7.298	8.874	*10.348*	*6.975*	*48,4%*
Baú Carga Geral	6.454	5.259	2.635	1.455	2.264	4.221	5.854	6.849	*8.845*	*5.319*	*66,3%*
Baú Lonado	3.803	3.150	1.798	1.486	2.219	3.691	5.798	5.422	*6.169*	*4.374*	*41,0%*
Tanque Carbono	4.520	4.833	2.725	2.124	2.542	4.502	5.731	4.529	*4.481*	*3.706*	*20,9%*
Porta Conteiner	2.933	2.401	1.289	715	777	1.743	2.345	2.044	*2.277*	*1.733*	*31,4%*
Transporte de toras	1.218	2.298	1.805	1.304	1.094	1.336	1.730	997	*1.902*	*759*	*150,6%*
Canavieiro	3.154	2.963	1.178	1.550	1.107	1.638	1.351	1.488	*1.538*	*1.334*	*15,3%*
Baú Frigorífico	2.530	1.552	921	640	837	1.575	1.617	1.463	*1.448*	*1.168*	*24,0%*
Carrega tudo	2.171	1.766	1.185	841	834	867	1.056	1.315	*1.492*	*1.040*	*43,5%*
Especial	1.986	1.598	999	803	631	932	1.026	1.220	*1.259*	*991*	*27,0%*
Tanque Inox	1.803	1.504	615	571	546	385	265	546	*433*	*447*	*-3,1%*
Silo	924	599	234	123	93	84	94	230	*237*	*180*	*31,7%*
Tanque Alumínio	20	27	5	25	59	40	2	1	*0*	*1*	*-100,0%*
Total	**70.105**	**56.529**	**29.670**	**23.187**	**24.928**	**44.673**	**63.494**	**67.403**	***75.213***	***53.642***	***40,2%***

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

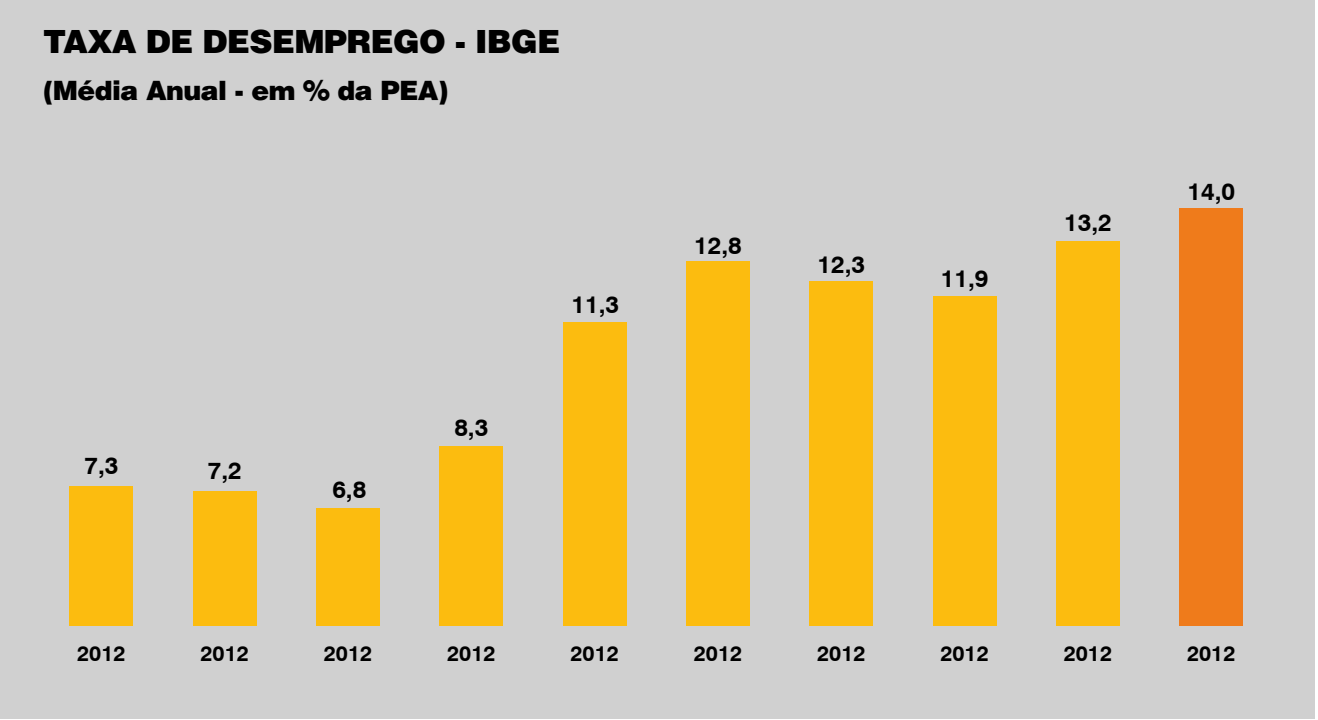
(*) Dado acumulado de Jan. a Out/2021

Carrocerias sobre Chassis (em unidades)

Família	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Jan-Out/21	Jan-Out/20	Var.% 21/20
Baú Alumínio / Frigorífico	41.562	36.503	22.800	16.660	15.594	20.585	24.354	24.042	*24.992*	*19.222*	*30,0%*
Graneleiro / Carga Seca	32.881	29.507	18.885	12.075	10.999	13.430	15.691	13.100	*14.519*	*10.520*	*38,0%*
Basculante	13.219	16.041	5.505	2.715	2.082	3.285	5.001	5.336	*6.091*	*4.215*	*44,5%*
Tanque	5.066	5.859	2.923	1.678	1.684	2.002	2.893	3.136	*3.448*	*2.567*	*34,3%*
Betoneira	1.942	1.508	559	296	171	172	568	890	*1.344*	*664*	*102,4%*
Baú Lonado	752	1.116	431	201	161	284	355	278	*257*	*221*	*16,3%*
Outras / Diversas	12.374	12.807	7.545	5.184	4.872	5.762	8.606	7.681	*8.380*	*6.071*	*38,0%*
Total	**107.796**	**103.341**	**58.648**	**38.809**	**35.563**	**45.520**	**57.488**	**54.463**	***59.031***	***43.480***	***35,8%***

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

(*) Dado acumulado de Jan. a Out/2021



Fonte: IBGE / Elaboração: Austin
**Projeção: Austin*

Pelo lado positivo destacamos o avanço do número de pessoas empregadas com carteira assinada, que deve superar a marca de 2,7 milhões de pessoas no com novos empregos. Além disso, há os resultados das contas públicas de 2021 muito inferiores ao estimado pelo governo, além do importante resultado das contas externas com recorde do saldo da balança comercial e que têm, recorrentemente, melhorado o nível de solvência externa do país e contribuído para aliviar as tensões sofridas pela taxa de câmbio.

Já pelo lado negativo, além dos fatores que estão afetando o nível de preços da economia e exigido da autoridade monetária maior rigor em suas decisões (alta mais forte da taxa de juros básica), a queda de braço entre o Poder Executivo e o Poder Judiciário tem deixado os investidores com as barbas de molho. Ou seja, os investidores estão reagindo com forte redução da exposição ao risco, e os ativos brasileiros amargam as consequências: queda da bolsa de valores, desvalorização do real, elevação do risco país e aumento das taxas de juros futuros, fatores que, no tempo, emperram e atrofiam o crescimento e desenvolvimento econômico nacional.

Por fim, reforço que a engrenagem do crescimento sustentável e do desenvolvimento econômico somente ganhará força e tração quando ocorrer a aprovação das reformas estruturantes com foco nas medidas de austeridade fiscal e uma ampla e forte agenda apoiada nos princípios da ESG (environment, social, and governance) que possam contribuir para maior estabilidade e confiança dos agentes econômicos em médio e longo prazos.



Alex Agostini
Economista-chefe da Austin Rating, coordenador da área de projetos e estudos especiais e responsável pela área de rating de entes públicos



NOS AGUARDE, FUTURO!

Carregando no peito o orgulho de ser 100% nacional, o Grupo Mira é pioneiro e líder nas regiões Centro-Oeste e Norte. São 43 anos transportando cargas fracionadas utilizando o que existe de mais moderno e eficiente em logística e transportes para atender diversos segmentos.

Sabemos de nossa responsabilidade. Preservamos nossos sonhos, propósitos e perseverança colocados em prática diariamente. Temos muita estrada para rodar em direção a um futuro gigante, que com certeza vamos construir juntos, com otimismo, respeito, inovação e vontade de acrescentar e crescer.

- **+ de 20 filiais que integram as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Norte**
- **+ de 600 veículos em frota**
- **Time conceituado e qualificado**
- **Segurança e tecnologia com gerenciamento de riscos, rastreamento e outros**
- **Certificações e licenças ANVISA, ISO 9001, SASSMAQ e outros**
- **Reconhecimento em prêmios, como o Top Transportes**

mira.com.br
miratransportesotm
miratranpsortes

#somosmira
#nosaguardefuturo

MIRA Transportes

Sistema TIR é facilitador e garantia no transporte rodoviário internacional, diz Secretário-Geral da IRU

Formado em Ciência Política, Economia e Relações Internacionais pela Universidade de Carleton de Ottawa, Umberto de Pretto ingressou na IRU em 1995, como Chefe de Assuntos Econômicos. Em 2002 foi nomeado Secretário-Geral Adjunto, para em 2013, se tornar oficialmente o Secretário-Geral da União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU). Representando a IRU no anuário da NTC&Logística, Umberto de Pretto avalia a importância do CARNET TIR para o Brasil, "o sistema TIR é um facilitador e uma garantia do mercado das trocas internacionais e do transporte rodoviário internacional, sendo assim uma das parcerias público-privadas mais antigas e duradouras do mundo"

Como você avalia o avanço de políticas voltadas à infraestrutura no Brasil nos últimos anos?

Inicialmente gostaríamos de salientar a grande satisfação da Organização Mundial de Transporte Rodoviário (IRU) em poder contribuir com as suas perspectivas para o anuário da NTC&Logística (NTC) de 2021-2022.

Como organização mundial de transporte rodoviário e representando mais de 3,5 milhões de empresas de transporte rodoviário em todo o mundo, a IRU está ciente dos significativos desafios e oportunidades que a nossa indústria enfrentou no ano passado no Brasil e no mundo.

Como em outros países ao redor do mundo, os esforços visando à substituição de processos físicos (em papel) por processos digitais tem sido um desenvolvimento contínuo no Brasil que o setor de transporte rodoviário geralmente tem apoiado – algumas empresas de forma mais apreensiva e outras de uma forma mais agressiva.

É certo, porém, que a atual pandemia do COVID-19 acelerou o impulso para a digitalização, exigindo menos contato humano e em papel e mais documentos digitais. Por sua própria natureza, o e-commerce e seu crescimento têm impulsionado tanto os prestadores de serviços de transporte quanto os proprietários de cargas, visando facilitar e acelerar o processo de atendimento e de entrega de mercadorias das fábricas aos armazéns e às residências em um ambiente totalmente digital.

Outro ponto a salientar é o conceito de infraestrutura soft, o qual visa à inclusão de equipamentos de alta tecnologia, de software e de redes de alta velocidade que aumentam a agilidade de transporte e de logística. Esse conceito está sendo discutido no mesmo nível do planejamento de infraestrutura hard, que se concentra no planejamento de estradas, de pontes e de áreas de descanso. Conceitos como melhorias de "segurança e proteção" são elementos centrais do investimento em infraestrutura física. No entanto, esses termos também podem ser alocados para um mundo digital no qual os dados são produzidos, armazenados, transmitidos e utilizados por atores da cadeia de suprimentos,



como clientes, provedores de serviços e agências governamentais, mas também concorrentes ou, potencialmente, organizações criminosas.

Desta forma, se faz necessária a existência de uma política robusta que proteja as empresas de transporte de abusos, de atividades ilegais e de sua vulnerabilidade digital e que ao mesmo tempo as beneficie do desenvolvimento de infraestrutura digital em larga escala. Inclusive, cabe salientar algumas questões relevantes que estão sendo suscitadas por empresas de transporte rodoviário (uma vez que veículos e sistemas de bordo produzem uma grande quantidade de dados para aumentar a eficiência e eficácia operacional): quem é o dono dos dados? É quem armazena os dados?

Além disso, na qualidade de representantes e de líderes da indústria, precisamos garantir que os governos invistam em infraestrutura leve e pesada no Brasil para que o transporte rodoviário possa ajudar outros setores econômicos a entregar seus produtos aos mercados nacional e global visando desta forma ao crescimento econômico. Isto inclui a construção de novas estradas e a manutenção das rodovias existentes, as quais são a base do nosso trabalho diário e que continuamos a usar em larga escala já que nossa indústria fornece alimentos, medicamentos, roupas e outras necessidades básicas, inclusive durante a pandemia da covid- 19. Também é imprescindível garantir que os nossos "heróis da estrada", motoristas profissionais, tenham áreas adequadas e seguras para o descanso necessário.

Por fim, podemos mencionar que os esforços do Brasil no estabelecimento de Conhecimentos de Embarque e de faturamento eletrônicos são comparáveis aos esforços da IRU na implementação da versão digital da Convenção CMR (e-CMR). Com base na nossa experiência, recomendamos que tais esforços contem com a contribuição da NTC e de seus membros, compartilhando com os setores responsáveis as suas preocupações, desafios, soluções e potenciais melhorias para atender às necessidades operacionais diárias do transporte rodoviário.

A NTC&Logística é a única entidade do segmento transportador filiada à IRU. Como vocês avaliam essa parceria?

A NTC é reconhecida globalmente como representante líder da indústria de transporte rodoviário, e estamos extremamente orgulhosos de contar com ela como membro da família da IRU desde 1970. É É uma honra compartilhar e apoiar as rápidas mudanças que testemunhamos juntos nos últimos 50 anos, as quais impactaram sobremaneira o setor de transporte rodoviário. A participação de vários presidentes da NTC em reuniões estatutárias da IRU, incluindo nossas assembleias gerais, bem como a participação da NTC no Congresso Mundial da IRU, inclusive em nosso último evento em Omã em 2018, mostram a forte e ativa indústria de transporte rodoviário no Brasil. Isso mostra como a NTC leva sua perspectiva a eventos regionais e globais sobre as últimas tendências e tecnologias implementadas pelas empresas.

O apoio de membros como a NTC permitiu que a IRU realizasse grandes conquistas, e vemos esta parceria crescendo à medida que trazemos um foco maior para o Brasil e para as Américas.

Além disso, acreditamos que essa parceria também possibilita que a IRU e a NTC continuem a dar uma visibilidade maior ao nosso setor, o qual deve ser impulsionado, principalmente em vista do impacto positivo que possui na manutenção operacional das cadeias de suprimentos e dos estoques, os quais devem se manter abastecidos durante a pandemia da covid-19.

Queremos também apoiar iniciativas que destaquem a essencialidade do transporte rodoviário na economia, bem como a necessidade de os proprietários de cargas respeitarem nossos motoristas e tratá-los com humanidade durante a carga e a descarga de mercadorias em suas instalações. Temos orgulho de ter iniciado a campanha Support Our Drivers (Dê Apoio a Nossos Motoristas, em tradução livre). A adesão da NTC a essa iniciativa global nos permite levar essa importante mensagem em 2022 e nos anos seguintes.

A IRU também constrói relações e parcerias sólidas com todos os seus membros, os quais lhe fornecem informações do mundo inteiro. Essas parcerias visam a um "intercâmbio de conhecimentos", algo que se tornou mais fácil e ágil com a implementação da nossa nova Plataforma de Inteligência, um hub de dados e informações práticas fornecidas por todos os nossos membros. Dessa forma, a NTC pode receber o suporte necessário à concepção e ao desenvolvimento de políticas a favor da melhora das operações do setor.

Além disso, a IRU oferece apoio a eventos com palestrantes e representantes da indústria de outros países que compartilham suas experiências com a NTC e com seus membros do Brasil.

No entanto, ainda temos muito a fazer, seja melhorando a imagem do transporte rodoviário globalmente, fortalecendo a facilitação do comércio ou fornecendo suporte à profissionalização das empresas de transporte rodoviário e a seu pessoal. A NTC é uma parceira fundamental nesses projetos.

Como você avalia a importância do CARNET TIR para o Brasil e as vantagens econômicas e logísticas? Além disso, quais países da América do Sul aderiram ao TIR e qual a importância da NTC&Logística em relação ao andamento desse projeto?

O sistema Transportes Internacionais Rodoviários (TIR) é um sistema de trânsito internacional que se baseia em uma convenção da ONU (a Convenção TIR), implementado em uma parceria público-privada internacional iniciada em 1949.

O sistema TIR é um facilitador e uma garantia do mercado das trocas internacionais e do transporte rodoviário internacional, sendo uma das parcerias público-privadas mais antigas e duradouras do mundo. Ao longo da sua evolução, a sua flexibilidade de adaptação a um ambiente econômico e geopolítico em constante mutação fez do sistema TIR o mais eficaz acordo multilateral

de comércio em vigor que promove o transporte sem negligenciar os instrumentos de segurança.

A adesão de um país ao Sistema TIR lhe propicia 1) a facilitação dos procedimentos de passagem nas fronteiras e do cumprimento das formalidades alfandegárias na partida e na chegada (e não a cada fronteira); 2) a garantia ao pagamento dos direitos e das taxas alfandegárias; 3) o impulso nas trocas internacionais e a consequente redução de custos; 4) a utilização de pré-declarações e de ferramentas de gestão de risco on-line e sem custos, entre outros benefícios.

Como é de conhecimento notório, tempo é dinheiro! Assim, o processamento de cargas e de veículos que trafegam sob o sistema TIR, e principalmente sob a solução TIR digital, resultará em 1) economia financeira para a transportadora, reduzindo o tempo que caminhões e motoristas levam nas passagens de fronteira; 2) aumento da capacidade de processamento da alfândega; 3) aumento do comércio e de volumes e a possibilidade do aumento da arrecadação de receitas desses fluxos de carga. Além disso, a aceleração dos procedimentos nas fronteiras também beneficia as operações logísticas, permitindo que os operadores de transporte entreguem a carga mais rapidamente aos clientes. Em essência, os escritórios alfandegários, os transportadores e os proprietários de cargas se beneficiam da implementação do TIR, tornando-se uma operação em que todos os relevantes intervenientes são beneficiados.

Como o TIR exige que a indústria e o governo trabalhem em conjunto, criando uma relação sólida como parceiros de trabalho, a IRU acredita que a parceria com a NTC será de grande importância para impulsionar a adesão e a implementação do TIR no Brasil e para o comércio regional na América do Sul. No Brasil, a NTC pode ser a força motriz dessa parceria trabalhando em estreita colaboração com as autoridades nacionais. Por exemplo, a NTC pode desempenhar um papel importante na profissionalização dos operadores de transporte em conformidade com as disposições da Convenção TIR.

Atualmente, Argentina, Canadá, Chile, Estados Unidos e Uruguai são os países das Américas que aderiram à Convenção TIR, países com os quais o Brasil mantém relações comerciais muito estreitas e três dos quais compartilham fronteiras terrestres internacionais.

Além disso, a Guiana Francesa, um departamento ultramarino da França e, portanto, também beneficiário do TIR, incentivou o Brasil a aderir ao TIR visando à facilitação do comércio transfronteiriço.

O TIR também pode ser considerado um instrumento adicional facilitador para o comércio no MERCOSUL e no resto da América do Sul, e ainda com outros países do mundo que são signatários do TIR, incluindo União Europeia, China, Rússia, Oriente Médio e outros. Por exemplo, por meio da iniciativa dos Corredores Bioceânicos, o Brasil poderia usar o TIR para chegar aos portos chilenos de forma mais eficiente, através de múltiplas fronteiras, e assim enviar cargas para a Ásia.

É importante destacar ainda que o TIR é um acordo "intermodal" que permite que cargas e contêineres viajem pelo mundo sob uma única garantia e sob um único sistema, acelerando o processamento de embarques pelas alfândegas do ponto de origem ao destino final e acelerando a saída de cargas dos portos pelas alfândegas. Dessa forma, em termos de comércio entre o Mercosul e a União Europeia, o transporte de cargas também se beneficiaria de processos acelerados de carga e descarga nos portos, como vimos nas operações no Mediterrâneo.

Vimos recentemente também os benefícios da implementação do TIR no Oriente Médio e temos certeza de que o Brasil e seus parceiros comerciais regionais se beneficiariam muito de um instrumento comercial global na América do Sul. À medida que o Brasil continua a aumentar seu comércio internacional regional e globalmente, a Convenção TIR pode ajudar o setor a acelerar e simplificar o comércio e o transporte, removendo longos processos de fronteira que desperdiçam recursos financeiros e humanos, bem como tempo, para empresas de transporte e profissionais.

E facilitar o comércio através das fronteiras internacionais é algo que o TIR e a IRU realizam há mais de 70 anos!

Como você avalia o transporte de cargas na América Latina?

Cada região tem desafios únicos e específicos. A América Latina não é diferente. Contudo, a região compartilha de um fator comum e essencial a todos os outros países do mundo: sem caminhões, tudo para!

Embora o setor de transporte rodoviário tenha muitos desafios na América Latina, a indústria é um ator essencial no desenvolvimento econômico, na geração de empregos e no apoio a todos os outros setores da indústria para levar seus produtos ao mercado. É um setor em que muitas empresas são agora dirigidas por familiares e empresários de segunda ou de terceira geração. Inclusive, a IRU gostaria de aproveitar esta oportunidade para parabenizar a NTC e seu programa Jovens Executivos, a COMJOVEM, por estabelecer um encontro da indústria em que os novos líderes do transporte rodoviário se reúnem para compartilhar conhecimento, informações e experiências.

Em alguns países da região, mais de 90% das cargas são movimentadas por caminhões, e em muitos outros países da América Latina este movimento é superior a 80%. Da mesma forma, embora existam várias empresas de grande porte operando no mercado interno, a grande maioria das operações é realizada por operadoras de pequeno e de médio porte, representando mais de 90% das empresas na maioria dos casos.

Um importante desafio na América Latina é a renovação da sua frota de veículos, que é muito antiga. Alguns países têm veículos comerciais com idade média de 17 anos ou mais. Portanto, há grande oportunidade de desenvolvimento para a América Latina nas áreas de renovação e de modernização da frota, com veículos que tendem a poluir menos e que possuem tecnologias de segurança e de proteção mais avançadas, além de maior confiabilidade. A IRU participou da feira de caminhões organizada pela NTC, FENATRAN, um evento de ponta que apresenta os mais recentes equipamentos e tecnologias disponíveis para empresas de transporte rodoviário no Brasil e na América do Sul. Precisamos tomar todas as medidas possíveis para modernizar a frota de veículos comerciais na região.

Outra área em que devemos nos concentrar são as estruturas regulatórias sólidas e a necessária fiscalização para reduzir a participação de atores informais no setor. Os operadores informais têm um impacto negativo direto na segurança viária e no meio ambiente e representam uma desvantagem competitiva para todas as empresas profissionais que operam dentro da lei e dos regulamentos, afetando diretamente suas receitas. Os países devem trabalhar para "formalizar os informais" ou para garantir que a aplicação das leis não permita que eles operem.

Por falar em receita, o impacto do aumento dos custos de combustível, os aditivos para novos motores, os altos custos de pedágios e de outras taxas rodoviárias e da carga tributária geral sobre as operações das transportadoras são desafios comuns que são mencionados à IRU por nossos membros e amigos na América Latina.

Assim, por meio de nossa Plataforma de Inteligência, a IRU espera poder trabalhar diretamente com dados fornecidos pela NTC e por outros membros da região para melhorar o benchmarking dos transportadores (em comparação a operações semelhantes realizadas em outros países e regiões) e para auxiliar os esforços de advocacy para melhorar os ambientes operacionais.

A IRU está pronta para trabalhar com a NTC e com outros membros, além de instituições financeiras internacionais, para ajudar a apoiar o desenvolvimento do transporte rodoviário na América Latina e na região.

Quais projetos a IRU tem planejado para 2022 em contribuição ao transporte de cargas?

A crise contínua da covid-19 e os vários impactos econômicos, sociais e políticos que ela impôs ao mundo não têm precedentes. As cadeias de suprimentos globais e regionais estão em desordem, afetadas por várias e diferentes questões operacionais. Mas uma coisa está bem clara: os serviços de transporte rodoviário são essenciais para manter as cadeias de suprimentos, estoques e lojas de varejo bem abastecidas com bens essenciais do dia a dia, inclusive no Brasil. A IRU continua trabalhando junto aos órgãos públicos no tocante às restrições impostas

equivocadamente ao setor durante a pandemia, incluindo aquelas que afetam as operações domésticas e transfronteiriças. Devemos continuar pressionando os governos e as organizações internacionais para que os comércios doméstico e global não sejam prejudicados por soluções injustas e descabidas.

Além disso, estamos trabalhando em importantes iniciativas globais que têm impacto no transporte rodoviário atual e futuro. As iniciativas de sustentabilidade e de descarbonização trarão mudanças revolucionárias, mas provavelmente também disruptivas. O desenvolvimento de novas tecnologias de veículos e de motores e dos combustíveis necessários (incluindo combustíveis alternativos), bem como as infraestruturas e as redes de distribuição ainda a serem desenvolvidas para garantir a sua disponibilidade, foram temas centrais em 2021 e continuarão sendo em 2022. O projeto Green Compact, lançado pela IRU em 2021, ajudará a orientar a nossa indústria global e seus reguladores, fornecedores e clientes a alcançar a neutralidade de carbono nas próximas três décadas. Aguardamos a contribuição da NTC nesta área, considerando sua experiência com combustíveis alternativos e com o aumento da produtividade dos equipamentos.

Conforme discutido anteriormente, o apoio à implementação da digitalização em substituição aos processos físicos continuará. Precisamos garantir que as operações não sejam indevidamente interrompidas e que a digitalização seja implementada quando e onde fizer sentido. Neste sentido, o governo e a indústria precisam trabalhar lado a lado de maneira conjunta e cooperativa.

Compartilhar experiências nacionais com membros regionais e globais para lidar com a escassez global de motoristas também é fundamental. Uma pesquisa realizada pela IRU mostrou que 24% dos cargos de motorista profissional não são preenchidos globalmente. Devemos incentivar os governos a combater a escassez crônica de motoristas, reduzindo a idade mínima para motoristas profissionais quando necessário visando atrair uma demografia mais jovem para nossa profissão. Além disso, deve-se treinar mulheres e facilitar o acesso delas para atraí-las ao setor. A IRU tem ciência de que os membros do NTC vêm liderando a contratação de mulheres como motoristas e para outras áreas operacionais e administrativas de suas empresas. Esperamos poder divulgar e dar apoio a essas iniciativas nacionais quando possível e parabenizamos a NTC e seus membros por essas iniciativas.

Nossa agenda de trabalho de advocacy é também extensa. Engloba os temas da covid-19, as interrupções na cadeia de suprimentos, o aumento dos preços dos combustíveis e as iniciativas iminentes de descarbonização.

Também trabalhamos ativamente na expansão e na implementação do TIR em diversos países.

Todos devemos trabalhar juntos como uma indústria global a favor do transporte rodoviário. A IRU agradece a participação ativa e o apoio da NTC na defesa de milhões de empresas, funcionários e consumidores em todo o mundo que dependem do transporte rodoviário todos os dias.

Qual mensagem você deixaria para os transportadores brasileiros?

Gostaríamos de lembrar que todas as empresas brasileiras de transporte rodoviário fazem parte da grande família global da indústria, a IRU, a qual entende os desafios vivenciados pelos transportadores e se solidariza com eles. Esses são problemas que ocorrem no mundo inteiro. A indústria está em constante mudança, desde a digitalização até os padrões de motores. Todos os dias temos notícias de pequenas, médias ou grandes empresas que gostariam de se especializar ainda mais em operações específicas (como mercadorias perigosas ou cargas consolidadas) ou em oferecer serviços logísticos multimodais mais integrados e de valor agregado.

Queremos trabalhar com vocês em 2022 para criar e compartilhar conhecimento e ideias que ajudem os operadores de transporte rodoviário a ter sucesso, nacional e internacionalmente. A IRU apoiará a NTC e a indústria brasileira compartilhando informações, dados e, possivelmente, soluções para os desafios que as empresas enfrentam no Brasil. O nosso programa RoadMasters, por exemplo, propicia ferramentas aos transportadores para alcançar níveis mais altos de profissionalização.

Em poucas palavras a nossa mensagem, em nome da família IRU, para os nossos amigos da indústria brasileira é: "Vocês podem contar conosco. Já contamos com vocês!"

INCT: Sua Importância e o objetivo por trás da formação do estudo

Para atender aos interesses e às necessidades dessa gama de associados, a NTC&LOGÍSTICA criou uma estrutura técnica, composta por vários departamentos técnicos, com especialização em transportes e assistida por profissionais do mais alto gabarito e renomados no mercado, incluindo técnicos, advogados e professores.

Entre esses departamentos técnicos está o Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (DECOPE), responsável por estudos técnicos voltados à apuração de custos de transporte rodoviário de cargas e logística, por estatísticas do setor, por estudos macroeconômicos e pela formação de índices de custos referenciais do setor (inflação), dentre eles Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada (INCTF) e o Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação (INCTL), entre outros.

Os INCTF e INCTL têm como objetivo principal medir a evolução dos custos operacionais de transporte rodoviário de cargas e são índices do setor de transporte com grande repercussão e credibilidade, publicados no site da NTC e de to-



das as entidades que representam o transporte, bem como em outros meios de comunicação. Além disso, servem de instrumento de atualização de contratos públicos e privados no mercado de frete.

Estrutura dos índices

Do ponto de vista técnico, a fórmula de cálculo do INCT é um índice de Laspeyres modificado e, portanto, caracteriza-se por ter pesos variáveis e quantidades fixas (base de ponderação constante).

A fórmula do índice de Laspeyres modificada foi elaborada pelo Census of Bureau dos EUA nos anos 1970. É a fórmula de cálculo de número-índice mais usada no mundo inteiro. Contudo, como pressupõe quantidades fixas, o DECOPE e a NTC&LOGÍSTICA atualizam a sua base de ponderação periodicamente.

Índices – INCT F e L

A estrutura da planilha de custos da carga fracionada que serve como base para o INCTF contém custos operacionais de transferência – caminhão trucado com baú de alumínio, dos custos de coleta e distribuição; furgão leve e caminhão ¾ com baú de alumínio – e contém as despesas administrativas e de terminais. Nessa planilha não estão contempladas a margem de lucro, impostos ou pedágio.

A base do INCTL é composta dos custos operacionais de um cavalo mecânico e de um semirreboque baú duralumínio com três eixos utilizado na operação de lotação, mais os custos administrativos e de terminais.

A atualização dos preços dos insumos que compõem a planilha é feita mensalmente por meio de pesquisas de mercado.

Os principais insumos da estrutura de custos da carga fracionada são salários dos motoristas, ajudantes e oficina, remuneração de capital, depreciação de veículos e equipamentos, seguros do casco do veículo e da carroceria, seguro contra terceiro, licenciamento, pneus, manutenção, combustível (óleo diesel e arla-32), lubrificação, rodoar, recapagem, óleo de câmbio e cárter, despesas administrativas, entre outras.

O resultado da variação é mensal e está disponível no site **www.portalntc.org.br**.

Em função de o peso dos insumos ser diferente para cada distância, combustível na longa e mão de obra na curta distância, por exemplo, o INCT apresenta-se em cinco faixas de quilometragem distintas:

- Muito curta: 50 km
- Curta: 400 km
- Média: 800 km
- Longa: 2.400 km
- Muito longa: 6.000 km

No caso do INCT-F, é contemplada também a variação dos custos para as distâncias nas operações de coleta e de distribuição nas faixas:

- Curta: 10 km
- Média: 40 km
- Longa: 90 km



Antonio Lauro Valdivia Neto
Especialista em transportes, engenheiro de transportes, pós-graduado e mestre em administração de empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC)

A evolução dos custos do transporte rodoviário de cargas em 2021

Embora parte significativa da população brasileira esteja vacinada, o ano de 2021 não foi fácil para o setor de transporte rodoviário de carga e tudo indica que em 2022 as coisas não devam melhorar, pois será um ano eleitoral. O cenário do ano mostra ascensão da inflação em níveis altíssimos, e é oportuno lembrar que estamos passando por um período difícil, com os combustíveis acumulando uma alta de quase 50% em 12 meses. Além disso, o estado de pandemia persiste e ocasiona queda na demanda de carga aliada a aumentos de custos dos demais insumos na casa de 20 a 30%.

Desta maneira, observamos que ao longo do ano o transportador viu suas receitas encolherem por conta do menor volume de carga, dos fretes mais baixos e dos seus custos aumentarem por conta da elevação dos insumos e da mão de obra, além do aumento da participação dos custos fixos devido à queda na produtividade.

EVOLUÇÃO DOS PRINCIPAIS INSUMOS

EVOLUÇÃO DOS INSUMOS	Unidade	AGOSTO/2021 (%) variação últimos 12 meses	(%) variação ano
Óleo diesel S-500	litro	36,57	26,77
Óleo diesel S-10	litro	35,61	25,65
Óleo de câmbio	litro	8,81	8,81
Óleo de cárter	litro	4,27	4,27
Salário de motorista	mês	7,59	7,59
Manutenção	R$/km	9,85	6,54
Pneu	unidade	20,31	17,06
Rodoar	unidade	3,89	0,00
Recapagem	unidade	2,50	0,00
Lavagem	unidade	3,40	0,00
Seguros	unidade	30,58	22,06
		(%) VARIAÇÃO NO ANO	
	Carga	Fracionada	Lotação
Despesas Indireta	R$/ton	8,66	23,65
Veículo rodoviário	unidade	28,72	21,43
Veículo urbano	unidade	23,64	-
Semi Reboque	unidade	-	8,73

Fonte: Depto. Custos Operacionais e Pesquisas Econômicas/NTC&Logística

Combustível – diesel

O ano de 2021 começou com um aumento expressivo de combustível já em fevereiro de 12,49% para o diesel S10 e de 13,23% para o diesel comum. No princípio de maio, houve outro reajuste de 6,67% para o diesel S10 e de 6,87% para diesel comum, e vale ressaltar que essas variações se dão pelo acompanhamento do preço médio Brasil divulgados pela ANP, que se incorporado integralmente ao preço final chega-se a um acumulado de quase 30% no ano.

É evidente que o peso do combustível nos custos do transporte é calculado em função da quilometragem que o veículo roda em suas operações. Desta forma, quanto mais se roda, mais combustível se consome e maior é a participação deste no custo total da operação.

Mão de obra – motoristas e ajudantes

Com a retomada do mercado e com a flexibilização das restrições, os reajustes salariais do setor atingiram em 2021 a média de 7,59%. Neste caso, por se tratar de um custo fixo, o peso da mão de obra tem maior participação nas operações nas quais se roda pouco. Essa característica faz com que o segmento de carga fracionada, que demanda uma quantidade grande de funcionários, tenha um peso significativo da mão de obra, principalmente nas operações de coleta e entrega, nas quais o veículo roda pouco e normalmente se trabalha com uma tripulação composta de um motorista e um ou dois ajudantes.

Veículo – caminhão, cavalo mecânico e semirreboque

Outro insumo que tem uma participação expressiva é o veículo e o seu implemento pois seu valor influencia vários custos, como manutenção, taxas e impostos, que têm como base o valor do veículo (IPVA) e o seguro do casco além da depreciação do veículo e da remuneração do capital empatado.

O valor do veículo subiu substancialmente neste ano: aqueles com vocação rodoviária tiveram aumentos expressivos de 25,08%, seguidos do veículo urbano utilizado na operação de transporte de coleta/entrega com 23,64%. O semirreboque da lotação e do caminhão trucado da fracionada tiveram seus preços praticamente estáveis ao longo do ano.

Despesas indiretas (administrativas)

As despesas indiretas têm papel significativo no segmento de carga fracionada, podendo representar, em alguns casos, quase metade dos custos envolvidos. No segmento de carga lotação, elas giram em torno de 10%. Fazem parte da relação destas despesas custos que tiveram aumentos consideráveis, como aluguel, mão de obra administrativa, energia elétrica, água e juros.

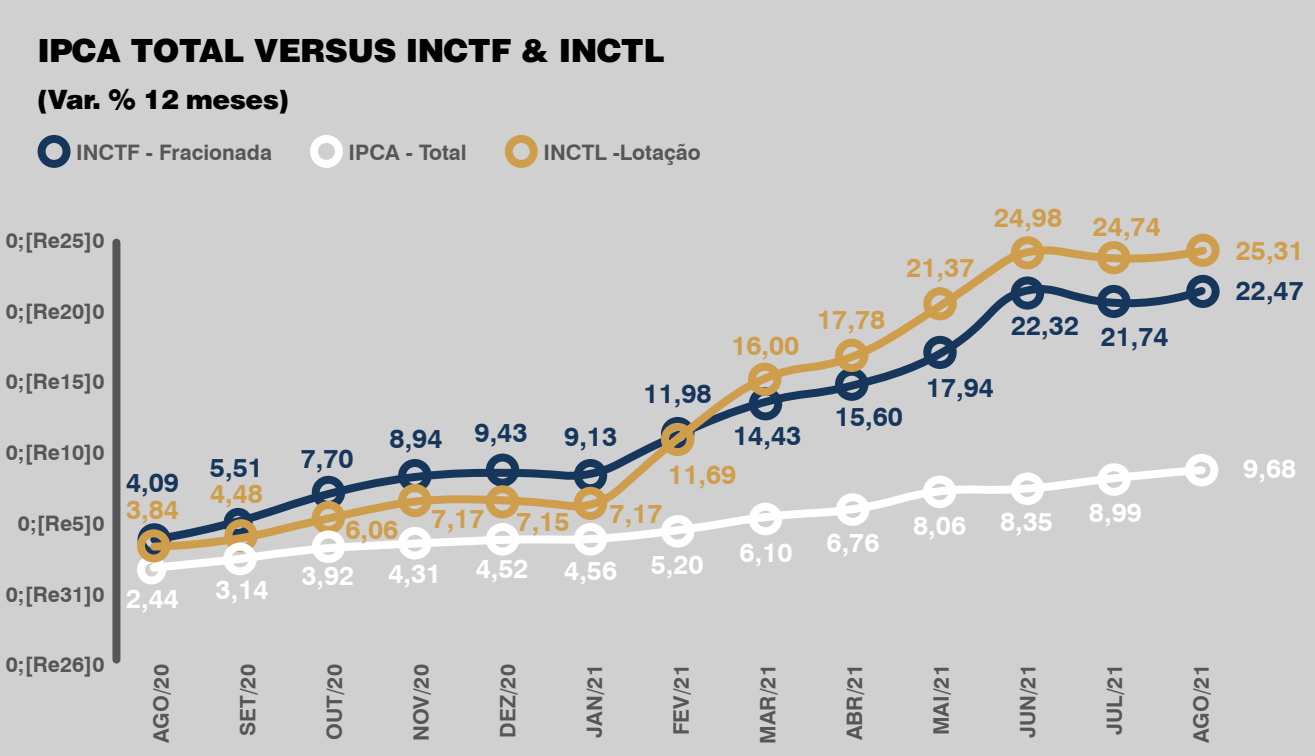
Demais insumos

Os outros insumos que tiveram variação contundente foram a manutenção com variação de 6,54%, seguros com 22,06% e pneu com 17,06%.

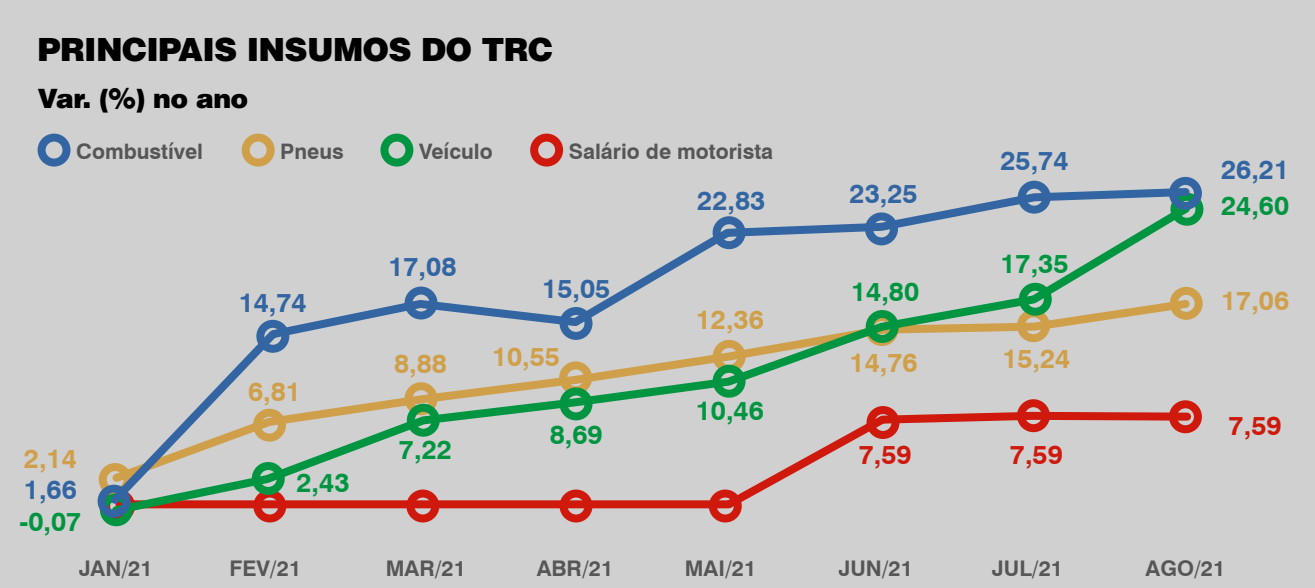
Panorama do Índice Nacional do Custo de Transporte de Carga (INCT)

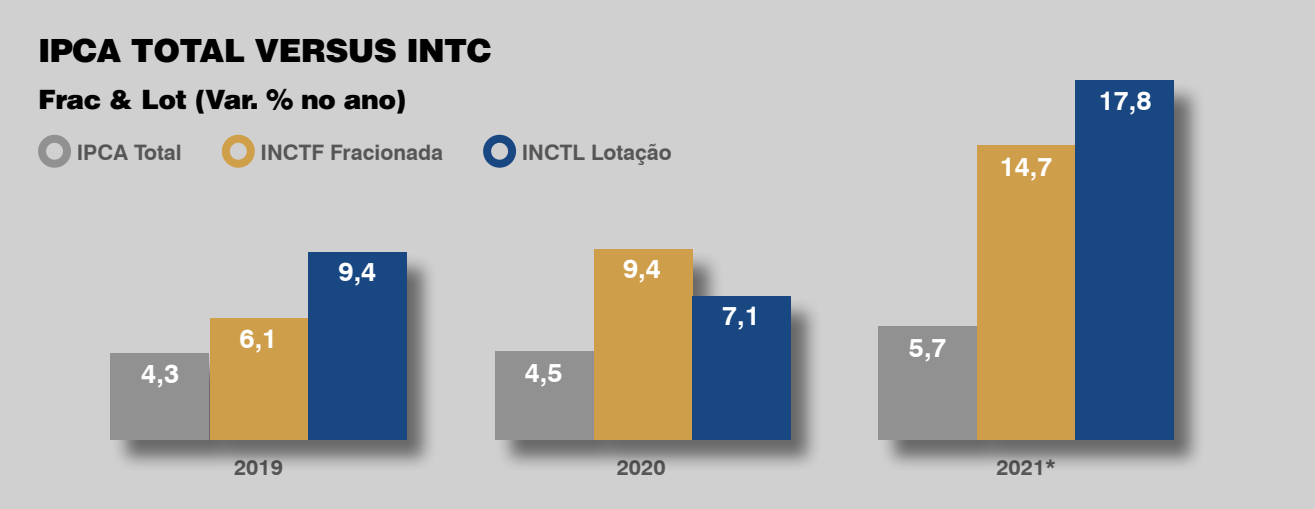
O Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas (DECOPE) da NTC&Logística é responsável por estudos técnicos voltados à apuração de custos de transporte rodoviário de cargas e logística, a estatística do setor, a estudos macroeconômicos e a formação de índices de custos referenciais que medem a inflação do setor. Dentre eles, os dois com maior destaque são o Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Fracionada (INCTF) e o Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga Lotação (INCTL).

A inflação do setor de transporte rodoviário de carga atingiu patamar histórico até agosto de 2021. O INCTL teve seu maior valor em 12 meses desde a sua criação em 2003, alcançando 25,31%, e o INCTF, com 22,47%, só teve valor superior há 26 anos, ou seja, em agosto de 1995.



Se observamos, é possível notar uma crescente no INCTL e no INCTF em relação ao IPCA, pois ao longo dos 12 meses houve aumentos expressivo de combustível que chegaram a 37%, de veículo a 25%, de seguros a 30,58%, de pneus a 20,31% e por fim o dissídio salarial a 7,59%. Já no ano, houve aumentos relevantes nos meses iniciais de 2021 por conta dos reajustes de óleo diesel na refinaria e em junho houve reajuste salarial da categoria, bem como um crescente aumento dos veículos rodoviário e urbano.





Fonte: IBGE e NTC / Elaboração: DECOPE / (*) Var % acumulado no ano até ago/21

Desde o início do ano, o INCT soma alta significativa em média de 16,25%, sendo 14,67% para o segmento de carga fracionada e 17,83% para lotação, valores que se colocam bem acima da inflação de 5,67% medida pelo IPCA. Sua trajetória é crescente, e tudo indica que o patamar alcançado em 2021 permaneça elevado em 2022.

Previsão para 2022

Estudos do DECOPE indicam que a inflação no TRC é, como já citado, a maior dos últimos 26 anos, causada principalmente pelo aumento do combustível. Até maio foram dois aumentos robustos de combustíveis, aliados a um repasse salarial em junho, além da elevação dos demais insumos do TRC.

Tudo indica que, se as situações política e econômica não se agravarem, em 2022 os custos deverão seguir no mesmo ritmo. Visto que as incertezas no campo político, a inflação alta e os efeitos da crise hídrica exercem pressões sobre a produção e sobre o consumo, com o risco eminente de racionamento, ainda pairam no ar as incertezas sobre o desfecho da pandemia no Brasil e no mundo.

Em vez de serem catastrofistas, sendo apenas realistas, é importante que as empresas que atuam ou que usam o transporte rodoviário de carga se conscientizem e levem em consideração em seu planejamento a pressão existente sobre o custo do setor em 2021 e muito provavelmente em 2022.

Vislumbramos que ocorram mais aumentos do diesel durante 2022. Razões para esta conclusão não faltam: basta verificar a variação do dólar e o aumento constante do preço do barril de petróleo.

Enfim, o ano não deve ser bom. Portanto, os empresários do setor devem ter o bom senso, apesar de o mercado não favorecer essa atitude, de trabalhar forte na valorização do seu serviço e, principalmente, na redução dos seus custos eliminando os desperdícios e aumentando a produtividade. É importante tomar muito cuidado com os acertos comerciais para que estes não contribuam para a piora da situação, providências que são necessárias para a preservação da saúde financeira e da capacidade de investimento das empresas do setor.

É aconselhável e prudente que o transportador e que seus contratantes negociem o repasse da inflação do período e das defasagens anteriores a fim de manter o equilíbrio de seus contratos e a manutenção da qualidade e da garantia dos serviços de transporte de forma sustentável.



Antonio Lauro Valdivia Neto
Especialista em transportes, engenheiro de transportes, pós-graduado e mestre em administração de empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC)



Fernando Sebastião da Silva
Economista e assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC).

Análise Conjuntural do Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas em 2021

O mercado de transporte rodoviário de carga está há quase dois anos enfrentando as mazelas impostas pela Pandemia do Coronavírus, e apesar dos números apurados pela pesquisa da NTC&Logística para o primeiro semestre de 2021 serem relativamente bons, os meses de julho e agosto não seguiram na mesma toada. Para complicar ainda mais a situação a inflação do setor medida pelo INCT indica números em patamares muito altos, anulando em boa parte a recuperação que se vinha tendo.

Agora, as esperanças se voltam para 2022, mas há que se resolver primeiro o imbróglio da fraca demanda doméstica que tudo indica que teremos e a incerteza política, pois teremos eleições em breve.

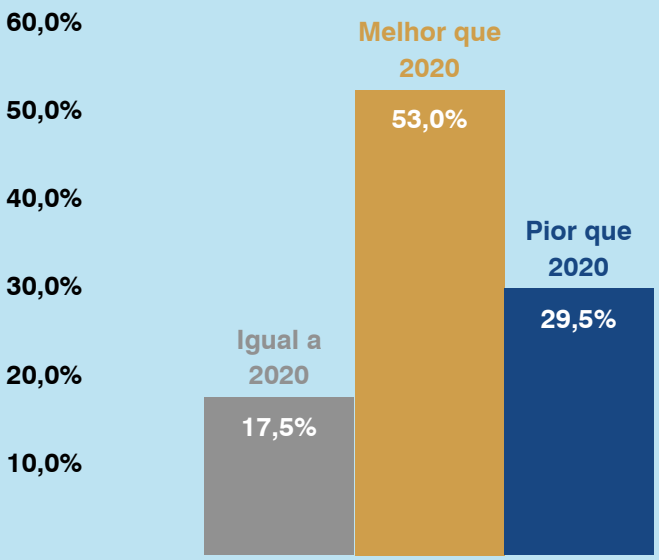
Se nos últimos meses o mercado teve que enfrentar uma pandemia causada por um vírus, daqui para frente teremos que conviver novamente com uma inflação, taxa de juros e dólar altos.

O setor de transporte no primeiro semestre de 2021

Os números do RNTRC mostram um aumento de pouco mais de 35 mil novos registros de ETC – Empresas de Transporte de Carga, um aumento de 16,3%, apesar do número de veículos da frota das empresas ter aumentado um pouco menos (9,5%).

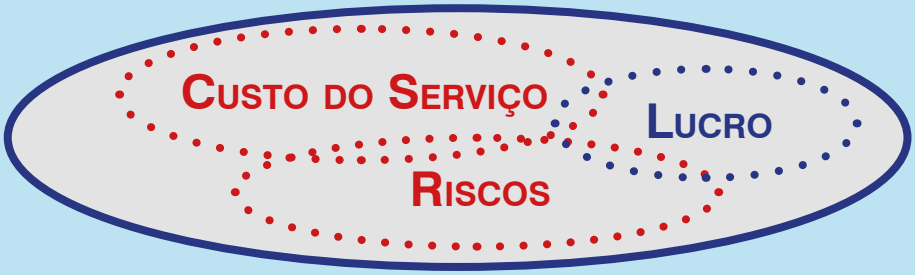
Se considerarmos a situação por que passa o Brasil e o mundo, podemos dizer que os números de mercado do TRC, mesmo estando muito longe do ideal, são relativamente bons. A pesquisa realizada pela NTC no meio do ano mostrou um setor que se adaptou muito rápido e de forma eficiente a nova realidade trazida pela pandemia. A maioria das empresas do setor (53%), no primeiro semestre apresentaram um desempenho melhor que em 2020 e as que disseram que o ano começou pior que no período anterior caiu de 36,4% para 29,5%.

Quanto ao resultado financeiro (lucro) 47% dos participantes da pesquisa afirmaram que ele aumentou um pouco (1,6% em média), 15,8% que conseguiu mantê-lo e 37,2% que tiveram uma diminuição da ordem de 5,1%.



O Comportamento do preço do TRC: o Frete

É importante observar que o frete juntamente com a quantidade de carga transportada é o instrumento que as empresas de transporte têm para geração da sua receita e assim ter recursos para pagar seus custos e despesas. Seguindo este racional, a receita, necessariamente, tem que ser suficiente para cobrir todos os custos da empresa, pagar os impostos devidos, cobrir os riscos envolvidos e ainda deve sobrar uma parcela de lucro para que a empresa possa fazer os investimentos necessários (para se atualizar tecnologicamente, atender novas exigências dos clientes e dos governos, se adaptar às mudanças etc) e remunerar os seus acionistas.



O valor do frete peso praticado pelo setor iniciou o ano com uma defasagem em relação aos custos envolvidos nas operações de transportes, calculada em 13,9%, valor que alcançou no meio do ano 18,7% - 21,1% no transporte de cargas lotações (fechadas) e 13,0% no transporte de cargas fracionadas.

Além disso, a cobrança dos demais componentes tarifários: frete valor, GRIS e as Generalidades, principalmente pelo segmento de carga lotação ou é desconhecida ou apesar da sua existência, elas simplesmente são ignoradas. Assim, a pesquisa mostra que:

- 41% não cobram frete valor – 16% na carga fracionada e 54% na lotação;
- 51% não recebem GRIS – 21% na fracionada e 66% na lotação;

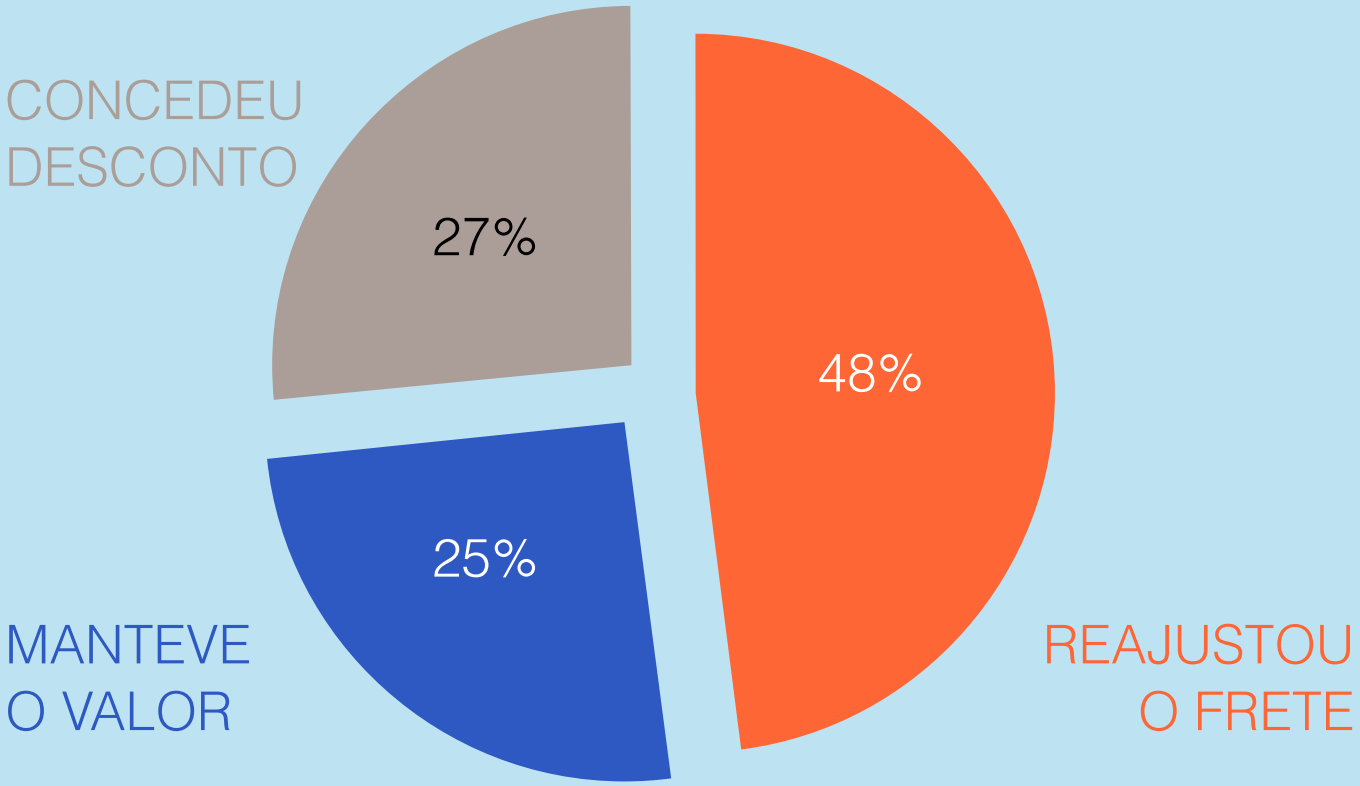
A pesquisa vem acompanhando nas suas últimas edições a cobrança da generalidade referente a taxa de cubagem, nas cargas fracionadas. E, sob este aspecto, vê-se que apesar da sua importância, 22% disseram que não fazem a cubagem das mercadorias transportadas.

Como se não bastasse à defasagem no frete peso, a falta de cobrança e o desconhecimento dos demais componentes tarifários, nada menos que 65% (no início do ano eram 70%) das empresas disseram estar recebendo frete com atraso, montante que, segundo elas, chega a comprometer 10,5% do faturamento. Isto, depois de terem cedido e estendido o prazo de pagamento, que passou de 36,4 dias em média para 41,8 dias. Os obstáculos enfrentados ao longo do ano não são só estes, a inflação do setor disparou e atingiu em agosto 22,47% no segmento de carga fracionada (INCTF) e 25,31% na carga lotação (INCTL), ambos para distância média de 800 km – este, por sinal, é o principal motivo de a defasagem ter crescido ao longo do ano, o que não é comum.

PERCURSO	DISTÂNCIA	CARGA FRACIONADA INCTF	CARGA LOTAÇÃO INCTL
		Variação acumulada 12 meses (%)	
Muito Curtas	50	21,45	28,21
Curtas	400	22,38	25,98
Médias	800	22,47	25,31
Longas	2.400	22,14	23,84
Muito Longas	6.000	22,96	22,95

A falta de reajuste do frete é outra coisa que contribuiu para o aumento da defasagem nos últimos meses, pois, só 43,7% conseguiram reajustar o seu valor, entretanto, muito abaixo da inflação (7,1%). A pesquisa indica que 25,2% não reajustaram nada e 26,5% concederam descontos médios de 7,9%.

Conclusão, no que compete ao frete, é importante que as empresas que atuam neste mercado passem a pensar seriamente em cobrar mais e melhor pelos serviços que prestam, pois, é um serviço trabalhoso, arriscado e com muitas incertezas, sem falar da parte burocrática.



Ao longo dos anos, o SETCEB tem um histórico relevante de lutas e conquistas.
É que, ao longo da pandemia, este legado não tem sido apagado.



Fale conosco

www.setceb.com.br - 71 3242-0397 -
secretaria@setceb.com.br
Av. EUA, 258 - Edf. Cidade de Aracajú,
nº 258 - Comércio - Salvador/Ba.

Previsão para 2022

A inflação do transporte rodoviário de cargas em 2021, medida pelo INCT, foi influenciada, basicamente, pelo aumento de praticamente todos os seus principais insumos, mão de obra, veículo (base do custo de seguro do casco, IPVA, depreciação, remuneração de capital e manutenção) e do combustível, além dos pneus, lubrificantes, aluguéis, água, energia elétrica etc. O que todos nós esperamos é que pelo menos o ritmo de aumentos se reduza e voltemos a ter uma inflação mais baixa e controlada nos próximos meses.

Não é bom para ninguém, ou quase ninguém, que o Brasil volte a ter inflação em patamar tão alto assim. Principalmente para o setor de transporte rodoviário de carga, que como se vê nas pesquisas não tem grande poder de negociação e, desta forma, não consegue repassar para o frete a inflação que sofre.

Tudo indica que no segundo semestre de 2021 e em 2022 a situação econômica deva melhorar, mas apenas um pouco, há ainda grandes problemas a serem enfrentados, como: o fim da pandemia e, muito provavelmente, deveremos ter uma nova crise energética em um ano de eleição presidencial. Tudo isto contribui para a maioria dos profissionais de mercado apostarem, a cada mês que passa, em um crescimento cada vez menor para o PIB do Brasil, tanto para 2021 quanto para 2022.

O primeiro semestre de 2021, segundo os números da pesquisa da NTC, foi bom para o setor, mas o segundo semestre começou dando um balde de água fria nas expectativas quanto à recuperação da economia e o aumento do volume de carga no segundo semestre de 2021 e também de 2022.

Cabe ao setor esperar que o mundo, e principalmente a China, se recupere o mais rápido possível e que São Pedro mande a quantidade de água que precisamos. No mais, independentemente do que acontecer, todos os transportadores devem fazer a sua lição de casa, controlando e diminuindo seus custos, melhorando a produtividade da frota utilizada e escolhendo melhor os seus clientes.

O futuro parece estar mais promissor com o fim da pandemia, mas ainda há uma inflação a ser controlada e as incertezas políticas trazidas pelas eleições de 2022. De qualquer forma, nestes dois últimos meses e anos o transportador aprendeu muito enfrentando situações muito ruins (recessão longa e pandemia) e com certeza está preparado para o que vier, sejam coisas boas ou ruins.

Por fim, é sempre bom lembrar ao transportador que ele deve valorizar mais o serviço que presta, cobrando e sendo remunerado de forma justa e adequada pelo serviço que entrega, condição que, infelizmente, ainda não vemos na grande maioria dos casos.



Antonio Lauro Valdivia Neto
Especialista em transportes, engenheiro de transportes, pós-graduado e mestre em administração de empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC)

Conheça o novo Hub de Inovação do SINDICAMP!

STECH
SINDICAMP

Idealizado no início de 2020, o Hub de Inovação do SINDICAMP (em sigla SINDITECH), chega ao universo digital com o olhar voltado à tecnologia e seu comportamento diante do mercado atual. Nos últimos meses, acompanhamos de perto a rapidez na evolução dos processos tecnológicos, colocando muitas funções anteriormente vistas de modo analógico, de modo inovador por intermédio das redes. Nos conectamos, inovamos, e agora, queremos conectar você!

Ao longo da história da Entidade, foi realizado um vasto trabalho de aproximação entre nós e nossos associados. Com serviços, eventos e conteúdos multimídia, criamos um canal direto para contribuir nos processos internos de cada empresa abarcada por nós.

Nosso Hub foi pensado com um olhar singular, voltado ao associado, o conectando com as mais variadas startups do país.

Confira a nossa nova plataforma acessando o QRCODE abaixo.



SINDICAMP
Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região

/sindicamp

O Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e seus impactos no TRC

Encerraremos o ano de 2021 com a chegada de mais uma obrigação para as empresas de transporte rodoviário de cargas, o DT-e

Publicada em 28/09/2021, a Lei nº 14.206, de 27 de setembro de 2021, instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e alterou diversas leis normativas do transporte rodoviário de cargas (TRC), dentre as quais: a Lei nº 11.442/07, que regulamenta o transporte rodoviário de cargas remunerado; a Lei nº 13.703/18, que trata do piso mínimo de frete; e a Lei nº 10.209/01, que dispõe sobre o vale pedágio obrigatório.

O DT-e nasceu por iniciativa do Ministério da Infraestrutura (Minfra) e tem por finalidade principal a unificação das informações das operações de transporte de carga no âmbito federal, considerando todos os modais de transporte de sua competência. No entender do Minfra, o DT-e constitui a principal iniciativa – e um legado da pasta – voltada à transformação digital no âmbito dos seus objetivos estratégicos na "inovação e desburocratização" do Planejamento Estratégico 2019-2022.

Como surgiu o DT-e?

Em março de 2016, deu entrada na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei (PL) nº 4.860/16, mais conhecido como "Marco Regulatório do TRC", que buscava instituir normas para a regulação do transporte rodoviário de cargas. O texto aprovado e encaminhado ao Senado Federal em junho de 2018, que hoje tramita como PLC nº 75/18, prevê em seu art. 11 a criação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), de registro obrigatório nas operações de transporte rodoviário de cargas.

Considerando que a tramitação legislativa é morosa e incerta, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tomou a si a iniciativa de criação do DT-e. Nesse sentido, realizou uma audiência pública em 2018 com o objetivo de obter subsídios e informações para propor uma resolução que instituísse o DT-e como instrumento para caracterização da operação de transporte rodoviário de cargas. A audiência se mostrou insuficiente para o objetivo desejado, e já naquela ocasião a NTC se manifestou formalmente contrária à criação de um novo documento de transporte, sugerindo a manutenção do uso do Manifesto de Documentos Fiscais eletrônicos, o MDF-e.

Em 2019, o Minfra retomou a ideia de criação do DT-e, desta vez com uma visão mais abrangente, buscando alcançar todos os modais de transporte de cargas e passageiros, expandindo assim o alcance do documento eletrônico. Nesse propósito, ao longo de 2019, o ministério desenvolveu diversas ações – particularmente junto a operadores de transporte, Congresso Nacional e Conse-



lho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) – na tentativa de criar o DT-e. Contudo, o assunto não prosperou dadas as controvérsias entre os envolvidos, que não visualizam o documento como uma simplificação da burocracia documental e sim como mais uma exigência aos operadores de transporte. Em todas essas ações, a NTC manteve-se atenta, e atuante quando necessária, em defesa aos interesses do TRC.

Em dezembro de 2019, foi apresentado na Câmara um novo projeto de lei sobre o assunto, o PL nº 6.093/19, cujo objeto é a criação do DT- e para o transporte de "coisas" – leia-se, cargas.

Apesar do desejo do Minfra, não houve avanços no trato da matéria ao longo de 2020. Porém, em março de 2021, o Ministério voltou a enfocar o tema em tratativas com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), que abriu espaços para que a NTC debatesse a temática com a equipe técnica do Minfra e apresentasse sugestões ao texto em elaboração a ser encaminhado como minuta para substitutivo ao PL nº 6.093/19. Essa interação foi fundamental pois, a partir daí, a NTC se fez presente em todas as discussões com a equipe técnica do Minfra, apresentando 47 sugestões de alteração na referida minuta, das quais 20 foram aceitas pela equipe.

Em maio do corrente ano, enquanto o PL nº 6093/19 tramitava na Comissão de Viação e Transporte (CVT) da Câmara acolhendo as sugestões propostas, para surpresa de todos foi publicada a Medida Provisória nº 1.051, de 18/05/2021, que instituiu o DT-e, culminando na recente

Lei nº 14.206/2021, objeto deste artigo, na qual estão contempladas diversas emendas sugeridas pela NTC.

No momento, com a Lei já em vigência, um grupo de trabalho foi oficialmente designado no Minfra para tratar da implementação do DT-e, e a NTC encaminhou ofício àquele ministério pleiteando sua participação, em nome do TRC, nas operações que envolvam o transporte rodoviário de cargas.

E o que é o DT-e?

Trata-se de um documento em formato exclusivamente digital de geração e de emissão prévias obrigatórias por meio de uma plataforma tecnológica digital com funções de identificação, de caracterização, de monitoramento e de fiscalização para a operação de transporte de cargas e de passageiros em território nacional. O documento pretende unificar informações cadastrais, comerciais, logísticas, sanitárias, ambientais, financeiras, de frete e de seguros contratados e demais informações decorrentes de exigências e de obrigações administrativas regulamentadas pelo governo.

Quem está obrigado?

O DT-e será exigido nas operações que envolvam o transporte rodoviário de cargas e passageiros, o transporte ferroviário, o aquaviário (hidroviário e cabotagem) e aéreo, inclusive o intermodal de cargas realizado por operador de transporte multimodal, bem como o transporte interestadual e intermunicipal de cargas. Destina-se, portanto, a embarcadores, transportadoras, operadores de transporte multimodal (OTM), operadores logísticos e transportadores autônomos.

Em princípio, estão desobrigados ao DT-e as operações que envolvam o transporte internacional de carga, o despacho de trânsito aduaneiro (DTA), o transporte interestadual ou intermunicipal de passageiros, o transporte coletivo municipal ou semiurbano, o transporte de mercadoria de pequena monta, o transporte de carga em veículo de passeio (categoria particular), aquele sem finalidade comercial ou lucrativa, bem como os serviços de entrega ou de transporte com origem e destino no mesmo município, os realizados por motoboys e courriers.

A quem se destina?

Embora o DT-e abranja todos os atores da atividade de transporte, fica claro que a sua criação foi pensada e beneficiará, particularmente, os transportadores autônomos de cargas, já que o DT-e permitirá ao transportador autônomo de cargas (TAC) antecipar recebíveis e renegociar dívidas, servirá como meio de comprovação de renda para obtenção de crédito e permitirá o crédito do frete em conta de terceiros e o meio de pagamento eletrônico instantâneo, o PIX.

Além de combate informatizado à "carta frete", a proposta busca eliminar o uso de papel, com o projeto de uma versão do aplicativo InfraBR com todas as funções para o DT-e. Com ele, o autônomo terá acesso a todos da viagem e DT-e emitidos em seu nome e outras informações, como sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e o Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) , além da confirmação do pagamento da parcela antecipada do frete. Além disso, ainda permitirá o agendamento de embarque e de desembarque nos portos.

Na visão do governo, a criação do DT-e busca combater tanto as práticas de intermediários na negociação do valor de seu frete quanto o uso da "carta frete", que, na sua análise, consome algo entre 30% e 50% do valor de frete do TAC, equiparando a empresa de transporte de cargas no mesmo patamar de "atravessadores"!

O DT-e eliminará quais documentos?

De acordo com o Minfra, no âmbito exclusivamente federal, considerando todos os modais de transporte de sua competência, identificou-se informações espalhadas em torno de 80 documentos exigidos pelas mais diversas autoridades federais, não se especificando quais.

O Minfra deixa claro que o DT-e não vai substituir nem eliminar e não se equipara aos documentos eletrônicos de natureza fiscal tributária, tais como a Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), o Conhecimento de Transporte eletrônico (CT-e) ou Manifesto de Documentos Fiscais eletrônico (MDF-e), de competências

das administrações fazendárias estaduais. Dessa forma, o TRC está sujeito a mais uma obrigação sem a eliminação das já existentes.

O governo federal justifica a criação do DT-e para a correção de alguns problemas na logística de transporte no país, como a) a burocracia na emissão de documentos de transporte, b) a falta de integração entre os órgãos da administração pública, c) legislação desatualizada, d) sistema de fiscalização ineficiente, e) excessiva burocracia regulatória e das disparidades entre as regiões do país, f) necessidade de integração para uso de tecnologia de leitura de placas de veículos por reconhecimento óptico de caracteres (OCR) e a g) falta de compartilhamento de dados entre os órgãos intervenientes.

Da lei, seus destaques e expectativas

Das inovações trazidas pela Lei nº 14.206/2021, merecem destaque:

- A anistia das indenizações decorrentes de infrações do frete mínimo até 31 de maio de 2021, impostas pela Lei nº 13.703/2018, já que muitas empresas vêm acumulando um passivo oculto, enquanto se aguarda o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5956/2018 pelo Supremo Tribunal Federal. Com isso, não serão devidas as indenizações pelas empresas no período de julho de 2018 a 31/05/2021.
- A geração do DT-e, isto é, a inserção dos dados necessários à sua emissão, poderá ser efetuada pelo embarcador, pela empresa de transporte ou por um terceiro contratado como gerador.
- A possibilidade de a transportadora, ao gerar o DT-e, utilizar sistema próprio ou de terceiros. O sistema da transportadora deverá estar integrado à plataforma do Minfra ou do órgão de governo habilitado para a emissão e validação do DT-e.
- A simples geração do DT-e e a validação pelo órgão de emissão do Minfra implicará na habilitação da transportadora como entidade geradora do DT-e.
- A validação pelo Minfra estará sujeita à cobrança de tarifa a ser fixada em regulamento.
- A empresa de carga fracionada deverá gerar um único DT-e por operação de transferência abrangendo todos os despachos. Não será exigida a geração e a emissão do documento nas operações de coleta e de entrega das cargas a serem consolidadas.
- O DT-e não substitui nenhum documento físico ou licença de porte obrigatório. Por ora, todos os documentos fiscais e licenças de transportes continuarão sendo exigidos normalmente.

Por fim, cabe destacar que, enquanto se aguarda a data estabelecida no cronograma a ser publicado pelo poder executivo federal, não será necessário realizar qualquer mudança ou ajuste, já que a implementação do DT-e está em fase de testes e depende de uma série de verificações e adequações.

No que tange às expectativas, espera-se que de fato se concretizem efetivamente os benefícios apontados pelo governo para as empresas do transporte rodoviário de cargas, como a) a redução de paradas, b) frete rodoviário mais competitivo, c) a eliminação da obrigatoriedade do "Código Identificador da Operação de Transportes (CIOT) para Todos", d) a comprovação da antecipação do vale pedágio, e) a redução da carga burocrática, f) as alternativas de mercado em relação às IPEF e g) a inserção no mercado de geração de DT-e e a melhora na multimodalidade e na redução de custos,.

Ao fim e ao cabo, a par das expectativas e das incertezas trazidas pela lei, o que se pode garantir de tudo isso é que apenas o fim do "CIOT para Todos" está assegurado. Para todo o resto, somente o tempo nos mostrará.



Gildete Menezes
Assessora Jurídica na NTC&Logística

TST decide que horas de espera do motorista não são horas extras e inviabiliza indenização por dano existencial

Por Narciso Figueirôa Junior,
advogado e assessor jurídico na NTC&Logística

A 8ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho (TST) manteve a decisão do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 15ª Região de Campinas, que deu provimento ao recurso ordinário da transportadora reclamada para indeferir o pedido de horas extras e reflexos pretendido pelo reclamante. O TRT entendeu que o tempo motorista profissional permanece aguardando o carregamento e o descarregamento do caminhão ou a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias deve ser indenizado, com base no salário-hora normal, acrescido de 30%, consoante previsto no artigo 235-C, parágrafos 8º e 9º, da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

Em seu recurso de revista, o reclamante sustentou a inconstitucionalidade do tempo de espera previsto no artigo 235-C, parágrafos 1º, 2º, 8º e 9º, da CLT e que a decisão do TRT/15ª Região que deu provimento ao recurso da reclamada viola os artigos 4º da CLT e 7º, incisos XIII e XVI, da Constituição Federal, pretendendo receber as horas de tempo de espera como horas extras, e não como indenização.

Para o TST, a Lei nº 12.629/12, ao inserir o artigo 235-C na CLT, não violou os artigos 4º da CLT e 7º, incisos XIII e XVI, da Constituição Federal, citando outras decisões da corte superior trabalhista no mesmo sentido.

Outra questão interessante tratada no acórdão se refere ao pedido feito pelo motorista de pagamento de indenização por danos existenciais, pois alega que trabalhava em jornada de trabalho extenuante, apontando violação aos artigos 5º, V e X, 6º e 7º, XIII, da Constituição Federal, 58 e 59 da CLT e 186 do Código Civil.

Para a 8ª Turma do TST, o dano existencial não é presumível e necessita ser provado, sob pena de desrespeito às regras do ônus da prova, e o cumprimento de jornada de trabalho extensa pela prestação de horas extras, por si só, não enseja indenização quando não demonstrada a efetiva impossibilidade de convívio familiar e social, como na hipótese dos autos, afastando a alegação do reclamante de violação a dispositivos celetistas e constitucionais.

Trata-se de decisão relevante para o transporte rodoviário de cargas, pois o tempo de espera foi inserido na CLT pela Lei 12.619/12 e inicialmente dispunha que as horas de espera deveriam ser indenizadas com base no salário-hora normal, acrescido de 30%.

Posteriormente, o artigo 235-C da CLT sofreu alteração com o advento da Lei nº 13.103/15, passando o tempo de espera a ter nova con-

ceituação, ao dispor o parágrafo 8º que "são considerados tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias."

A Lei nº 13.103/15 também modificou o pagamento do tempo de espera, na medida em que deu nova redação ao parágrafo 9º do artigo 235-C para dispor que "as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% do salário-hora normal."

Portanto, após essa alteração no parágrafo 9º do artigo 235-C, as horas de tempo de espera passaram a ser indenizadas em 30% sobre a hora normal, não sendo devidas repercussões em demais verbas salariais ou rescisórias.

O acórdão mencionado, publicado em 04/12/2020, possui a seguinte ementa:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. INDENIZAÇÃO POR DANO EXISTENCIAL. JORNADA EXTENUANTE. O cumprimento de jornada de trabalho extensa pela prestação de horas extras, por si só, não enseja a indenização pretendida quando não demonstrada a efetiva impossibilidade de convívio familiar e social, hipótese dos autos, conforme decidido no acórdão regional. Com efeito, embora o quadro fático descrito pelo Tribunal a quo demonstre ter havido sobrejornada além do permissivo legal, não consigna, por outro lado, prova de que tal jornada tenha de fato comprometido as relações sociais do reclamante ou seu projeto de vida, fato constitutivo do direito ao dano existencial perseguido. Dessa forma, o indeferimento da indenização não configura ofensa aos artigos 5º, V e X, da CF e 186 e 927 do Código Civil.

Agravo de instrumento conhecido e não provido. B) RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. 1. PRÊMIO POR PRODUTIVIDADE. HORAS EXTRAS. O reclamante, além do salário-base, recebia prêmio por produtividade, que consiste em um valor pago vinculado ao cumprimento de meta predeterminada, e não à venda de produto, como ocorre na comissão. Assim, por se tratar de verba que será paga apenas se o empregado alcançar a meta prefixada, a contraprestação pelo resultado alcançado não remunera o sobrelabor, como ocorre na comissão, razão pela qual o pagamento apenas do adicional por trabalho extraordinário, conforme preceituado na Súmula nº 340 e na OJ nº 397 da SDI-1, ambas do TST, representaria prejuízo ao empregado, que não teria sua hora paga. Recurso de revista conhecido e provido. 2. TEMPO DE ESPERA. MOTORISTA PROFISSIONAL. A Lei n 12.619/2012 alterou a CLT para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional. Nesse sentido, acrescentou ao texto consolidado os arts. 235-A a 235-G, que, além de disporem sobre o exercício da profissão de motorista em empresas de transporte de cargas e de passageiros, tratam do chamado tempo de espera. De acordo com o artigo 235-C, § 8º, são 'consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias'. Nessa linha, dispôs o § 9º do mencionado dispositivo consolidado que 'as horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30%'. Desta forma, têm-se por ilesos os artigos 4 da CLT e 7, XIII e XVI, da CF, tendo em vista que o acórdão regional se coaduna com a diretriz do comando consolidado suso mencionado. Recurso de revista conhecido e não provido." (TST-ARR-13483-10.2016.5.15.0062, 8ª Turma, Rel. Min. Dora Maria da Costa, publ. 04/12/2020).

As polêmicas sobre a correção de créditos trabalhistas

Muita controvérsia tem causado o critério a ser adotado para a correção monetária dos créditos trabalhistas.

Se de um lado há quem defenda que os créditos trabalhistas devem acompanhar os índices de inflação, pois se trata de crédito de natureza alimentar e não pode ser depreciado, por outro lado há quem entenda que a sua correção pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E) ou pela Taxa Referencial Diária (TRD) está incompatível com o momento econômico atual, na medida em que a aplicação de correção monetária acrescida de juros de 1% ao mês gera uma atualização superior a muitas aplicações financeiras.

A par dessa dicotomia sobre o mesmo tema, o fato é que, em razão de recentes alterações na legislação e de decisões judiciais conflitantes dos tribunais trabalhistas, o tema ganhou especial relevância chegando a discussão no Tribunal Superior do Trabalho (TST) e no Supremo Tribunal Federal (STF).

A correção dos créditos trabalhistas possui previsão legal no artigo 39 da Lei 8.177/91, que assim dispõe:

"Os débitos trabalhistas de qualquer natureza, quando não satisfeitos pelo empregador nas épocas próprias assim definidas em lei, acordo ou convenção coletiva, sentença normativa ou cláusula contratual sofrerão juros de mora equivalentes à TRD acumulada no período compreendido entre a data de vencimento da obrigação e o seu efetivo pagamento."

O Tribunal Superior do Trabalho possui a Orientação Jurisprudencial 300, cuja última redação foi aprovada em abril de 2005, dispondo o seguinte:

"EXECUÇÃO TRABALHISTA. CORREÇÃO MONETÁRIA. JUROS. LEI Nº 8.177/91, ART. 39, E LEI Nº 10.192/01, ART. 15 (nova redação) - Res. 129/2005, DJ 20, 22 e 25.04.2005. Não viola norma constitucional (artigo 5□, II e XXXVI) a determinação de aplicação da TRD, como fator de correção monetária dos débitos trabalhistas, cumulada com juros de mora, previstos no artigo 39 da Lei nº 8.177/91 e convalidado pelo artigo 15 da Lei nº 10.192/01."

A Lei 13.467/2017, também conhecida como reforma trabalhista, acrescentou o parágrafo 7º da CLT para dispor que:

"A atualização dos créditos decorrentes de condenação judicial será feita pela Taxa Referencial (TR), divulgada pelo Banco Central do Brasil, conforme a Lei 8.177, de 1º de março de 1991."

Ocorre que o Supremo Tribunal Federal, ao julgar as Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIn) 4357 e 4425 que discutiam a Emenda Constitucional 62/2009 que institui o regime de pagamento de precatórios de órgãos públicos federais, estaduais e municipais, decidiu que a correção monetária dos precatórios deve ser feita pelo IPCA-E, pois a TR não preserva o valor real da moeda.

Após essa decisão, o TST, por do seu órgão Pleno, nos autos do Processo TST-ArgInc 479-60.2011.5.04.0231, entendeu que a decisão do STF sobre a correção dos precatórios pelo IPCA-E também deveria incidir para fins de atualiza-

ção dos créditos trabalhistas, declarando a inconstitucionalidade da expressão "equivalentes à TRD" contida no artigo 39 da Lei nº 8.177/91. Tal decisão do TST foi parcialmente suspensa por decisão liminar na Reclamação Constitucional 22.012/15 e posteriormente foi cassada.

Em 18/12/2020, no julgamento das Ações Declaratórias de Constitucionalidade (ADC) 58 e 59 e ADIn 5.867 e 6.021, o STF confirmou a inconstitucionalidade da TR como fator de correção monetária para débitos trabalhistas e de depósitos recursais no âmbito da Justiça do Trabalho e, por maioria de votos, os ministros decidiram que, até que o Poder Legislativo delibere sobre a questão, devem ser aplicados o IPCA-E, na fase pré-judicial e, a partir da citação, a taxa Selic, índices de correção monetária vigentes para as condenações cíveis em geral.

Na mesma decisão, o STF, por maioria, modulou os efeitos, adotando o seguinte entendimento: (i) são reputados válidos e não ensejarão qualquer rediscussão (na ação em curso ou em nova demanda, incluindo ação rescisória) todos os pagamentos realizados utilizando a TR (IPCA-E ou qualquer outro índice), no tempo e modo oportunos (de forma extrajudicial ou judicial, inclusive depósitos judiciais) e os juros de mora de 1% ao mês, assim como devem ser mantidas e executadas as sentenças transitadas em julgado que expressamente adotaram, na sua fundamentação ou no dispositivo, a TR (ou o IPCA-E) e os juros de mora de 1% ao mês; (ii) os processos em curso que estejam sobrestados na fase de conhecimento (independentemente de estarem com ou sem sentença, inclusive na fase recursal) devem ter aplicação, de forma retroativa, da taxa Selic (juros e correção monetária), sob pena de alegação futura de inexigibilidade de título judicial fundado em interpretação contrária



ao posicionamento do STF (artigo 525, parágrafo 12 e 14, ou artigo 535, parágrafo 5º e 7º, do CPC) e (iii) igualmente, ao acórdão formalizado pelo Supremo sobre a questão dever-se-á aplicar eficácia erga omnes efeito vinculante, no sentido de atingir aqueles feitos já transitados em julgado desde que sem qualquer manifestação expressa quanto aos índices de correção monetária e taxa de juros (omissão expressa ou simples consideração de seguir os critérios legais).

Após a mencionada decisão do STF nas ADC 58 e 59 e nas ADIn 5.867 e 6.021, a polêmica sobre a correção dos créditos trabalhistas continuou, pois algumas decisões da Justiça do Trabalho passaram a adotar os critérios estabelecidos pelo STF, mas determinando a aplicação dos juros da poupança juntamente com a taxa Selic.

Ocorre que há um grande equívoco nestas decisões, pois a taxa Selic é um indexador de correção monetária e também de juros moratórios.

Sobre este aspecto, vale destacar recente decisão monocrática do ministro Alexandre de Moraes, do STF, na Reclamação 46.023/MG, publicada em 04/03/2021, que cassou decisão da 1ª Vara do Trabalho de Araçuaí/MG que, desrespeitando a decisão proferida pelo STF nas ADC 58 e 59 e nas ADIn 6021 e 5867, determinou a aplicação da taxa Selic após o ajuizamento da ação acrescida dos juros da poupança, com fundamento nos artigos 39, parágrafo 1º, da Lei nº 8.177/91 e 833 da CLT.

Na reclamação proposta pela empresa no STF, o ministro Alexandre de Moraes decidiu que a taxa Selic é um índice composto, isto é, serve a um só tempo como indexador de correção monetária e também de juros moratórios nos termos do artigo 406 do Código Civil, sendo que a determinação conjunta de pagamento de juros de mora, equivalentes aos índices da poupança, e de atualização monetária pela taxa Selic implica violação a decisão do STF nas ADC 58 e 59 e nas ADI 6021 e 5867, de relatoria do ministro Gilmar Mendes.

A respeito de outra polêmica envolvendo a correção monetária trabalhista, qual seja a sua aplicação quando da vigência da medida provisória (MP) 905, vale destacar os ensinamentos do Prof. Dr. Homero Batista, em sua recente obra, "CLT Comentada 2021, 3ª edição, Editora RT, pp. 693/694":

"13. O estudo da correção monetária trabalhista parece não ter fim. Não bastassem todas as questões controvertidas acima e a complexidade do julgamento do STF de dezembro de 2020 (ADC 58), cumpre alertar o leitor para os pagamentos efetuados de 12 de novembro de 2019 a 20 de abril de 2020: naquele ínterim, não vigorava a TR, porque o artigo 879, parágrafo 7º estava com a eficácia suspensa em virtude da edição da Medida Provisória 905, sobre a qual precisamos tecer alguns comentários.

13.1. Com efeito, à época se afastou a TR e se exigiu o uso do IPCA, pelo curto período de 12 de novembro de 2019 a 20 de abril de 2020. Trata-se de reforma empreendida pela MP 905 (conhecida equivocadamente como MP do contrato verde e amarelo, embora contivesse mais de 50 mudanças ao texto da CLT), que não viria a ser convertida em lei, mas que, em sua vigência, suspendeu a eficácia do artigo 879, parágrafo 7º. Naquela oportunidade, a MP 905 mandou aplicar o IPCA, o que soava como notícia alvissareira para os trabalhadores, mas ao mesmo tempo, restringiu o conceito de atualização monetária meramente ao período entre a condenação e o cumprimento da sentença.

13.2. Como se sabe, a atualização monetária deve abarcar todo o período entre o direito reivindicado e o pagamento, a saber, entre o mês em que as horas extras foram prestadas e o mês em que as horas extras serão pagas. Assim, uma sentença de janeiro de 2020 pode ter deferido o pagamento de salário de janeiro de 2015; pelo artigo 879, parágrafo 7º, e pela Lei 8177/1991, a empresa terá de atualizar o valor do salário desde janeiro de 2015 (ou melhor, fevereiro de 2015, para quem aplica o conceito do artigo 459 da CLT quanto à data do vencimento da obrigação) até a data da quitação; pela MP 905, a empresa poderia quitar a dívida reconhecida pela sentença sem qualquer atualização, se o pagamento fosse no mesmo mês, ou com apenas 1 mês de IPCA, se o pagamento fosse no mês seguinte, ignorado

os 5 anos pretéritos de atraso do salário, reconhecido em juízo. Ainda haveria discussão, também, se a palavra condenação significa a data da primeira decisão que reconheceu o direito ou se a data do trânsito em julgado ou, ainda, a data dos cálculos de liquidação, tudo reduzindo a pó qualquer chance de atualização monetária. Nota-se que o IPCA era o menos importante na MP 905, ante alteração cronológica tão expressiva.

13.3. Conquanto a MP 905 não tenha sido convertida em lei, os efeitos produzidos durante sua vigência são mantidos para as relações consumadas à época, aplicando-se ao caso o disposto no artigo 62, parágrafo 11, da Constituição Federal, de modo que depósitos atualizados e concretizados naquele ínterim devem ser respeitados de acordo com as regras transitórias vigentes à época.

13.4. Se, porém, o pagamento não foi concretizado sob a égide da MP 905, não se pode mais, agora, fazer o zigue-zague contábil, usando parte da TR, parte IPCA, porque, em verdade, o sistema proposto pela norma emergencial não era apenas a troca do índice de atualização, mas a troca de todo o raciocínio da atualização pecuniária, donde a incompatibilidade de se misturarem os dois conceitos. Via de consequência, os pagamentos efetuados desde 21 de abril de 2020 voltaram a praticar a modalidade anterior (ou seja, com o uso da TR e, depois, com o uso do sistema proposto pelo STF em 18/12/2020 na decisão da ADC 58), sem solução de continuidade."

A nosso ver, de acordo com a decisão do Pleno do STF nas ADC 58 e 59, a questão da correção dos créditos trabalhistas deve observar as seguintes regras:

1. Deve ser aplicado o IPCA-E sem aplicação de juros desde o fato gerador do crédito até o ajuizamento da ação;
2. A partir do ajuizamento da ação, deve ser aplicada a taxa Selic sem juros;
3. Se houver decisão transitada em julgado estipulando como índice de correção monetária a TR ou o IPCA-E e juros, ela deve prevalecer;
4. Caso já tenha havido pagamento, antes de 18/12/2020, por meio de um ou outro índice de correção monetária e aplicação dos juros em razão de decisão transitada em julgado, não há possibilidade de rediscussão, de repetição do indébito ou de cobrança de diferenças.
5. Caso haja decisão transitada em julgado sem qualquer manifestação expressa quanto aos índices de correção monetária e taxa de juros, devem ser aplicadas as regras contidas na decisão do STF, ou seja, IPCA-E sem aplicação de juros na fase pré-judicial e, a partir do ajuizamento da ação, a taxa Selic, sem aplicação de juros.
6. Em relação aos processos em curso que estejam sobrestados na fase de conhecimento, independentemente de haver sentença, deverá ser aplicada, de forma retroativa, a taxa Selic.

Esperamos que as decisões da Justiça do Trabalho observem as mesmas regras estabelecidas pelo STF para a correção de créditos trabalhistas para que tenhamos mais segurança jurídica e menos controvérsias neste tema.

As repercussões trabalhistas da nova lei de licitações

A Lei nº 14.133, de 1º/04/2021, nova lei de licitações, entra em vigor na data de sua publicação e revoga os artigos 89 a 108 da Lei 8.666/93, estabelecendo que após decorridos dois anos da sua publicação oficial estarão revogadas as Leis nº 8.666/93 e 10.520/02 e os artigos 1º a 47-A da Lei nº 12.462/11.

A nova lei trata de licitações e de contratos administrativos, estabelecendo normas gerais de licitação e de contratação para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, abrangendo os órgãos dos poderes legislativo e judiciário da união, dos estados e do Distrito Federal e os órgãos do poder legislativo dos municípios, quando no desempenho de função administrativa, assim como os fundos especiais e as demais entidades controladas direta ou indiretamente pela administração pública.

Não se aplica a nova lei às empresas públicas, às sociedades de economia mista e às suas subsidiárias regidas pela Lei nº 13.303/16, salvo o artigo 178, que trata dos crimes em licitações e em contratos administrativos.

No que tange às repercussões trabalhistas da nova lei de licitações, inicialmente merece destaque o artigo 6º, que trata das definições, ao dispor que se consideram serviços e fornecimentos contínuos os serviços contratados e compras realizadas pela administração pública para a manutenção da atividade administrativa decorrentes de necessidades permanentes ou prolongadas (inciso XV).

A nova lei considera serviços contínuos com regime de dedicação exclusiva de mão de obra aqueles cujo modelo de execução contratual exige, entre outros requisitos, que: a) os empregados do contratado fiquem à disposição nas dependências do contratante para a prestação dos serviços; b) o contratado não compartilhe os recursos humanos e materiais disponíveis de uma contratação para execução simultânea de outros contratos; c) o contratado possibilite a fiscalização pelo contratante quanto à distribuição, ao controle e à supervisão dos recursos humanos alocados aos seus contratos (artigo 6º, XVI).

Portanto, há uma distinção entre os serviços de mão de obra quando são prestados de forma contínua e com regime de dedicação exclusiva, sendo que nessa modalidade os empregados do contratado ficam à disposição nas dependências do contratante e fica possibilitada a fiscalização pelo contratante quanto à dinâmica da prestação de serviços, inclusive em relação a sua distribuição, controle e supervisão.

Ainda em relação às contratações de serviços com regime de dedicação exclusiva de mão de obra, o artigo 50 da nova lei dispõe que o contratado deverá apresentar, quando solicitado pela administração contratante, sob pena de multa, comprovação do cumprimento das obrigações trabalhistas e com o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) em relação aos empregados diretamente envolvidos na execução do contrato, em especial quanto ao: I – registro de ponto; II – recibo de pagamento de salários, de adicionais, de horas extras, de repouso semanal remunerado e de décimo terceiro salário; III – comprovante



de depósito do FGTS; IV – recibo de concessão e pagamento de férias e do respectivo adicional; V – recibo de quitação de obrigações trabalhistas e previdenciárias dos empregados dispensados até a data da extinção do contrato; VI – recibo de pagamento de vale-transporte e de vale-alimentação na forma prevista em norma coletiva.

No que tange à responsabilidade pelo inadimplemento das obrigações trabalhistas, o artigo 121, parágrafo 1º, da nova lei estabelece a regra de que somente o contratado será responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato. Ou seja, a inadimplência do contratado em relação aos referidos encargos não transferirá à administração a responsabilidade pelo seu pagamento e não poderá onerar o objeto do contrato nem restringir a regularização e o uso das obras e das edificações, inclusive perante o registro de imóveis.

No artigo 121, parágrafo 2º, consta uma exceção à regra anteriormente mencionada, pois, exclusivamente nas contratações de serviços contínuos com regime de dedicação exclusiva de mão de obra, a administração responderá solidariamente pelos encargos previdenciários e subsidiariamente pelos encargos trabalhistas se comprovada falha na fiscalização do cumprimento das obrigações do contratado.

No mesmo artigo, parágrafo 3º, a nova lei estabelece que nas contratações de serviços contínuos com regime de dedicação exclusiva de mão de obra, a administração poderá tomar medidas para assegurar o cumprimento das obrigações trabalhistas pelo contratado, trazendo o seguinte rol exemplificativo: I – exigir caução, fiança bancária ou contratação de seguro-garantia com cobertura para verbas rescisórias inadimplidas; II – condicionar o pagamento à comprovação de quitação das obrigações trabalhistas vencidas relativas ao contrato; III – efetuar o depósito de valores em conta vinculada; IV – em caso de inadimplemento, efetuar diretamente o pagamento das verbas trabalhistas, que serão deduzidas do pagamento devido ao contratado; V – estabelecer que os valores destinados a férias, a décimo terceiro salário, a ausências legais e a verbas rescisórias dos empregados do contratado que participarem da execução dos serviços contratados serão pagos pelo contratante ao contratado somente na ocorrência do fato gerador.

Dispõe ainda o artigo 121 que os valores depositados na conta vinculada são absolutamente impenhoráveis, e o recolhimento das contribuições previdenciárias deverá observar a regra contida no artigo 31 da Lei 8.212/91. Este diz que a empresa contratante de serviços executados mediante cessão de mão de obra deverá reter 11% do valor bruto da nota fiscal ou da fatura de prestação de serviços e recolher, em nome da empresa cedente da mão de obra, a importância retida até o dia 20 do mês subsequente ao da emissão da respectiva nota fiscal ou fatura, ou até o dia útil imediatamente anterior se não houver expediente bancário naquele dia.

A questão da responsabilidade da administração pública pelo inadimplemento, pelo contratado, das obrigações trabalhistas sempre causou

celeuma na jurisprudência. A despeito do artigo 71 da Lei nº 8.666/93 dispor que somente o contratado é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do contrato, diversas são as decisões trabalhistas que condenam a administração pública subsidiariamente, nos casos de terceirização de mão de obra, colocando-a no mesmo nível do tomador de serviços da iniciativa privada.

Neste sentido, vale destacar o teor do inciso V, da Súmula 331, do TST:

"V – Os entes integrantes da Administração Pública direta e indireta respondem subsidiariamente, nas mesmas condições do item IV, caso evidenciada a sua conduta culposa no cumprimento das obrigações da Lei n.º 8.666, de 21.06.1993, especialmente na fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e legais da prestadora de serviço como empregadora. A aludida responsabilidade não decorre de mero inadimplemento das obrigações trabalhistas assumidas pela empresa regularmente contratada."

Com a mudança trazida pela Lei nº 14.133, de 1º/04/2021, dispondo que nas contratações de serviços contínuos com regime de dedicação exclusiva de mão de obra a administração responderá solidariamente pelos encargos previdenciários e subsidiariamente pelo inadimplemento dos encargos trabalhistas se comprovada falha na sua fiscalização, o entendimento jurisprudencial já pacificado pelo TST agora passa a constar na própria lei de licitações.

Trata-se de alteração positiva, pois a nosso ver não há razão plausível para que o artigo 71 da lei 8.666/93 permita que a administração pública tenha tratamento diferenciado em relação ao tomador de serviços privado no que tange à responsabilidade subsidiária pelos débitos trabalhistas. Isso porque a terceirização de mão de obra tem sido muito utilizada pelo poder público, exigindo maior rigor na fiscalização do cumprimento das obrigações contratuais e legais da prestadora de serviços.

Por fim vale ressaltar que o artigo 169 da nova lei trata do controle das contratações, estabelecendo que as contratações públicas deverão submeter-se a práticas contínuas e permanentes de gestão de riscos e de controle preventivo, inclusive mediante adoção de recursos de tecnologia da informação. Ainda, além de estarem subordinadas ao controle social, sujeitar-se-ão às seguintes linhas de defesa: I – primeira linha de defesa, integrada por servidores e empregados públicos, agentes de licitação e autoridades que atuam na estrutura de governança do órgão ou entidade; II – segunda linha de defesa, integrada pelas unidades de assessoramento jurídico e de controle interno do próprio órgão ou entidade; III – terceira linha de defesa, integrada pelo órgão central de controle interno da administração e pelo tribunal de contas.

Entendemos ser mais uma importante inovação legislativa que atribui à administração pública a salutar prática de governança e de gestão de riscos e de controle preventivo nas contratações, inclusive mediante o uso de recursos tecnológicos de informação, regra que esperamos seja cumprida rigorosamente sendo interesse não somente da administração pública, mas também de toda a sociedade.

JUNTOS SOMOS
MAIS FORTES

A Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais - FETCEMG, com seus oito sindicatos filiados, é a representação máxima do transporte rodoviário de cargas em Minas Gerais. A união em torno de propósitos em comum, com criatividade e inovação, gera boas condições de negócio para o setor.



FETCEMG

As alterações no exame toxicológico para motoristas profissionais

O exame toxicológico entrou novamente na pauta de notícias de vários órgãos de imprensa e das mídias sociais em face das alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) trazidas pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, e que entraram em vigor em 12/04/2021.

Não se trata de um assunto novo, pois a preocupação de se estabelecer uma política que vise a maior segurança nas estradas e ao combate ao uso de drogas e de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos motivou a alteração da Constituição Federal no capítulo que trata da Segurança Pública, por meio da Emenda 82/2014, para inclusão do parágrafo 10º no artigo 144, para dispor que a segurança viária é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

Vale lembrar que o CTB, no parágrafo 2º do artigo 1º, declara que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

A Lei nº 12.619, de 30/04/2012, foi a primeira regulamentação da profissão de motorista. Embora não tratasse especificamente do exame toxicológico, já dispunha em seu artigo 3º uma importante alteração na CLT ao prever, dentre os vários deveres do motorista profissional empregado, o dever de se submeter a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado (CLT, art. 235-B, inciso VII).

Embora a Lei nº 12.619/12 também tenha trazido alterações no CTB em relação aos limites de tempo de direção, não tratou na lei de trânsito sobre o programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, tampouco de qualquer exame obrigatório neste sentido.

Em 02/03/2015, com a publicação da Lei nº 13.103, houve novas alterações na CLT, no CTB e na Lei nº 12.619/2012 no que tange à regulamentação da profissão de motorista. Foram estabelecidas novas regras quanto aos direitos e deveres do motorista de transporte de cargas e de passageiros, alterações em relação aos repousos e pausas obrigatórias, limites da jornada de trabalho e características do tempo de espera e também quanto à política de segurança nas vias públicas, passando a alterar a CLT e o CTB para dispor sobre o exame toxicológico de larga janela de detecção.

Exame toxicológico no CTB

Em relação ao CTB, a Lei nº 13.103/2015 passou a estabelecer no artigo 148-A a obrigação dos condutores das categorias C, D e E de se submeterem a exames toxicológicos para a habilitação e para a renovação da Carteira Nacional

de Habilitação (CNH) para aferir o consumo de substâncias psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção com janela de detecção mínima de 90 dias, nos termos das normas do Contran, garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo.

O mesmo dispositivo também estabeleceu que os condutores das categorias C, D e E com CNH com validade de cinco anos deveriam fazer o exame toxicológico no prazo de dois anos e seis meses, a contar da realização, para fins de habilitação e renovação da CNH, sendo que para os condutores das mesmas categorias já citadas com CNH com validade de três anos o exame toxicológico passou a ser obrigatório no prazo de um ano e seis meses nas mesmas condições.

A despeito de o artigo 148-A do CTB ter criado uma obrigatoriedade de realização periódica do exame toxicológico, não ficou estabelecida nenhuma autuação caso essa regra não fosse cumprida.

Apenas no parágrafo 6º do artigo 148-A constou que a reprovação no exame toxicológico teria como consequência a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionado o levantamento da suspensão ao resultado negativo em novo exame, sendo vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

A divulgação do resultado do exame ficou restrita apenas ao interessado e exclusivamente para os fins de observância das regras de trânsito e trabalhista (CTB, artigo 148-A, parágrafo 6º), ficando estabelecido que os exames toxicológicos seriam realizados em regime de livre concorrência, pelos laboratórios credenciados pelo DENATRAN, nos termos das normas do Contran.

Com a entrada em vigor da Lei nº 14.071/20 no dia 12/04/2021, houve alterações importantes no CTB com relação ao exame toxicológico valendo



destacar as seguintes regras: 1) os condutores de categorias C, D e E com idade inferior a 70 anos deverão renovar o exame toxicológico a cada dois anos e meio, mesmo se a CNH não estiver vencida, devendo ser considerado como início de contagem a data da coleta do último exame toxicológico para emissão ou renovação da CNH; 2) os condutores com idade inferior a 50 anos de categorias C, D e E precisarão renovar a CNH a cada 10 anos, sendo obrigatório, dentre esse período, a realização do exame toxicológico de larga janela de detecção a cada dois anos e seis meses; 3) os condutores com idade igual ou superior a 50 e inferior a 70 anos terão que renovar a CNH a cada cinco anos, sendo necessária a realização do exame toxicológico a cada dois anos e seis6 meses; 4) os condutores com 70 anos ou mais deverão renovar a CNH a cada três anos, e o exame toxicológico será realizado no momento da renovação.

De acordo com o artigo 165-B do CTB, com a redação dada pela Lei nº 14.071/20, conduzir veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico previsto no parágrafo 2º do artigo 148-A deste código, após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido, passa a ser infração gravíssima.

A penalidade para esta infração é uma multa multiplicada por cinco vezes (atualmente correspondente a R$ 1.467,35) e suspensão do direito de dirigir por três meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH de resultado negativo em novo exame.

O parágrafo único do mesmo artigo estabelece que incorre na mesma penalidade o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização de exame toxicológico periódico exigido pelo parágrafo 2º do artigo 148-A por ocasião da renovação do documento de habilitação nas categorias C, D ou E.

Sobreleva ressaltar que a Lei nº 14.071/20 não exige que o motorista profissional porte o exame toxicológico para fins de comprovação junto à fiscalização de trânsito, pois nada mudou em relação aos documentos de porte obrigatório previstos nos artigos 133 e 159 do CTB: Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo (CRLV), CNH e Permissão para Dirigir (PPD).

Neste passo, como não é obrigatório o porte do exame toxicológico, também não há obrigatoriedade de que ele seja portado pelo condutor, sendo certo que a sua comprovação deverá ocorrer em consulta às bases de dados do Sistema de Registro Nacional de Condutores Habilitados (RENACH) nos termos da Resolução Contran nº 691/2017.

Em razão da vigência da Lei nº 14.071/20, a partir de 12/04/2021 foram publicadas 34 Resoluções do Contran, com destaque para a Resolução Contran 843, de 09/04/2021, publicada em 12/04/2021, que altera a Resolução Contran 691, de 27/09/2017, que trata do exame toxicológico de larga janela de detecção, em amostra queratínica, para habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E, decorrente da Lei nº 13.103/15.

Analisando o artigo 15 da Resolução 843/2021, fica ainda mais evidente que o agente da fiscalização não poderá lavrar a autuação pelo fato de o motorista profissional não estar portando o resultado do exame toxicológico. Em vez disso, deve proceder previamente a consulta ao RENACH, pois o referido dispositivo prevê que a utilização de substância ilícita pelo condutor acarretará a suspensão do direito de dirigir pelo período de 3 meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão, no RENACH, de resultado negativo em novo exame ou ao cumprimento da penalidade, sendo vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

Além disso, dispõe o parágrafo 5º, do artigo 21 da mencionada resolução, que cabe aos órgãos e às entidades executivas de trânsito dos estados e do Distrito Federal, às autoridades de trânsito ou a seus agentes consultar a base de dados do RENACH para verificar a realização do exame para a eventual imposição das sanções legais.

A Resolução 843/2021 estabelece que o prazo de validade do exame toxicológico será de 90 dias, contados a partir da data da coleta da amostra, tanto para a habilitação, renovação ou mudança para as categorias C, D e E quanto para os exames periódicos de que trata o parágrafo 2º do artigo 148-A do CTB.

O artigo 21, parágrafo 1º, da referida resolução dispõe que será concedido um prazo de 30 dias a partir de sua entrada em vigor, ou seja, até 11/05/2021 para a realização do exame toxicológico pelo condutor, cujo prazo de vencimento do exame periódico exigido no parágrafo 2º do artigo 148-A do CTB tenha se expirado antes de 12/04/2021.

Esta regra é muito importante, pois, a partir de 12/05/2021, caso não esteja em dia com o exame toxicológico periódico, o condutor ficará sujeito a multa de cinco vezes e suspensão da sua CNH por três meses.

Entretanto, considerando o período de agravamento da pandemia da covid-19 pelo qual estamos passando, seria mais razoável que o referido prazo fosse ampliado para pelo menos mais três meses para que se evite aglomerações desnecessárias nos laboratórios para realização dos exames.

Vale lembrar que em razão da pandemia está prorrogado por tempo indeterminado o prazo para renovação das Carteiras Nacionais de Habilitação (CNH) e das Autorizações para Conduzir Ciclomotor (ACC) vencidas desde 01/01/2020 e com vencimento a partir 24/03/2021, data da publicação da Resolução Contran 814 de 17/03/2021.

Na mesma penalidade acima descrita incorre o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo e não comprova a realização do exame toxicológico periódico após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido por ocasião da renovação da CNH nas categorias C, D e E. Não é aplicada a penalidade acima descrita ao condutor das referidas categorias caso o prazo de vencimento da CNH tenha se expirado antes de 12/04/2021.

A Resolução 843/21 também afasta a aplicação da sanção prevista no parágrafo único do artigo 165-B do CTB para a mudança de categoria dos condutores das categorias C, D ou E para as categorias A e/ou B até a data da renovação da CNH.

Exame toxicológico na CLT

É importante frisar que a Lei nº 14.071/20 trouxe alterações no exame toxicológico apenas para as regras de trânsito, permanecendo inalteradas as regras previstas na CLT.

Como já asseverado, o exame toxicológico passou a ser exigido com a vigência da Lei nº 13.103/15, que inseriu os artigos 148-A no CTB e 235-B, inciso VII, da CLT.

Na CLT, o exame toxicológico passou a ser obrigatório quando da admissão do motorista e quando da sua demissão, e no CTB passou a ser exigido quando da renovação da CNH e habilitação das categorias C, D e E e, periodicamente, para os fins previstos nos parágrafo 2º e 3º, do artigo 148-A da CTB.

O artigo 235-B da CLT, que trata dos deveres do motorista profissional empregado, com a redação original que lhe foi dada pela Lei nº 12.619/12, previa no inciso VII a obrigação de o motorista se submeter a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

A Lei nº 13.103/15 alterou a redação do inciso VII do artigo 235-B da CLT para substituir a redação anterior pela submissão a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias, mantendo a obrigação do empregador de manter o programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica pelo menos uma vez a cada 2 anos e 6 meses. Pode ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto no CTB desde que realizado nos últimos 60 dias.

O parágrafo único do mesmo artigo prevê que a recusa do empregado em se submeter ao teste ou a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previsto no inciso VII será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

É interessante notar que o parágrafo único do artigo 235-B da CLT dispõe que o empregado está sujeito a infração disciplinar caso se recuse a se submeter a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, mas nada menciona sobre a circunstância do motorista ter resultado positivo para uso de substância psicoativas e qual a medida que pode ser adotada pela empresa no caso.

Eventual debate sobre a violação da intimidade do empregado (artigo 5º, inciso X, da CF)

em razão de o motorista ser obrigado a se submeter ao exame toxicológico fica superado pelo interesse maior da norma legal, que é assegurar maior segurança para ele próprio e a terceiros no exercício da atividade, sendo hipótese em que o interesse coletivo se sobrepõe ao interesse particular ou individual.

Uma questão que ainda gera dúvidas diz respeito à obrigatoriedade da adoção do exame toxicológico na admissão e demissão do motorista profissional empregado e do periódico a cada dois anos e seis meses e se o empregador deve custear as despesas relativas aos referidos exames.

Entendemos que se trata de obrigação do empregador, tendo em vista que a Lei nº 13.103/15 alterou o artigo 168 da CLT para incluir o parágrafo 7º, considerando o exame toxicológico como exame médico obrigatório e que devem ser custeados pelo empregador, conforme dispõe o caput do mesmo artigo.

Entretanto, em se tratando de exame toxicológico para fins de habilitação, de renovação ou de mudança para as categorias C, D e E, bem como para fins do previsto no parágrafo 2º do artigo 148-A do CTB, entendemos que o custo deve ser pago pelo empregado na condição de motorista profissional, pois se trata de regra de trânsito, e não de norma trabalhista.

Vale destacar que desde 13/9/2017 o extinto Ministério do Trabalho, atualmente Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia (SEPT-ME), por meio da Portaria nº 945, passou a exigir que as empresas informem ao Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) sobre a realização de exame toxicológico em motoristas profissionais admitidos e demitidos com a indicação do código do exame, da data de realização, do CNPJ do laboratório, dentre outras informações.

A Portaria 116, de 13/11/2015, também do extinto Ministério do Trabalho, regulamenta a realização dos exames toxicológicos previstos nos parágrafos 6º e 7º do artigo 168 da CLT e traça várias diretrizes para a realização do exame toxicológico do motorista profissional do transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Entre elas, a validade do exame por até 60 dias a partir da data da coleta da amostra; direito de contraprova em caso de resultado positivo; não inclusão do exame no Programa de Controle de Saúde Ocupacional (PCMSO) de que trata a NR-7 e no Atestado de Saúde Ocupacional; não vinculação do exame à definição de aptidão do trabalhador, ou seja, independente do resultado do exame cabe à empresa decidir se vai ou não contratar o motorista.

Vale destacar que o resultado do exame toxicológico se enquadra como dado pessoal sensível, sendo que o seu tratamento somente poderá ocorrer para cumprimento de obrigação legal ou regulatória do controlador (LGPD, artigos 7, II e 11, inciso II, letra a), não sendo possível ser utilizado para qualquer outra finalidade salvo àquelas previstas na CLT.

Conclusão

As novas regras trazidas pela Lei nº 14.071, de 13/10/2020, e que entraram em vigor em 12/04/2021, especificamente em relação ao exame toxicológico, visam ampliar a política pública de combate ao uso de drogas pelos condutores de veículos e obter maior segurança nas estradas, consequentemente reduzindo as alarmantes estatísticas de acidentes.

Não houve nenhuma alteração em relação aos artigos da CLT que tratam do exame toxicológico para os motoristas profissionais empregados, cujas regras foram criadas pela Lei nº 13.103/2015.

O motorista profissional não é obrigado a portar o resultado do exame toxicológico, pois não se trata de documento de porte obrigatório nos termos do CTB, sendo incumbência do agente fiscalizador consultar os dados do RENACH.

Os exames toxicológicos exigidos previamente à admissão e por ocasião do desligamento do motorista profissional empregado e o periódico previsto no artigo 235-B, inciso VII, da CLT, devem ser custeados pelo empregador. Os exames toxicológicos para fins de habilitação, de renovação ou de mudança de categoria da CNH, bem como o exame periódico previsto no parágrafo 2º do artigo 148-A do CTB, são de responsabilidade do condutor na condição de motorista profissional.



FETCESP

FETCESP
e Sindicatos unidos por um mesmo ideal

DESENVOLVIMENTO

A FETCESP une os 14 Sindicatos das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Estado de São Paulo, que seguem o mesmo caminho, e trabalham juntos na busca do desenvolvimento econômico regional, estadual e nacional.

SETCAPP · SETCAR · SETCARP 30 anos · SETCARSO · SETCATA · SETCESP · SETRANS

SINDECAR · SindEtrans · SINDETRAP · SINDBRU · SINDICAMP · Sindisan · Sindivapa

TST decide que pernoite do motorista no caminhão não gera indenização por danos morais

A 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho reformou decisão do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 10ª Região de Brasília que condenou a empresa, dentre outros títulos, ao pagamento da indenização por danos morais tendo concluído que o pernoite do motorista no próprio caminhão, em razão da insuficiência dos valores das diárias fornecidas pela empresa, configura dano moral.

O acórdão da 4ª Turma, publicado em 26/03/2021, entendeu na linha da jurisprudência do TST que o fato de o empregado pernoitar no caminhão não enseja, por si só, lesão ao seu patrimônio imaterial, pois nessa hipótese o dano moral não se configura in re ipsa, sendo imprescindível a comprovação do dano à personalidade do trabalhador.

No caso em referência, o ministro relator entendeu ser indevida condenação no valor de R$ 10 mil a título de indenização por danos morais, pois na decisão do TRT da 10ª Região não havia registro de efetivos prejuízo sofridos pelo motorista em razão do pernoite. Ele citou ainda vários outros julgados do TST no mesmo sentido e deu provimento ao recurso de revista da empresa para excluir da condenação o pagamento de indenização por danos moral.

Trata-se de decisão de relevância para o transporte rodoviário de cargas, merecendo ser transcrita a ementa do acórdão.

"RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELA RECLAMADA. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS NOS13.015/2014 E 13.467/2017.1. PERNOITE EM CAMINHÃO. DANO MORAL NÃO CONFIGURADO. TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA RECONHECIDA. CONHECIMENTO E PROVIMENTO. I. Hipótese em que se discute se o pernoite do empregado no próprio caminhão, em razão da insuficiência dos valores das diárias fornecidas pela Reclamada, configura dano moral na modalidade in re ipsa. II. A jurisprudência deste Tribunal Superior é no sentido de que o fato de o empregado pernoitar no caminhão não enseja, por si só, lesão ao seu patrimônio imaterial, pois, nessa hipótese, o dano moral não se configura in re ipsa, sendo imprescindível a comprovação do dano à personalidade do trabalhador. III. No caso, não consta do acórdão regional registro acerca de efetivos prejuízos sofridos pelo Autor em razão do pernoite no caminhão. Portanto, na forma como proferida, a decisão regional conflita com a jurisprudência dominante do TST e viola o artigo 186 do Código Civil. Demonstrada transcendência política da causa. IV. Recurso de revista de que se conhece, por violação do artigo 186 do Código Civil, e a que se dá provimento." (TST-RR-1936-25.2016.5.10.0801, Rel. Alexandre Luiz Ramos – 4ª Turma – publ. 26/03/2021).

Transportadora associada ao SETCESP é mais rentável

Porque tem à sua **disposição diversos benefícios** e **vantagens**

Consultoria Jurídica

Planejamento de Custo e Tarifas

CLUBE DE COMPRAS
SETCESP

Certificado Digital

Se ainda não é um **associado, fale conosco** e **conheça** os **17 serviços** que **temos** para sua **empresa**



Fale com nossa equipe
(11) 94338-2121
comercial@setcesp.org.br

Conheça todos os nossos serviços
www.**setcesp**.org.br/servicos/

4ª Turma do TST exclui motorista da base de cálculo da cota de aprendizagem

Por meio do acórdão publicado em 14/05/2021 nos autos do processo TST-RR-1001791-47.2017.5.02.0054, a 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho deu provimento ao recurso de revista de uma empresa de transporte de cargas e logística e reformou a decisão do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) da 2ª Região de São Paulo para anular um auto de infração por descumprimento da cota de contratação de aprendizes. Além disso, determinou a exclusão do motorista da base de cálculo, acolhendo as alegações da empresa de que se trata de função que possui habilitação específica e não demanda formação profissional, entendendo que a decisão do TRT da 2ª Região, que manteve inalterada a sentença que julgou improcedente a ação, incorreu em violação dos artigos 428 e 429 da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT).

A empresa foi autuada pela fiscalização do trabalho por deixar de empregar aprendizes em número equivalente a no mínimo 5% dos empregados existentes em cada estabelecimento, cujas funções demandem formação profissional, indicando como capitulação o artigo 425, caput, da CLT.

Após não ter obtido êxito na elaboração de defesa e de recurso administrativo, visando anular o auto de infração, a empresa ajuizou ação anulatória na Justiça do Trabalho da 2ª Região de São Paulo alegando, dentre outros fundamentos jurídicos, o de que a atividade de motorista é desenvolvida, obrigatoriamente dentro de um veículo. No caso da autora, é para dirigir caminhões, veículos pesados e semipesados e que demandam treinamento técnico especializado. Além disso, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) proíbe que menores de 18 anos dirijam automóveis. Ainda, no caso das empresas de transporte rodoviário de cargas, trata-se de motoristas de caminhão, veículo com peso superior a 3500 kg. Aqueles com 18 anos e habilitados devem cumprir um período de 12 meses na categoria B, estando apenas após esse período habilitado para poder dirigir veículos de carga, pois a condução dos veículos de grande porte exige a carteira de habilitação na categoria "E". Como o artigo 145 do CTB exige que o condutor tenha mais de 21 anos e que tenha experiência de três anos de trabalho nas categorias anteriores, isso inviabiliza a contratação de aprendizes para essa profissão. A empresa também defendeu a tese de que o cálculo do número de aprendizes indicado pelo auditor fiscal do trabalho encontra-se



equivocado, pois a função de motorista não deve ser computada: de acordo com os artigos 145 e 147 do CTB, depreende-se que a atividade de motorista tanto de caminhões quanto de ônibus exige "habilitação profissional" que se distingue de "formação metódica".

Mantendo inalterada a sentença da 54ª Vara do Trabalho de São Paulo, o TRT da 2ª Região julgou improcedente a ação e negou provimento ao recurso ordinário da empresa, entendendo que a função de motorista demanda formação profissional e está incluída na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), elaborada pelo Ministério do Trabalho, e que não faz parte das exceções previstas no artigo 10, § 1º, do Decreto 5.598/2005. Dessa forma, existe a possibilidade de a função de motorista ser exercida pelos próprios aprendizes na medida em que o contrato de aprendizagem pode se dar, em regra, até os 24 anos de idade, o que afasta qualquer justificativa de que tais requisitos possam excluir tal função da base de cálculo do número de contratos de aprendizagem.

Inconformada, interpôs a empresa recurso de revista, requerendo a exclusão dos motoristas da base de cálculo da contratação aprendizes. Demonstrou a existência do requisito da transcendência e indicou divergência jurisprudencial e afronta aos artigos 1º, § 2º, 145, 147 e 149 do CTB, 5º, 6º e 22, XI, da Constituição Federal, 2º da Lei nº 13.103/15, 51, § 1º, do Decreto nº 9.579/2018, 10º, §1º, do Decreto nº 5.598/2005 e 428 e 429, 430 e 431 da CLT.

A 4ª Turma do TST deu provimento ao recurso de revista da empresa entendendo que de fato o artigo 429 da CLT estabelece obrigações às empresas de empregar e de matricular aprendizes nos cursos dos Serviços Nacionais de Aprendizagem nas funções que exijam formação profissional. Entretanto, essa regra não se aplica à atividade de motorista, a qual não pode ser incluída na base de cálculo do número de aprendizes a serem contratados pela empresa de transporte de carga. O motivo é que, para conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso, uma das exigências previstas no artigo 145, I e II, do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) é a de que o condutor tenha, no mínimo, 21 anos de idade, além de ser aprovado em curso especializado e em curso de treinamento de prática veicular em situação de risco, em conformidade com normas

editadas pelo CONTRAN. Isso leva à conclusão de que, a princípio, nenhum menor de 21 anos poderá sequer apresentar-se para frequentar curso de especialização. Outro argumento acolhido pelo TST foi o de que o artigo 428 da CLT trata de "formação técnico-profissional metódica, compatível com o desenvolvimento físico, moral e psicológico" e há distinção entre função que exija formação técnico-profissional de função que exija habilitação profissional. Além disso, a decisão do TST dispõe que o intérprete da lei há que ter muito cuidado ao proceder à leitura dos dispositivos que cuidam da matéria objeto de interpretação. Isso porque o artigo 10 do Decreto nº 5.598/05, ao estabelecer que "Para a definição das funções que demandem formação profissional, deverá ser considerada a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), elaborada pelo Ministério do Trabalho e Emprego", pois no caso do motorista de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso não se enquadra na formação técnico-profissional, mas, sim, em habilitação profissional e treinamento específicos para o desempenho da atividade. De acordo com a decisão, "se o trabalhador já estivesse eventualmente 'pronto' para o exercício das atividades de motorista profissional, após todas as etapas previstas nas normas legais e administrativas que cuidam da matéria, não mais seria, data vênia, 'aprendiz', senão o próprio 'profissional habilitado'" para o desempenho das funções de motorista de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso. Sendo assim, não há como incluir a função de motorista na base de cálculo dos aprendizes".

Embora não se trate de decisão inédita no TST, possuem relevância os fundamentos e a conclusão da 4ª Turma no sentido de que a função de motorista não deve ser incluída na base de cálculo da cota de aprendizagem, pois a referida função exige habilitação específica que não se confunde com formação técnico-profissional metódica, sendo equivocado o entendimento de que a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) seja fundamento legal para se concluir que o motorista de transporte de cargas e de passageiros possa ser aprendiz. Ademais, o exercício das funções de motorista exige idade mínima de 21 anos, habilitação nas categorias D e E e aprovação em cursos e treinamentos de prática veicular, requisitos que os candidatos a aprendiz, para essa função, não conseguem atender. Portanto, a função de motorista exige qualificação específica, conforme previsto no artigo 149 do CTB, o que inviabiliza o exercício da atividade de motorista por aprendizes, sem contar que, uma vez habilitado nas categorias D ou E, o motorista já é considerado pela legislação de trânsito como profissional, não havendo espaço na própria lei para enquadrá-lo como aprendiz.

MAIS QUE BENEFÍCIOS.

PROTEÇÃO PARA LEVAR AS EMPRESAS MAIS LONGE.



FILADELFIA

O SETCEMG É UM DOS MAIORES REPRESENTANTES DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E LOGÍSTICA DE MINAS GERAIS.

Há 68 anos, o sindicato defende os interesses do setor e contribui para o desenvolvimento econômico da atividade. Com um portfólio completo de serviços e benefícios, oferece todo o suporte que as empresas precisam para crescer.

SETCEMG

Solução completa para as empresas de transporte rodoviário de cargas e logística.

setcemg.org.br

A subcontratação entre empresas de transporte de cargas é lícita, decide TRT/SP

A 12ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região de São Paulo, por meio do acórdão publicado em 11/08/2021, nos autos do processo TRT/SP-0000716-03.2015.02.0040, negou provimento ao recurso ex officio da União Federal, mantendo a decisão da 40ª Vara do Trabalho de São Paulo (VT/SP), que julgou procedentes ações anulatórias propostas por uma grande empresa de transporte de encomendas que foi autuada por uma equipe de auditores fiscais do Ministério do Trabalho que entendeu ser ilícita a subcontratação de transporte a frete com base na Lei nº 11.442/07 envolvendo empresas de transporte de cargas (ETC).

O relatório da fiscalização do trabalho vislumbrou na subcontratação de transporte de cargas terceirização ilícita da atividade-fim à luz da Súmula 331, III, do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e pelo fato de que a Lei 11.442/07, em seu artigo 4º, somente admitiria tal subcontratação quando realizada entre uma ETC e um transportador autônomo de cargas (TAC), mas não entre duas ETC, lavrando autos de infração entendendo que 1460 motoristas listados no relatório eram empregados da autuada, e não das empresas de transporte subcontratadas.

A transportadora autuada discutiu administrativamente todos os autos de infração e posteriormente ingressou com ações anulatórias dos autos de infração na Justiça do Trabalho com farta prova documental e testemunhal demonstrando a licitude da contratação nos termos da Lei nº 11.442/07 e a não aplicação da Súmula 331 do TST.



A sentença da 40ª VT/SP julgou procedentes as ações anulatórias, entendendo que a atividade de transporte rodoviário de cargas encontra-se prevista na Lei nº 11.442/07, que autoriza a contratação de ETC e de TAC, não fazendo restrição quanto à figura do subcontratado, seja ETC ou TAC, julgando procedentes as ações anulatórias dos autos de infração.

O acórdão do TRT da 2ª Região manteve a sentença, citando a decisão do Supremo Tribunal Federal na Ação Direta de Constitucionalidade 48. Esta, dentre outros fundamentos jurídicos, deixou claro que, uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/07, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista.

Ao examinar o recurso de ofício da União Federal, o TRT da 2ª Região de São Paulo manteve incólume a decisão de origem levando em consideração os depoimentos testemunhais colhidos nos autos confirmando a ausência de subordinação jurídica dos motoristas da ETC contratada em relação à ETC contratante e também o fato de a Lei nº 11.442/07 dispor sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração. Ainda que se constituía a atividade-fim da autuada o transporte de cargas, a referida lei não faz qualquer restrição à figura do subcontratado, quer seja ETC, quer seja TAC. Ainda, cita que o artigo 4º, ao preconizar que "o contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC", refere-se apenas a uma hipótese e subcontratação, a fim de estabelecer a modalidade do TAC contratado, se agregado (parágrafo 1º) ou independente (parágrafo 2º), não restringindo a subcontratação a esses dois tipos.

Segundo o acórdão, ainda que a prestação de serviços pelas ETC e pelos TAC se dê de forma exclusiva para a ETC contratante, não desnatura eventual contrato celebrado nos termos da Lei nº 11.442/07, pois não há disposição vedando a exclusividade como requisito de validade contratual.

O advogado e assessor jurídico do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), Narciso Figueirôa Junior, defendeu os interesses da empresa de transporte no referido processo. Para ele, "trata-se de decisão relevante para o transporte rodoviário de cargas, pois não há nenhuma restrição na Lei nº 11.442/07 para a subcontratação de transporte a frete envolvendo empresas de transporte de cargas (ETC), não sendo terceirização ilícita, mas sim contratação prevista nos artigos 743 e seguintes do Código Civil, Leis Federais nº 11.442/07, 7.290/84 e 9.611/84, e os artigos 1º, inciso IV, 5º, incisos II, XIII e 170, parágrafo único, da Constituição Federal, além de ter sido declarada constitucional pelo Supremo Tribunal Federal na ADC 48. A Lei nº 11.442/07 é o marco regulatório do transporte rodoviário de cargas e a subcontratação de transporte a frete deve respeitar os seus requisitos para que seja configurada a relação comercial de natureza civil, como ocorreu no presente caso", conclui o advogado.



Narciso Figueirôa Junior
Assessor jurídico na NTC&Logística, advogado e sócio na Figueirôa Junior Advocacia

Ajustar as velas e mudar o vento

O transporte rodoviário de cargas (TRC) é uma atividade estratégica e de importância decisiva para o desenvolvimento econômico não só pela sua participação direta na movimentação do PIB (Produto Interno Bruto) nacional, na ordem de 65%, mas também pela imprescindível interação com os demais modais.

No ano passado, inclusive, no início da pandemia de covid-19, o TRC foi reconhecido como tal quando definido como atividade essencial pelo Decreto nº 10.282/2020.

Diante das inúmeras variáveis que envolvem a operação de uma empresa do TRC, qualificadas em diferentes segmentos de atuação, é fundamental uma gestão competente, dinâmica e responsável, envolvendo grandes investimentos e riscos e com negociações comerciais complexas junto aos contratantes.

Realidades como falta de infraestrutura adequada, decisões da Justiça do Trabalho, burocracia fiscal, roubo de cargas, margens reduzidas, inadimplência e prazos esticados para recebimento dos fretes, entre outros, fazem parte da rotina de uma empresa do ramo.

Entre as ameaças, é preocupante, por exemplo, ainda não sabermos – faltando pouco mais de dois meses para o final do ano – como ficará o recolhimento previdenciário, calculado sobre o faturamento até 31 de dezembro, mas com real possibilidade de voltar a incidir sobre a folha de pagamento a partir de 1º de janeiro de 2022. Isso trará grande ônus às empresas, dado que a redução do valor recolhido no sistema atual não se tornou resultado ou poupança no caixa das empresas, mas se dispersou num mercado altamente competitivo, não se vislumbrando possibilidade efetiva de recuperação futura, pelo reajuste do frete, junto aos contratantes.

Destaca-se que a desoneração da folha trouxe mais justiça no recolhimento de 17 setores da economia, entre eles o TRC, todos considerados grandes empregadores. A prorrogação até dezembro de 2026, proposta no Projeto de Lei 2541/21, em tramitação no Congresso Nacional, seria apenas um paliativo enquanto se espera uma ampla reforma tributária que sele definitivamente essa questão, já que onerar mão de obra é uma barreira à geração de empregos.

Quanto ao diesel, além dos aumentos constantes ao longo do ano, acumulando cerca de 50% em 2021, preocupa também a política de adoção de biodiesel em percentuais acima dos recomendados pelos próprios fa-



bricantes de motores e das montadoras, provocando maior desgaste e custos, programa esse que carece de um debate técnico adequado.

No que se refere ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), após grande debate e envolvimento das entidades que representam o setor, foi sancionada, no final de setembro, a Lei nº 14.206/21, que institui o Documento Eletrônico de Transporte, exclusivamente digital. O objetivo é que, por meio de sua regulamentação, haja efetivamente a unificação e a simplificação de todos os documentos hoje existentes na burocracia da operação.

Temos à frente ainda, com importante peso e impacto para as empresas, a implantação das regras da Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), a Lei nº 13.709/2018, que exige tratamento especial e cuidadoso dos dados pessoais de todos que se relacionam com a empresa, em todas as suas formas, de modo a não causar qualquer vulnerabilidade ou exposição.

Trata-se de um tema complexo, motivo de recente debate na Confederação Nacional do Transporte (CNT), entidade responsável pela criação do Guia de Boas Práticas de Proteção de Dados no Setor de Transporte, divulgado no dia 30 de setembro de 2021.

Outros pontos continuam preocupando o setor, como a demora do julgamento, pelo Supremo Tribunal Federal, das Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADI) que questionam o piso mínimo do TRC (Lei nº 13.703/2018), cuja falta de decisão é mais uma fonte de insegurança jurídica.

Assuntos não faltam, mas seguimos em frente, esperando que em 2022 as empresas continuem ajustando as velas e que nossas entidades consigam mudar ventos contrários ao setor.

Que Deus nos abençoe.



Eduardo F. Rebuzzi
Presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro – FETRANSCARGA e vice-presidente da NTC&Logística

Sistema de transporte e SETCEMG seguem atuando por um transporte próspero e eficiente

Nós, transportadores rodoviário de cargas, somos empreendedores por natureza. Sabemos que nessa jornada temos imensos desafios, e o principal deles é garantir o abastecimento do país obtendo lucros e gerando valores.

Não é uma tarefa fácil. É preciso somar aos nossos esforços empreendedores um sistema que nos dê apoio institucional e social e que ofereça uma formação de conhecimentos que rompa paradigmas e vislumbre soluções inovadoras e sustentáveis. E tudo isso com um olhar direcionado para a eficiência e para a qualidade do transporte.

Lideranças empresariais do transporte organizadas em suas entidades de classe, já na década de 1980, sonharam e trabalharam por um sistema dessa magnitude que oferecesse as condições necessárias para o desenvolvimento, o fortalecimento e o crescimento do transporte.

Dentre as entidades, destaco a atuação do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais, a Setcemg, que completará 70 anos em 2023, um dos pioneiros do setor. Suas lideranças visionárias sempre estiveram à frente articulando e somando esforços em defesa do transporte rodoviário de cargas.

Com esse espírito, foi criado no início da década de 1990 o Sistema do Transporte – que inclui a Confederação Nacional do Transporte (CNT), o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT) e o Instituto de Transporte e Logística (ITL).

Com o passar dos anos, o sistema consolidou-se, tornando-se cada vez mais um importante apoio para todos os transportadores. De um lado, com a sua vertente social e de capacitação, representada pelo SEST SENAT; por outro, com seu viés institucional, com a forte e engajada atuação da CNT; e criando oportunidades de alta formação e desempenho para executivos e gestores por meio do ITL.

Atualmente, o SEST SENAT está presente em todas as regiões do país com mais de 160 unidades de atendimento e de apoio ao transportador e aos trabalhadores do transporte. O trabalho que realiza é fundamental para criar uma cultura de prosperidade e eficiência, buscando ferramentas e equipamentos sofisticados e ultramodernos que nos apoiam na operacionalização do transporte.

O Setcemg faz parte do Sistema de Transporte, e sabemos que somente com um trabalho em sinergia alcançaremos os resultados positivos de que tanto precisamos para fortalecer o ambiente de negócios e gerar resultados positivos.

É dever de todos nós fortalecer o nosso Sistema do Transporte!



Gladstone Viana Diniz Lobato
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Minas Gerais (Setcemg), vice-presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg) e sócio proprietário da Holding JDL Empreendimentos & Participações.

NORDESTE
FETRANSLOG
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO NORDESTE

ASSOCIE-SE A UM DE NOSSOS SINDICATOS



NORDESTE
FETRANSLOG
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO NORDESTE

SETCEMA
SINDICAPI
SETCARCE
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Ceará
SETCERN
SETCEPB
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO ESTADO DA PARAÍBA

(85) 99749-4118| (85) 3274-0101| fetranslog@fetranslog.org.br
www.fetranslog.org.br

Agora é a vez delas: a voz das mulheres do TRC

São Paulo, 25 de maio de 2004, sede do SETCESP. Nesta data tão especial aconteceu o relançamento da Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas, a COMJOVEM, durante a gestão do Presidente Urubatan Helou. Nela, estavam presentes 22 jovens e apenas uma mulher: eu, Ana Jarrouge.

Não posso negar que foi um choque, que me senti um peixe fora d'água por alguns instantes, mas passou rápido não só pelo total acolhimento que recebi, mas também porque estava acostumada ao ambiente tomado por homens já que trabalhava numa transportadora desde meus 16 anos e me sentia muito à vontade no meio deles. Mas ali era diferente: eram todos empresários, e, muito embora jovens, tinham um ar de seriedade e de curiosidade, fato que me fez ficar alerta.

O depoimento é importante devido ao contexto, uma vez que, nas entidades, de fato, a presença de mulheres empresárias sempre foi rara, havendo pouquíssimas delas. Entretanto, aquele passo foi só o começo, pois a força da COMJOVEM se mostrou fundamental no processo de inserção das mulheres nas nossas entidades. E hoje temos muitas. A presença feminina não só cresce em números, mas também em qualidade, já que elas participam de forma ativa e mostram que podem fazer muita diferença.

Toda essa história me fez perceber o quanto o setor era "devedor" de espaço para as mulheres, mas ao mesmo tempo, desde aquela data, percebi que éramos bem-vindas, acolhidas e que, sim, éramos ouvidas e valorizadas. As mulheres estavam presentes nas empresas e só precisavam de um espaço e de um ambiente acolhedor para que aparecessem. E isso de fato ocorreu.

Dessa forma, logo que assumi a função de presidente executiva do SETCESP, em novembro de 2019, entidade que sempre me acolheu com muito carinho e atenção, senti que podia fazer mais pelas mulheres do transporte rodoviário de cargas (TRC) e comecei a pensar como colocar isso em prática.

Foi assim que em 2020, em plena pandemia, minha equipe e eu apresentamos ao conselho de administração um projeto inicial para valorização das mulheres que trabalham no transporte rodoviário de cargas. Demos um nome e uma "cara" e tínhamos alguns objetivos iniciais. Para nossa alegria, o projeto foi aceito por unanimidade, sem quaisquer ressalvas ou objeções. Desde aquele dia, nosso presidente, Tayguara Helou, jovem empresário que estava comigo naquela primeira reunião da COMJOVEM em 2004, nos deu total e irrestrito apoio ao projeto intitulado "Vez e Voz". Ele adorou a ideia e até hoje, em toda oportunidade, faz questão de comentar sobre nosso movimento com orgulho genuíno e muito entusiasmo. Isso me deixou muito mais empolgada e otimista para tocar adiante aquele sonho que eu sabia que seria de muito valor para as mulheres que sempre estiveram comigo na COMJOVEM durante todos estes anos e, também, para todas outras mulheres que estão presentes nas empresas de transporte.

Assim nasceu o "Vez e Voz", em outubro de 2020, após fazermos uma pesquisa que foi respondida por nada mais, nada menos, do que por 657 mulheres do nosso setor dispostas a colaborar e dar voz a muitas outras. Foi, de longe, a pesquisa com maior número de respondentes já feita pelo Instituto Paulista do Transporte de Car-



ga (IPTC) encomendada pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), e em tempo recorde. Foi uma grata surpresa saber que elas estavam, de fato, aguardando uma oportunidade para se manifestar e para colaborar com um movimento em prol da valorização das mulheres, cheio de nuances e desafios.

Cabe aqui ressaltar alguns resultados interessantes daquela pesquisa que nos revelou aquilo que já suspeitávamos: apesar da expressiva presença feminina no setor administrativo das empresas de transporte, há pouca presença nos setores operacionais e nos cargos C-level, como CEO, diretoria, presidência, conselhos de administração etc.

A pesquisa deixou claro que, embora presentes no setor administrativo das empresas de transporte, as mulheres representam, em média, apenas 14% do total de colaboradores e que o superior imediato delas é, em sua maioria, um homem (54% dos casos). Entretanto, alguns dados são muito positivos, como a porcentagem de 70% das respondentes concordando que em suas empresas a maternidade não representa um impeditivo para seu crescimento profissional. Ainda, quase todas as mulheres desejam alcançar uma posição maior em relação à que ocupa atualmente (91%), 79% se sentem preparadas para tal e 79% acreditam que o setor tem oportunidades para esse crescimento. Entretanto, apenas para 43% delas tais oportunidades de crescimento profissional no TRC são iguais entre homens e mulheres, notadamente nas empresas de pequeno e médio porte.

Outro número que chamou a atenção foi o baixo índice (35%) de mulheres que consideram que sua remuneração é igual a de um homem que exerce a mesma função. As mulheres negras são as que mais discordaram desta paridade salarial, principalmente as que atuam no segmento há mais tempo e, também, a média liderança



(coordenadoras, gerentes etc.). Por fim, apenas 64% delas sentem que suas ideias e sugestões são ouvidas e valorizadas, sendo que as mulheres negras são as que se sentem menos ouvidas.

É neste contexto que devemos atuar: na busca incessante para que as oportunidades sejam iguais, para que haja equidade em relação à remuneração na mesma função e para que as mulheres sejam ouvidas e valorizadas dentro das organizações.

O nosso movimento já realizou 8 encontros com diversos temas relacionados ao universo feminino, como assédio moral e sexual, coragem de sermos nós mesmas onde estivermos, mulheres atuando na tecnologia e nas estradas, diversidade e violência doméstica. Até o momento que escrevo este artigo, as lives já foram visualizadas por quase 3.000 pessoas.

Temos um site exclusivo para o movimento, o www.vezevoz.org, no qual publicamos as histórias das mulheres que trabalham no TRC. Já contamos as experiências pessoais e profissionais de 20 mulheres, que foram visualizadas por 3.861 pessoas até esta data. As histórias são incríveis, todas de muita superação e de força de vontade, nos enchem de orgulho e otimismo e incentivam muitas outras mulheres a seguirem seus sonhos e a demonstrarem que nosso setor é, sim, acolhedor e que elas podem fazer muita diferença nas empresas em que atuam.

Além disso, em março de 2021, mês das mulheres, lançamos nosso manifesto, no qual o SETCESP declara publicamente: “Somos a favor de mais mulheres atuando em empresas e em instituições do transporte rodoviário de cargas”. Mas não só isso: é um manifesto que efetivamente dá total apoio às mulheres e se propõe a discutir, de forma profunda, ações que contribuam para o crescimento profissional dessas mulheres, além de ajudar e de incentivar que boas práticas sejam adotadas pelas empresas de transporte para atrair, recepcionar, acolher e reconhecer o trabalho delas, discutindo assuntos relacionados ao universo feminino de forma constante e, também, criando canais aos quais elas possam relatar quaisquer problemas que estejam enfrentando, como violência e casos de assédios.

Nosso movimento está apenas começando, engatinhando. A pandemia não foi capaz de nos segurar e não nos impediu de torná-lo uma bandeira do setor. O movimento vem crescendo gradativamente, sendo

reconhecido entre as entidades, entre as empresas de transporte e entre os demais stakeholders no nosso segmento. Nesse período, buscamos formar parcerias que pudessem nos dar o apoio necessário para não só tornar o movimento mais conhecido e abrangente, mas para nos ajudar, de forma ativa, na busca de ações concretas para valorização das mulheres no TRC.

Neste sentido, conseguimos firmar parceria com a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de SP (FETCESP), com a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), com a Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRANCESC), com a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (ANFIR), com a Mercedes-Benz por meio do movimento "A Voz Delas", com a Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte (FABET) e com a empresa de transporte de carga Pizzattolog. Somos muito gratos a todos eles, que entenderam a importância do nosso movimento e desde o início resolveram apoiá-lo e incentivá-lo.

Falando do agora, iniciamos em setembro de 2021 as reuniões mensais de um grupo de trabalho formado por voluntários para desenhar e implantar ações efetivas dentro do movimento. Essas ações incluem a elaboração de manuais de boas práticas, estudos de casos, programas de treinamento de inclusão, realização de eventos e concursos, entre outros.

Nosso intuito é ambicioso: queremos alcançar o maior número possível de parceiros para, justamente, tornar este movimento uma bandeira do nosso setor ao lado de outros grandes temas e desafios que o transporte de cargas possui. Entretanto, queremos que, efetivamente, as mulheres sejam vistas como parte integrante e fundamental para o crescimento das organizações do TRC para que sejam dadas oportunidades reais de evolução profissional; para que elas tenham um tratamento digno, igualitário e equânime; para que tenham acesso a uma infraestrutura adequada para realizar suas atividades; para que tenham um ambiente saudável e respeitoso; para que tenham o apoio e o respaldo necessários em casos de abuso, de assédio ou mesmo de violência doméstica que afete seu desempenho profissional; e, por fim, para que mais mulheres enxerguem no nosso setor uma real oportunidade de trabalho, especialmente para a função de motorista, posição na qual elas já têm demonstrado grande destreza, profissionalismo, capacidade técnica, habilidade relacional com os clientes e excelente desempenho operacional com os veículos.

Mulheres, este movimento é para vocês. Vamos espalhar ele pelo Brasil afora, mostrando a todos que no TRC as mulheres são muito bem-vindas e têm um valor inestimável.

Homens, contamos com seu apoio incondicional nesta empreitada. Nossa pretensão não é, e nunca será, ocupar seus lugares, mas sim estar ao lado de vocês em todas as lutas, desafios e oportunidades para que juntos possamos mostrar a toda a sociedade o profissionalismo, a capacidade técnica, a qualidade e a total abertura para diversidade que o transporte rodoviário de cargas deve ter.

Aqui, o que vale é a competência, por isso qualquer mulher sempre terá VEZ e VOZ.



Ana Jarrouge
Presidente executiva do SETCESP

Sustentabilidade: um compromisso sempre em evolução

A preocupação em reduzir impactos ambientais começou ainda no século passado. Na época, falava-se em responsabilidade com o meio ambiente, mas só mais tarde o termo "sustentabilidade" se tornou popular.

Hoje, cada vez mais transportadoras adotam práticas sustentáveis, como programas de neutralização dos gases do efeito estufa (Carbono Zero), reciclagem, destinação do lixo, uso de rotas mais adequadas, aproveitamento de energia solar, captação da água da chuva e seu reuso para lavagem e manutenção correta de sua frota de veículos.

A energia limpa está cada vez mais presente na nossa vida, principalmente no transporte. Nossa esperança é de uma rápida ampliação das tecnologias, da oferta de combustíveis sustentáveis e de novos modelos de veículos para baratear custos e expandir soluções.

Estes investimentos têm a finalidade de equilibrar propósito e lucro, considerando o impacto de suas decisões nos trabalhadores, nos clientes, nos fornecedores, na comunidade e no ambiente.

Nesse sentido, cuidar do ambiente, ter preocupação social e adotar as melhores práticas de segurança viária devem ser medidas de responsabilidade de toda transportadora que pensa no futuro. A adoção de normas com padrões internacionais são tendências no segmento.

A ISO 39001 deveria ser exigida dos transportadores, pois representa uma medida efetiva para reduzir os acidentes e mortes em rodovias. Implementar o Sistema de Gestão de Segurança Viária é de interesse de todos, pois garante o aumento da eficiência e, principalmente, a proteção da vida.

Também é preciso investir em tecnologias de informação B2C e em treinamento para os colaboradores e, principalmente, para os motoristas. Nesse caso, a qualificação é essencial para operar com competência as novidades tecnológicas oferecidas pelas montadoras. O conhecimento e o bom uso do veículo e a utilização de sistemas de telemetria viabilizam segurança com economia e respeito ao ambiente.

O aperfeiçoamento constante das pessoas é essencial, principalmente naqueles setores que geram os maiores custos. Cada vez mais, a responsabilidade de conscientizar clientes e comunidade será de todos. As empresas serão avaliadas de acordo com a organização de seus controles e pela capacidade de prestar informações.

Somente sobreviverão aquelas preocupadas em economizar sem deixar de acompanhar as tendências mundiais de seu segmento.



Sérgio Gabardo
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (Setcergs)

TRC em Santa Catarina: estabilidade e prosperidade

A pandemia ainda não acabou, mas o sentimento é que o pior já passou. Em Santa Catarina, a retomada do crescimento econômico teve participação expressiva do transporte rodoviário de cargas.

A diversificação da economia catarinense é uma das razões desse reaquecimento. Aqui, a agroindústria e os setores metalmecânico, cerâmico, madeireiro, da construção e têxtil, nos quais somos o segundo maior produtor brasileiro, influenciaram positivamente.

A taxa de desemprego, com 5,8%, é uma das menores do país. Se vê o pleno emprego e a abertura de novas vagas, especialmente para profissionais qualificados, nas quais se enquadram o motorista profissional.

O incentivo da nossa Cooperativa de Crédito dos Empresários de Transporte do Sul do Brasil (Transpocred) foi fundamental para o enfrentar aquele momento delicado da economia. Liberaram linhas de crédito com juros acessíveis e facilitaram a negociação dos inadimplentes.

Em nosso artigo do ano passado, escrito em plena pandemia do coronavírus, projetávamos o tamanho do desafio a ser enfrentado com muita estrada a percorrer. Além disso, estávamos preparados para encarar um "novo normal", tomando decisões mais assertivas, num cenário em que não existia margem para erro sob pena de sucumbirmos.

Quem não se reinventou de fato passou sufoco ou sucumbiu. O que se espera a partir de agora é ver um mercado movimentado em todos os setores da economia.

Por outro lado, também esperamos por parte dos órgãos governamentais menor carga tributária e legislações mais flexíveis. Quanto menos o estado interferir, maior a probabilidade de retomada do crescimento.

A necessidade de investir na malha viária que corta o Brasil é mais uma das bandeiras que precisamos continuar levantando. Mais segurança nas estradas e mais fluidez ao trânsito representam ganhos diretos, a partir da redução de custos.



Osmar Ricardo Labes

Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (Setcesc), fundador da Cooperativa de Crédito dos Empresários de Transporte do Sul do Brasil (Transpocred), vice-presidente regional da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina ( ) e conselheiro regional do Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT)

Seis anos de SETCESP: transpiração, transformação e inovação

Se for igual, não vamos fazer!



Passaram-se seis anos. Foram duas gestões em que estive à frente desta entidade. Em cada um desses dois ciclos, enxerguei uma profunda transformação: para cada desafio ou crise, um caminho de soluções e muita superação.

O Sindicato das Empresas de Transporte de SP (SETCESP) é hoje uma entidade 100% profissionalizada, aberta e inovadora e faz tudo com um propósito: superar as expectativas. Realiza o melhor sempre, fazendo o diferente e saindo do lugar comum em direção ao novo com coragem, estratégia e perspicácia.

Se for para fazer igual e não mudar em nada o setor, então não vamos fazer.

Quando iniciei a minha primeira gestão, em 2016, eu sabia que passaríamos por tempos difíceis. Na época, estávamos no epicentro de umas das piores crises econômicas que o país já atravessara. Naquela ocasião, os desdobramentos da Operação Lava Jato corroíam o Brasil e geravam muitas dúvidas no mercado, mas eu tinha absoluta certeza de que se iniciava ali uma grande oportunidade, pois as empresas precisariam, mais do que nunca, do apoio das suas entidades.

Agora estamos saindo de uma pandemia que nos afetou de várias formas. Contudo, estamos aqui firmes e continuo com o mesmo pensamento de que esse é o momento em que mais podemos ajudar os empresários do nosso setor. É na crise que surgem grandes oportunidades.

O SETCESP é de fato uma entidade de empresários; toda a diretoria é formada por empresários que buscam a entidade para resolver seus problemas e melhorar a qualidade do setor e dos seus negócios.

Em parceria com o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), realizamos a mais profunda reforma estatutária na entidade, implementado o que há de mais avançado em governança corporativa e profissionalização. Austeridade na área financeira e transparência são critérios fundamentais; não abrimos mão disso.

Apoiamos todos os efeitos da reforma trabalhista, inclusive a não obrigatoriedade de se pagar contribuição. As empresas e as pessoas devem procurar suas entidades porque faz sentido e porque elas entregam resultado. Esse é o jeito SETCESP de trabalhar.

Dos 10 serviços prestados em 2016, criamos outros 18 novos, todos focados em melhorar a operação das empresas, qualificar sua gestão e alcançar maior rentabilidade. Tudo isso porque o "transportador associado ao SETCESP é transportador mais rentável".

Afinal, é com rentabilidade que as empresas desenvolvem seus negócios, ampliam as suas operações, contratam mais pessoas, qualificam seus colaboradores, conseguem pagar uma remuneração justa aos seus funcionários e prestam serviços de maior qualidade ao mercado, melhorando sobremaneira a eficiência da economia brasileira como um todo!

Não poderia deixar de destacar também a criação do Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC), que se tornou o melhor hub de estudos técnicos e pesquisas do setor.

Somos a primeira entidade 4.0 totalmente digitalizada do transporte rodoviário de cargas. É possível interagir conosco por vários canais on-line e a gestão interna é toda sistematizada contando com avançados sistemas tecnológicos.

Somos, hoje, referência para a imprensa. O SETCESP é parceiro de todos os canais de comunicação: não deixamos de atender as solicitações de entrevistas, mesmo que o tema seja difícil e delicado.

Nossa atuação política tem sido muito intensa. Hoje conversamos abertamente com os governos federal e do estado de São Paulo e com as prefeituras da nossa base. Somos apartidários e ajudamos todos os governos a melhorarem as suas gestões, apresentando estudos e sugestões e apoiando uma mobilidade de cargas mais ativa, moderna e eficiente.

Com a criação das equipes comerciais, estamos todos os dias visitando fisicamente os transportadores, e isso tem gerado resultados nunca vistos antes. Atendemos ao transportador de forma próxima, conhecemos suas necessidades e apontamos soluções.

Estamos prontos para transformar o SETCESP em uma entidade exponencial.

Foi uma honra presidir o SETCESP por seis anos. Me orgulho muito de toda a equipe que construímos e de ter formado uma diretoria ativa e de empresários dedicados, socialmente responsáveis e genuínos!



Tayguara Helou
Presidente do Conselho Superior e de Administração do Setcesp

A importância das entidades de classes para as empresas do TRC

Neste texto, quero falar como o Riberto Lima, empresário do setor de transportes de cargas e proprietário da Lima & Lima Transportes, e dar meu testemunho sobre como o Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas da Região de Amurel (SETRAM) tem sido importante para os meus negócios nesses últimos 20 anos.

Cada transportadora é única e tem suas particularidades, mas quando começamos a participar da entidade que representa nossa classe, abre-se um leque de possibilidades no qual as empresas podem compartilhar conhecimento e trocar muitas experiências, além de fazer negócios em parceria.

Sabemos que as entidades possuem poder previsto por lei para representar de forma jurídica, administrativa e política seus filiados, e o SETRAM sempre buscou e busca representar a categoria da melhor forma possível, participando ativamente junto aos órgãos federais, estaduais e até mesmo regionais. Além disso, temos uma preocupação de manter nossos filiados atualizados com as principais mudanças nas legislações, fazendo isso por meio de reuniões, cursos e palestras de esclarecimentos. Durante a pandemia, a entidade buscou alternativas para auxiliar as empresas nas suas mais diversas dificuldades e dúvidas.

Já tivemos depoimentos de vários empresários filiados sobre como o SETRAM tem contribuído no seu dia a dia e sobre o quanto a empresa se desenvolveu e cresceu depois de fazer parte da entidade.

Uma das maiores premissas do SETRAM é servir o associado. Nunca foi objetivo da entidade ser um cobrador financeiro do transportador. Trabalhamos fortemente a essência do networking, pois o consideramos peça fundamental para o desenvolvimento das empresas.

Para finalizar, penso que os empresários que não participam das entidades que os representam estão perdendo a oportunidade de se manterem atualizados com os aspectos econômicos, jurídicos, técnicos e sociais.



Riberto Lima
Presidente do Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas da Região de Amurel (SETRAM)

Omnilink

Mais integrado, conectado e seguro.

Nós criamos a inovação que move o mercado

A Omnilink, marca tradicional com mais de 20 anos de atuação no mercado de transporte e logística, é referência em soluções tecnológicas integradas de alta disponibilidade e confiabilidade para gerenciamento de risco, gestão de frotas, rastreamento de veículos, telemetria avançada, iscas eletrônicas de carga e câmeras embarcadas, aumentando a eficiência e reduzindo o custo operacional dos clientes.

Nosso objetivo é transformar o seu negócio, independentemente do tamanho da frota ou tipo de carga, conectando todos os pontos de sua operação com tecnologia e segurança.

Fale com a Omnilink hoje mesmo e faça parte deste mundo muito mais integrado, conectado, e seguro.

omnilink.com.br

11 4003 6754

/omnilinktecnologia

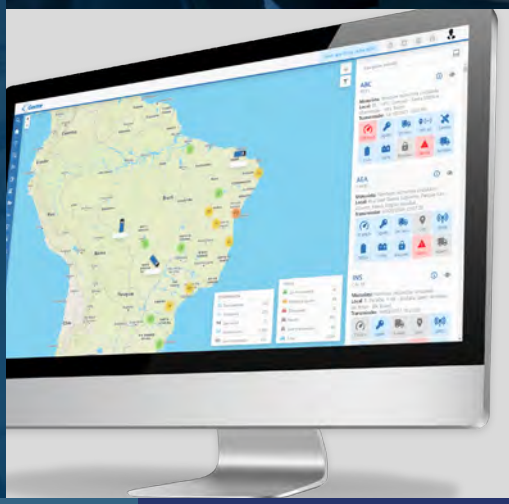
/omnilinktecnologia

/company/omnilinkbr









Tecnologia e inovação: a jornada do SINDICAMP rumo a um futuro superconectado

Vivemos imersos em uma era de grandes transformações tecnológicas provenientes da aceleração quase que precoce que enfrentamos no último ano, o que ocasionou também a migração do presencial para o digital. Este fato e sua aderência são facilmente comprovados por inúmeras pesquisas realizadas durante os últimos meses. De acordo com a plataforma gerenciadora de eventos Startup Even3, nos últimos 12 meses o crescimento dos eventos on-line chegou a 300% em relação aos anos anteriores, colocando YouTube e Zoom entre as plataformas mais utilizadas nesse período.

Falando enquanto entidade, assim que tomamos consciência da gravidade da pandemia e da necessidade de mantermos a união e os trabalhos do SINDICAMP em prol dos empresários do nosso setor – principalmente de nossos associados, que mesmo sendo impactados não deixaram de exercer suas atividades para não gerar o desabastecimento da população –, aumentamos gradativamente o fluxo de informação e de orientação por meio dos canais digitais e nossas reuniões e consultas passaram para o modelo digital: mais prático, eficiente e produtivo.

Um grande exemplo dessa migração é o Programa Inovação, que no modelo presencial sempre teve uma aderência muito boa, sendo uma grande oportunidade de fazermos networking e de interagirmos mais com nossos associados, patrocinadores e palestrantes. Todos fomos pegos de surpresa, mas fizemos a migração para a versão digital para não perdermos nossos maiores objetivos, que são a disseminação de conhecimento, a manutenção de nossos associados informados sobre novas tecnologias, as oportunidades de negócios e a oferta de subsídios para melhorar seus negócios. Por um lado, perdemos por não ter mais a interação física, mas por outro aumentamos o alcance da informação.

Outro exemplo prático do momento que estamos vivendo enquanto sociedade tecnológica e entidade conectada é o SINDITECH, nosso hub de inovação. A ideia da criação teve origem na provocação feita após um evento do Inovação no final de 2019, que foi quando vimos a necessidade de nos voltarmos ainda mais à tecnologia e a



seu comportamento diante do mercado atual.

Analisando também o panorama geral da entidade. Os serviços passaram por uma migração tecnológica – como o certificado digital, o grupo de recursos humanos, a assessoria jurídica e o Núcleo e Prevenção ao Roubo de Cargas –, porém sem perder a qualidade nos atendimentos e sempre mantendo sua missão de contribuir com as pautas do setor.

Esse tipo de movimentação nos abre os seguintes questionamentos: como estamos num polo de alta tecnologia, porque não buscarmos neste momento de transformação uma maneira de ajudarmos as empresas de transporte a resolverem seus problemas de forma mais ágil, aderindo a novas tecnologias de forma racional, prática e mais assertiva? Por que não mostrarmos exemplos de soluções para nosso negócio e promovemos o desenvolvimento de ferramentas que possam atender às necessidades do pequeno, do médio e do grande transportador?

Para mim, a resposta é clara. Nossa maior herança será a capacidade de adequação às transformações auxiliada pelo uso da tecnologia para acelerar as mudanças necessárias. A inovação e a tecnologia são um caminho sem volta. Quem não se modernizar, ficará para trás. Entretanto, só isso não basta: é necessária uma mudança de mindset, estar aberto ao novo, e é justamente nisso que o SINDICAMP está trabalhando, implementando e mostrando a seu público-alvo.



José Alberto Panzan
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região - Sindicamp, Diretor da Anacirema Transportes e vice-presidente extraordinário de Transporte de Lotação na NTC&Logística



Transformação digital e inovação – Um caminho sem volta rumo à perenidade nos negócios no TRC

Mas, afinal, o que é transformação digital para o transporte rodoviário de carga?

Não é novidade que o transporte rodoviário de cargas (TRC) está passando por uma transformação. Estamos vivendo um momento sem precedentes. Precisamos nos adaptar, sobreviver e estar preparados para aproveitar as oportunidades que estão surgindo ou que ainda vão surgir no mercado em meio a tudo isso. Tudo está se ressignificando.

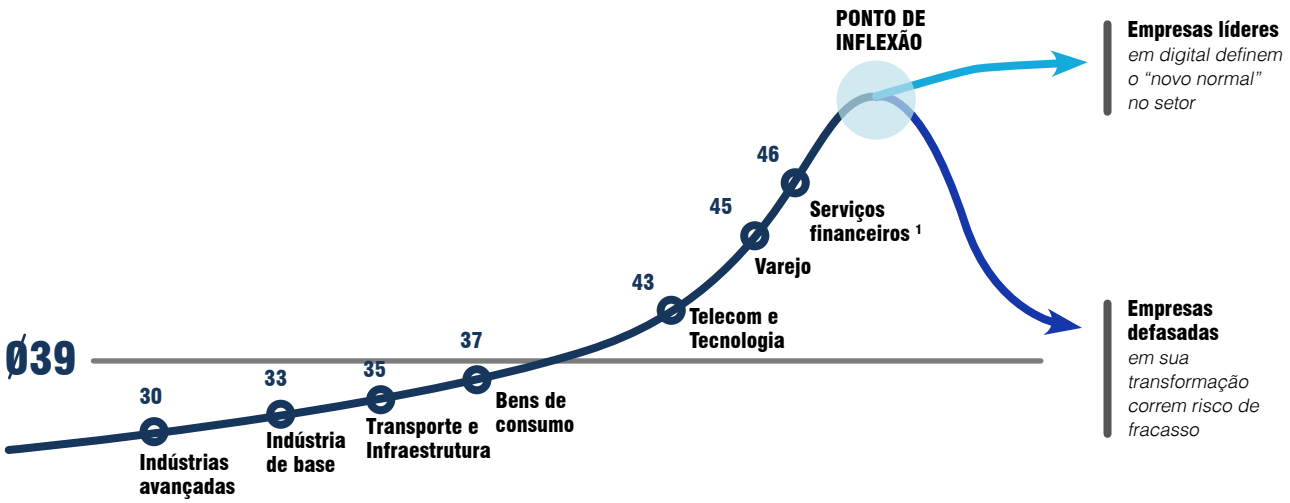
Desta forma, é imprescindível que as empresas, independentemente de seu porte e área de atuação, estejam preparadas para atender os clientes, para oferecer apoio à sustentabilidade e para investir em novos recursos, além de que possam contar com uma boa equipe, pois somente assim será possível gerar novo valor e sobreviver no mercado.

Em função da conveniência que o cliente final está demandando e da mudança de comportamento do consumidor, os ecossistemas estão sendo abertos e integrados, então a tendência é não haver mais fronteiras entre indústrias e setores: é a integração via plataformas abertas para cada vez mais atender o cliente melhor por meio desta reinvenção digital dos ecossistemas. Segundo a International Data Corporation (IDC), mais de US$ 7 trilhões serão investidos mundialmente em transformação digital até 2023.

Um estudo da McKinsey chamado Transformações Digitais no Brasil - Insights sobre o nível de maturidade digital das empresas no país avaliou sete setores, que são os principais da nossa economia. O setor de transporte e infraestrutura ficou classificado na quinta posição, ficando à frente somente dos setores indústrias base e de indústrias avançadas. Isso somente confirma a necessidade de transformação em nosso setor e também nos traz o senso de urgência. O momento de agir é agora!

TRÊS SETORES APRESENTARAM PONTUAÇÃO SIGNIFICATIVAMENTE SUPERIOR À DOS DEMAIS SETORES

Distribuição do A&DQ por setor no Brasil, Notas (sobre 100)



1 Bancos, seguradoras, corretoras e meios de pagamento

Fonte: Pesquisa A&DQ Brasil

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL É TECNOLOGIA?

A transformação digital acontece nas pessoas, nos processos, nas organizações e nos mercados. Tecnologias são o como e vêm para possibilitar e para acelerar essa transformação. No entanto, não são o fim: são o meio para que isso aconteça.

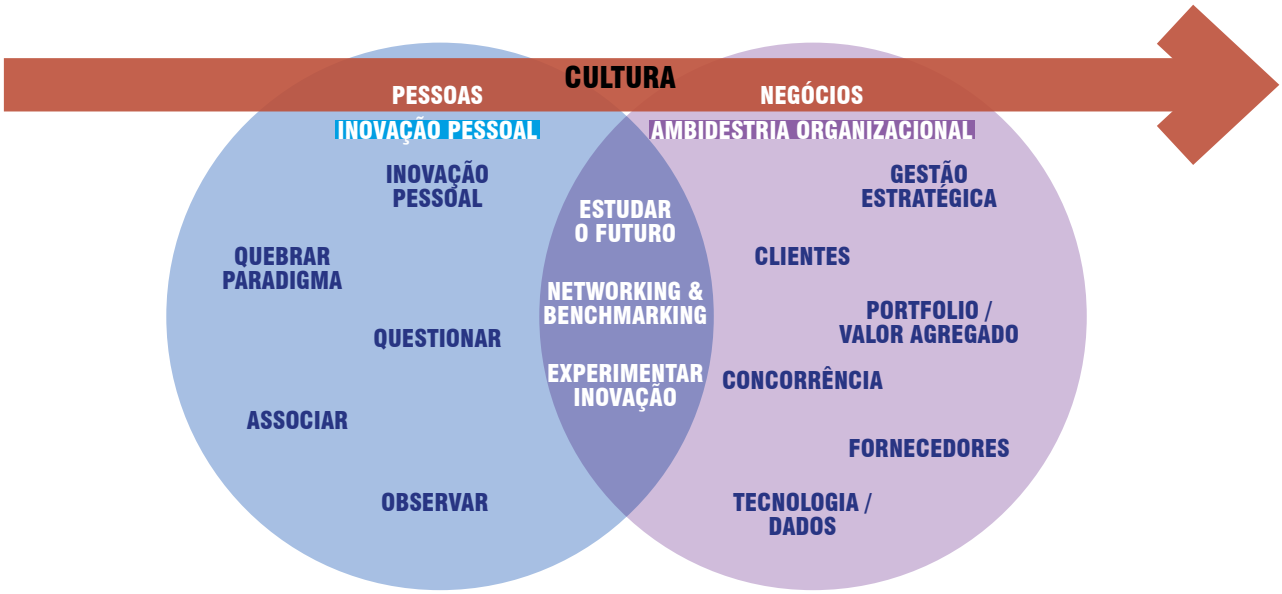
Muitas empresas ainda fazem altos investimentos em tecnologia sem preparar a organização, principalmente as pessoas e os processos para absorver a nova ferramenta, e com frequência identificamos frustrações dos empresários neste sentido, pois não se obtém o resultado esperado.

MATURIDADE DIGITAL – ORGANIZACIONAL E PESSOAL

A maioria das empresas do transporte rodoviário de cargas iniciou sua trajetória antes da era digital em que vivemos atualmente, ou seja, precisam se transformar para sobreviver. Provavelmente o que trouxe a empresa até aqui não garante levá-la daqui para frente rumo à perenidade futura.

Diante de tantas informações, possibilidades e demandas que temos enfrentado, é preciso ter um ponto de partida, fazer um diagnóstico da situação atual para definir sua própria estratégia digital e de forma planejada iniciar a transformação na sua empresa.

ECOSSISTEMA TRANSFORMAÇÃO DIGITAL



A maturidade digital de uma empresa é identificada por meio de ferramentas que analisam a aderência ao ecossistema de transformação digital no âmbito das pessoas e da organização conforme a ilustração. É preciso equilibrar os pilares mencionados para o negócio evoluir na velocidade necessária.

Depois desse diagnóstico, esse ciclo de inovação tem que ser alimentado de uma maneira contínua para que a empresa consiga ter uma melhor sustentabilidade tanto atualmente quanto nessa jornada de futuro com muitas surpresas que temos visto.

AMBIDESTRIA ORGANIZACIONAL: COMO EQUILIBRAR SUSTENTAÇÃO E DISRUPÇÃO

Você provavelmente já ouviu falar dos termos destro e canhoto, que se referem ao lado do corpo que um indivíduo utiliza com mais frequência ou habilidade. Já a ambidestria é a capacidade de utilizar ambos os lados com a mesma destreza. Essa ideia foi levada para as organizações para tentar alinhar estratégias que até então eram divididas e até mesmo opostas: processos de inovação com o aumento da eficiência de uma empresa. Assim, surgiu uma nova habilidade: a ambidestria organizacional.

O conceito foi desenvolvido pelo professor de administração da Universidade de Stanford Charles O'Reilly. Enquanto estudava lideranças disruptivas, o estudioso percebeu a necessidade de investir na melhoria constante de processos, de serviços e de produtos já existentes nas organizações e ao mesmo tempo inovar e antecipar as necessidades dos clientes. Até a década de 1990, as práticas eram vistas como incompatíveis, mas, no novo mercado, podem ser o segredo para o sucesso.

Incorporar a ambidestria organizacional no seu negócio é decidir encarar as grandes mudanças do mundo como oportunidade, e não como ameaça. É escolher manter e expandir o impacto positivo que as organizações têm na sociedade, garantindo sua relevância no presente e no futuro. O melhor caminho para se começar é incluir a ambidestria organizacional na agenda do planejamento estratégico digital de sua empresa.



PILARES IMPRESCINDÍVEIS PARA ESSA REINVENÇÃO DIGITAL

As empresas que estão tendo sucesso nessa transformação conseguiram equilibrar três pilares que são superimportantes para essa reinvenção digital:

1. Experiência do cliente. É fundamental repensar todo o negócio com foco no cliente, entendendo as personas, avaliando as jornadas, revisitando a estratégia do go-to-market para no final do dia entregar uma experiência superior. O sucesso vai estar na capacidade de atender este cliente que está cada vez mais exigente, mais conectado, com maior poder de barganha e mais influente. Ao longo da jornada, como é que você oferece uma experiência diferenciada que seja personalizada, intuitiva e consistente inclusive na visão omnichannel (pluralidade de canais com interação com cliente)?
2. Excelência operacional. Para otimizar a operação atual e acelerar o crescimento, as cadeias têm que ser redesenhadas de modo que utilizem ferramentas digitais e soluções cognitivas com o objetivo de gerar benefícios financeiros para que seja possível oferecer suporte à reinvenção digital. Hoje se fala muito de automação e de reconstrução de processos para poder garantir níveis de serviços com escalabilidade e processos auto sustentáveis dentro da organização – pessoas, processos e tecnologia.
3. Expansão do ecossistema. Para gerarmos inovação, é preciso criar um ecossistema escalável com vantagem competitiva e com monetização a partir do ganho de escala. Cada vez mais o cliente atenderá suas necessidades em praticamente um só lugar: ele realiza transações financeiras, socializa, se diverte, contrata alimentação e locomoção, entre outros. É como se fosse uma combinação potente sinérgica integrada do WhatsApp com Amazon, Netflix, PayPal, Uber, Spotify, Slack, Instagram, Twitter, tudo num ecossistema único, num ponto único que serve o cliente com a mesma experiência. Um exemplo que demonstra bem esta questão é o modelo do WeChat do grupo Tensent, na China.

IMPACTO REAL NAS EMPRESAS

As empresas que têm sucesso no programa de reinvenção digital atingem maior lucratividade, crescem mais e têm valor de mercado superior.

O QUE MAXIMIZA AS CHANCES DE UMA BOA EXECUÇÃO DESTE PROCESSO?

As empresas que maximizam suas chances de uma boa execução consideram três critérios importantes sobre os quais vou comentar bem rápido aqui.

1. Cultura agile e engajamento do top management. Mentalidade de crescimento e expansão, growth mindset, sobre a qual escutamos muito atualmente.
2. Agenda de inovação colaborativa. Uma agenda que seja aderente ao DNA da empresa, à sua cultura e ao seu propósito. Desta forma, o consumidor percebe quando a empresa está sendo genuína.
3. Neutralizar a estrutura organizacional em silos. Se todos não tiverem o mesmo objetivo, os silos acabam matando a organização.

Resumindo, as cadeias de valor devem ser redesenhadas com foco nas pessoas, nos processos e na tecnologia. As organizações precisam revisitar seus processos de forma que tenham o cliente sempre no centro da jornada a fim de oferecer uma experiência adequada mudando a cadeia de valor e escalando.

E, para finalizar, vale lembrar mais uma vez: o momento de agir é agora! Todos estamos na jornada!



Suzana Soncin
CEO da i9Exp – inoveExperience. Conselheira e consultora de inovação e estratégia digital com foco no ecossistema de transporte e logística

BRASPRESS

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo Brasil

1977 - 2021
BRASPRESS
44
ANOS

A sua transportadora de encomendas em todo o Brasil

www.braspress.com

O motorista do futuro

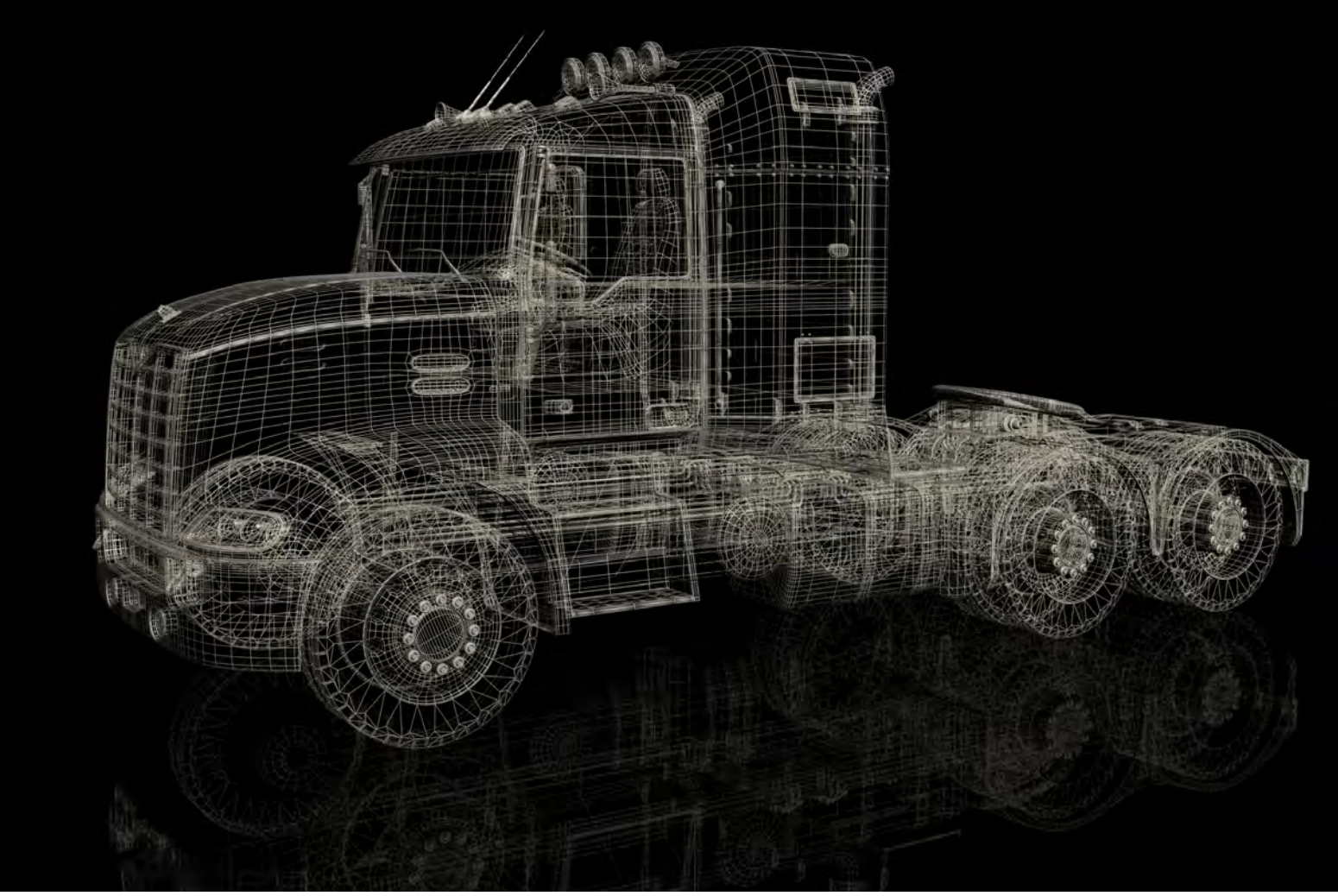
A palavra futuro é um gatilho fantástico para nossa imaginação. As ficções, filmes, séries e documentários exploram isso como ninguém e são as nossas viagens reproduzidas e caracterizadas com muita assertividade. Falar do futuro do nosso setor é falar da profissão de motorista, e aqui nem precisamos de Hollywood para colocar a imaginação em prática. Talvez o vale do silício seja o maior "streaming" do que vem por aí.

Recentemente tive contato com a mentoria de um programa de trainee para motoristas, um projeto que, brilhantemente estruturado, traz uma nova forma de abordagem para o ingresso de profissionais do volante nas empresas. O legal desse bate-papo foram as reflexões que emergiram e como respondê-las dali em diante. Ao pensarmos no futuro do transporte, é quase automático imaginarmos os veículos autônomos. Nesse futuro, vamos embarcando nas ideias, visualizando os testes, vendo simulações, vídeos e influenciadores falando a respeito, mas não nos damos conta do real impacto que isso poderá causar. O mais óbvio, e que também como passe de mágica vem, é a extinção da profissão do motorista. Faz sentido, porém não vejo aplicabilidade em sua total extensão. O que mais me chama atenção é não compreendermos como nossas empresas serão impactadas com esse futuro. A maioria espera ganhos, vibra e anseia essa possibilidade, acredita que esse futuro é o melhor para gente, mas no final das contas o que a sua empresa de transporte de cargas faz e entrega? Hoje temos tecnologia para tudo: roteirização, robôs em atendimento, esteiras automáticas, emissões de documentos digitais, pagamentos e compras automatizadas. Para quase tudo já existe algum tipo de tecnologia autônoma, e vêm surgindo mais e mais. Nossas empresas existem porque estamos gerindo pessoas, principalmente a mão de obra mais característica do setor, a do motorista. Gerir esse pessoal não é fácil, mas quando se fala em caminhões autônomos me questiono se ter um intermediário no serviço de entregas como a gente faz sentido e me coloco numa posição de refletir sobre o futuro dos nossos negócios. Nosso principal ativo não são os bens, são nossa expertise de conectá-los a quem vai operá-los. A partir do momento que isso não é necessário, as montadoras de veículos autônomos, embarcadores ou qualquer pessoa com capital suficiente para adquirir os equipamentos podem se dar conta de que sozinhos fazem o serviço. A dificuldade nos torna essenciais; somos nós quem resolvemos problemas.

Quando pensamos no motorista do futuro, outra vertente é nossa visão de empresários ao tentarmos buscar meios para valorizar a profissão, visto que cada dia sofremos mais com a redução dessa mão de obra. Hoje estamos numa fase em que é "fácil" ser motorista (escuto isso pelos corredores), e olha que tem estrada para ficar mais ainda. Caminhões com tecnologia de sobra, tudo automático, quase não quebra, só oficina especializada pode mexer, tem jornada, tem câmera, tem rastreador, celular, rota fixa, escolta, bloqueio, torre de controle, freio automático, sistemas contra tombamentos. Tem tudo para ser o melhor dos mundos, seguro e eficaz, bastando cumprir as normas e procedimentos, realizar os treinamentos e, pronto, está tudo certo. E não se ganha pouco em relação as diversas profissões no mercado.

Mas por que os jovens não querem mais? E por que os filhos dos motoristas não querem seguir os passos dos pais? E por que sofremos com essa carência? Nada do que citei sobre as facilidades de hoje é algo ruim; pelo contrário, são conquistas da profissão e do setor.

Se fizermos um retrospecto, pensando de trás para a frente e tirando um pouco o olhar de quem



precisa financeiramente que apareçam novos candidatos a motoristas, as grandes mudanças que ocorreram e ainda surgem no tangível desses profissionais podem ter tirado o brilho ou parte da essência de uma pessoa escolher para sua vida ser um motorista de caminhão. Pensem aqui comigo: o motorista de antigamente precisava de inúmeras qualidades para de fato ser um motorista. Ele precisava conhecer o que estava fazendo, o equipamento, de mecânica, tinha que ser economista, visionário, comercial, entendedor de quase tudo e conhecedor de todos. Ele tinha uma liberdade completa da sua vida, era um especialista naquilo, tinha orgulho de ser "diferenciado", ganhava o mundo sentado sobre o seu sonho. Onde foi que guardamos isso tudo, minha gente?

Lembro-me de ouvir histórias fantásticas sobre as estradas, contadas inclusive por grandes empresários do nosso setor que começaram seu sonho por meio dessa essência e brilho que a profissão dava. Temos a falsa sensação de que estamos dando valor aos motoristas e dizendo à sociedade que agora eles são realmente profissionais. O motorista do futuro pode estar no nosso passado, de uma outra forma, com outras demandas, com novas entregas. Porém, enquanto não resgatarmos o brilho no olho de uma criança ao ver um caminhão e dizer: "um dia ainda vou dirigir um desse", o nosso futuro poderá se tornar uma série com poucas temporadas.



Luís Felipe Machado
Coordenador da COMJOVEM São Paulo

Se o presente é digital, o futuro inevitavelmente será analítico! O que isso quer dizer?





Muito se fala que dados são o novo petróleo, afinal, em um mundo com muitos deles, tomar decisões de negócios sem consumir e usar as melhores informações eleva o risco de um fracasso. Os dados trabalhados podem produzir informações valiosas desde que seu armazenamento seja de forma organizada e sua interpretação adequada. Porém, será que as empresas e seus líderes estão preparados para trabalhar esse caldeirão de dados e acelerar esse processo tecnológico e analítico?

Para respondermos a esta pergunta, é necessário entendermos que não se trata apenas de haver líderes da área de dados e tecnologia, e sim de líderes de qualquer área de negócios que já percebam que a tecnologia da informação pode contribuir muito para liderar essa revolução. Precisamos evoluir para um mindset e uma cultura mais abertos a consultar os dados.

É perceptível que muitas empresas, principalmente da área de tecnologia e que se utilizam do comércio eletrônico, e-commerce, já se beneficiam da tecnologia da informação para acelerar o processo de consumo reduzindo o fator "achismo" existente no processo decisório. No entanto, quando estudamos as empresas com perfis mais tradicionais, como o setor de transportes, percebemos que elas ainda se utilizam pouco do poder dessas análises.

Hoje, a informação é o dado que está inserido no contexto dos processos, mas o conhecimento só é adquirido pela capacidade de interpretação desses dados, obtendo respostas como padrões, tendências, melhorias e oportunidades. E como trabalhar esses dados?

Para fazermos parte deste contexto mundial, precisamos diferenciar a cultura analítica, também conhecida como cultura de dados ou cultura data-driven, das

ferramentas tecnológicas. A cultura está ligada à forma como uma organização faz as coisas. Digamos que é o seu "jeitão", seu DNA.

Uma empresa que possui a cultura de dados é reconhecida por ser orientada por dados. As ferramentas, por outro lado, resumem-se a um conjunto de tecnologias, métricas, regras de negócio e pessoas que vão auxiliar na velocidade e na análise de um grande volume de dados.

No dia a dia dos negócios já ouvimos muitos termos que se tornam cada vez mais populares: big data, data lake, data mining e business intelligence (BI). Todos se referem ao uso de dados, mas cada um está ligado a uma maneira diferente de se fazer isso.

Vamos explorar um pouco:

- Big data: refere-se a trabalhar com grandes conjuntos de dados complexos e variados.
- Data lake: está relacionado ao tipo de repositório em que os arquivos são organizados em seus formatos originais para que possam ser utilizados pela empresa junto a ferramentas de tecnologia.
- Data mining: é a mineração dos dados organizacionais para obter análises cada vez mais precisas.
- Business intelligence (BI): combina análise empresarial, mineração de dados, ferramenta/infraestrutura de dados e práticas para ajudar a obter respostas às perguntas da empresa e assim nortear as decisões.

Todos esses recursos, usados de maneira independente ou combinada, ajudam as empresas a serem mais assertivas; o grande desafio é criar o hábito de consultar os dados para tomar uma decisão, isso é, criar uma cultura, pois é preciso executar um determinado conjunto de ações por um longo tempo para que esteja presente no DNA.

Na frase de William Thomson: "Tudo deve ser medido, analisado e melhorado", fica claro que estudar os dados vai contribuir para que as empresas perdurem neste mundo cada vez mais analítico.

Com isso, podemos dizer que os principais pilares para obtermos uma cultura analítica são:

- Regra de negócio: saber quais questões queremos responder, objetivo, o que iremos medir, para que iremos medir, onde queremos chegar são questões importantes, pois não adianta iniciarmos este processo se não sabemos o que queremos responder.
- Cultura: "jeitão" de fazer as coisas, ambiente, engajamento, hábito de fazer algo todos os dias, governança.
- Pessoas: time com habilidades analíticas.
- Ferramentas tecnológicas: método, técnica, prática e sistemas e infraestrutura para tratar os dados.

As vantagens mais visíveis de iniciarmos esta cultura está na economia de tempo. Informações com acesso instantâneo, tomada de decisões baseadas em dados, mapeamento do perfil do cliente ideal, informações em um só lugar, previsões de tendências de mercado etc.

Muitos estudiosos da área de ciência de dados acreditam que a formatação de um time ideal para análise de dados é composta por 20% de pessoas que entendem do business, 40% por pessoas de tecnologia e 40% por matemáticos e estatísticos.

Mas não é preciso começar robusto. Lembre-se: quanto mais simples, melhor! Então procure observar que sua organização já possui uma determinada geração de dados, aprenda com eles, entenda o volume e a variedade, procure um sistema que os organize para você e, o mais importante, faça a pergunta certa. Mais importante do que ter informação é saber perguntar!

START!!! Lembre-se: objetivos + pessoas + sistema + informação = evolução analítica.



Thais Bandeira Cardoso
COMJOVEM Porto Alegre

A comunicação da NTC&Logística fortaleceu os relacionamentos para afetar positivamente todo o setor do transporte de cargas em 2021

O principal desafio de se comunicar é conseguir causar um impacto nas pessoas. Desde que o presidente Francisco Pelucio tomou posse, em 2020, a NTC&Logística sempre pautou a sua comunicação de forma a garantir uma verdadeira proximidade. O objetivo do órgão é estar presente, atuando em harmonia com associados, executivos, entidades de classe, veículos de comunicação e com seu quadro de colaboradores.

Em 2021, a comunicação da NTC não poderia deixar de seguir essa linha de atuação, que é uma marca registrada da atual presidência. Com a sociedade ainda vivendo sob a realidade e as restrições da pandemia da covid-19, foram desenvolvidos novos projetos de comunicação que trouxessem uma conexão maior com o público por meio das mídias sociais e de eventos promovidos pela entidade.

O foco da comunicação sempre foi colocar as pessoas que movimentam todo o setor em evidência, assim como trazer conteúdos cada vez mais diferenciados. A NTC&Logística se empenhou para garantir que a sua mensagem, mesmo que a distância, reforçasse a importância das pessoas envolvidas não apenas para o segmento do transporte de cargas como também para toda a sociedade.

O maior desafio de 2021 foi conseguir encontrar novas maneiras de causar um impacto direto no público da entidade com temas pertinentes e nos canais adequados para esse período. No ano passado, por exemplo, realizamos mais de 70 lives para atender, a distância, a demanda das pessoas, já que o isolamento social era essencial para lidarmos com a doença.

Com a saturação desse formato e a gradual abertura, foi necessário inovar e adequar as estratégias para a nova realidade. Assim, diminuímos a quantidade das transmissões, tornando-as mais dinâmicas e relevantes. Também aumentamos o processo de divulgação e adequamos as diretrizes comunicativas, adotando um modelo mais humanizado para que o retorno pudesse ser ainda mais potencializado.

Além disso, organizamos eventos híbridos, que se tornaram uma marca da NTC. Com uma parte presencial e outra on-line, conseguimos proporcionar uma dinâmica própria e atualizada aos nossos associados. Sem falar no CONET&Intersindical, um evento já consolidado que realizamos a cada seis meses para tratar dos custos de transporte, de frete e de insumos para percorrer todo o país.



Com essa atuação, conseguimos nos relacionar com o setor em todo o país, como sempre fizemos, e em poucas horas. Afinal, este sempre foi o nosso objetivo: conseguir causar um impacto positivo nas pessoas e mostrar que, mesmo com grandes desafios, conseguimos inovar.

Outro destaque do nosso trabalho foi a reformulação das mídias sociais. Mudamos a identidade visual, ampliamos a atuação e conseguimos, com isso, alcançar uma maior notoriedade. A comunicação da entidade sempre foi uma referência na área, mas a criação dessa marca registrada em conteúdo foi importante para se adequar às novas linguagens e para conseguir conectá-la com todos os públicos.

Nessa toada, investimos também em ampliar o relacionamento da NTC&Logística com a imprensa. Preparamos todo o time de comunicação e a própria presidência para conseguirem passar as principais informações e conquistas da entidade para os veículos de comunicação da melhor maneira possível.

Um exemplo é que, ainda com dois meses restantes para o final do ano, já ultrapassamos a marca de 2020, com resultados amplamente positivos com as principais mídias do país.

Esse relacionamento precisa ser cada vez mais fortalecido. Precisamos sempre destacar que estamos inseridos no setor responsável por mais de 65% de tudo o que se transporta no Brasil. É um grande privilégio e uma imensa responsabilidade. Por isso, é necessário estarmos constantemente em evolução para que a nossa comunicação consiga fazer jus à importância do segmento.

E é justamente por meio da comunicação que a NTC&Logística está alcançando cada vez mais espaço. Para o futuro da entidade, queremos trazer cada vez mais inovação, pautados constantemente pelas novas tendências e demandas da sociedade.

Para seguirmos nesse objetivo, temos o total apoio da presidência e de todas as entidades do Brasil por meio do nosso Comitê de Comunicação da NTC&Logística. O suporte dado por todos os presidentes e representantes é essencial para garantir que tanto a comunicação quanto o futuro do setor estejam seguindo no caminho desejado.



Rodrigo Bernardino
Assessor de comunicação e imprensa da NTC&Logística

Está na hora de privatizar os Correios

Não é preciso fazer parte do setor de logística e de distribuição de pequenas encomendas para saber que a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) domina o setor.

Com cerca de 6.500 agências no Brasil e uma fantástica rede de distribuição, os Correios estão perdendo esse domínio gastando energia em escândalos de corrupção, em interferências políticas e em greves enquanto o setor privado investe fantásticas somas em equipamentos modernos, softwares e treinamento de recursos humanos para atender um consumidor cada dia mais exigente e impaciente com prazos que já são praticados em horas em vez de dias.

Nesse cenário, a ausência de investimentos e a queda da qualidade dos Correios apontam em uma única direção que já está em curso: a privatização.

Há poucos dias, a empresa anunciou o fechamento de mais 250 agências. Enquanto isso, tramita no Senado o projeto de lei (PL) 591/21, proposta que autoriza a venda dos Correios.

De autoria do poder Executivo, o projeto já foi aprovado na Câmara dos Deputados em agosto deste ano e está aguardando a votação no Senado Federal.

Inobstante os inúmeros benefícios como isenção de impostos federais, estaduais e municipais, do rodízio de veículos e de controle nas barreiras fiscais, com frequência a empresa é socorrida com recursos públicos.

A proposta do PL é que a iniciativa privada possa também explorar os serviços postais, que são exclusivos dos Correios.

Empresas do setor de logística atuam na entrega de encomendas e impressos, mas são alvos frequentes de ações judiciais movidas pela estatal, que alega ter o monopólio sobre esse setor, sendo que o monopólio abrange exclusivamente cartas, cartões postais e correspondências agrupadas. A iniciativa privada deveria estar atuando sem ter que enfrentar esse obstáculo.

O volume de correspondências sofreu redução de



57,6% de 2015 até o presente ano e a receita redução de 43%, tornando impossível que a estatal invista, se mantenha competitiva e ainda melhore a qualidade dos serviços que presta sem apoio da iniciativa privada.

Por essas e outras razões, o Brasil espera ansioso pela aprovação do PL 591/21 no Senado Federal, fato que virá em benefício do consumidor, dos operadores privados e do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

No Senado, a Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) já realizou duas audiências públicas para o debate sobre a desestatização, que, se aprovada nessa comissão, seguirá para o plenário para votação.

O PL 591/21 cria um marco regulatório para o setor postal e liberta o Brasil de mais um regime de monopólio. A empresa que adquirir os Correios terá direitos e deveres, assim como todas as outras da iniciativa privada que atuam no segmento de entregas e logística.

O PL 591/21 determina que o novo operador deverá praticar a modicidade dos preços e cumprir metas de qualidade e universalização, bem como permite que empresas privadas passem a operar no segmento.

Com a possibilidade de competição dentro do setor postal, quem ganha são os consumidores com maior oferta de serviços de qualidade sem depender exclusivamente de um agente detentor do monopólio.



Antônio Silvio Juliani
Vice-presidente de Assuntos Postais da NTC&Logística. Fundador da Flash Courier, Moove+ e Jall Card, empresas que integram o Grupo MOVE3. Natural de Santa Maria (RS), foi piloto da Força Aérea Brasileira e da Aviação Comercial e começou a empreender no segmento logístico em 1994

Sustentabilidade que gera ganhos

Os cuidados com o meio ambiente e a busca pelo desenvolvimento sustentável visando ao equilíbrio dos negócios nos aspectos econômico, social e ambiental constituem boa parte da atenção de qualquer empresa que quer se ver perene em seu mercado.

Isso tem um motivo: segundo pesquisa do Instituto Akatu, na hora de comprar, 59% dos consumidores levam em consideração se a marca em questão tem impactos negativos sobre o meio ambiente. Diante dessa realidade, a sustentabilidade tem sido cada vez mais vista como uma vantagem competitiva para as empresas.

Ao trazer essa questão para o setor de transporte, é fato que a nossa responsabilidade aumenta, pois o desafio da poluição das grandes cidades gerada pela emissão de fumaça preta de veículos motorizados ainda é grande e, apesar dos muitos esforços, continua crescente em alguns lugares. Ainda que tenhamos visto por aí diversos avanços sobre o uso de veículos elétricos, percebemos que essa é uma realidade ainda longe de nós, e o diesel, combustível mais utilizado por caminhões e ônibus, ainda é o mais poluente.

Felizmente, os transportadores já perceberam a importância econômica e ambiental do controle de emissão de poluentes de suas frotas. Dessa forma, podemos contar com iniciativas como o Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, criado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em parceria com o SEST SENAT – duas instituições visionárias, com o olhar sempre à frente, que não medem esforços em proporcionar oportunidades e inovações para um transporte mais seguro, limpo e rentável.

Hoje, o Despoluir, que completou 14 anos de atuação em 2021, é o maior programa ambiental da iniciativa privada do Brasil. Temos o privilégio de poder contar com um programa que vai até as empresas para engajá-las em ações de cuidado com o meio ambiente e de contribuição para a melhoria da qualidade de vida e do ar, gerando também ganhos com a avaliação gratuita da saúde das frotas.

Mas um esforço não anula tantos outros. Precisamos, com urgência, avançar no diálogo sobre o biodiesel de forma que tenhamos um combustível que evite danos ao meio ambiente e também à mecânica dos veículos. Também precisamos incentivar a redução do consumo de combustíveis fósseis, tornar mais eficientes veículos pesados, promover o uso de tecnologias menos poluentes e promover avanço de outras matrizes energéticas em prol do setor, como os veículos elétricos.

Pensar na sustentabilidade é pensar em nosso propósito, em nosso futuro e em nosso legado. É saber que somos responsáveis pela qualidade de vida da nossa geração e de todas aquelas que ainda estão por vir. É saber utilizar as ferramentas que temos em mãos, incentivar o uso dessas ferramentas e estar aberto ao conhecimento e às novas tecnologias que se apresentam.

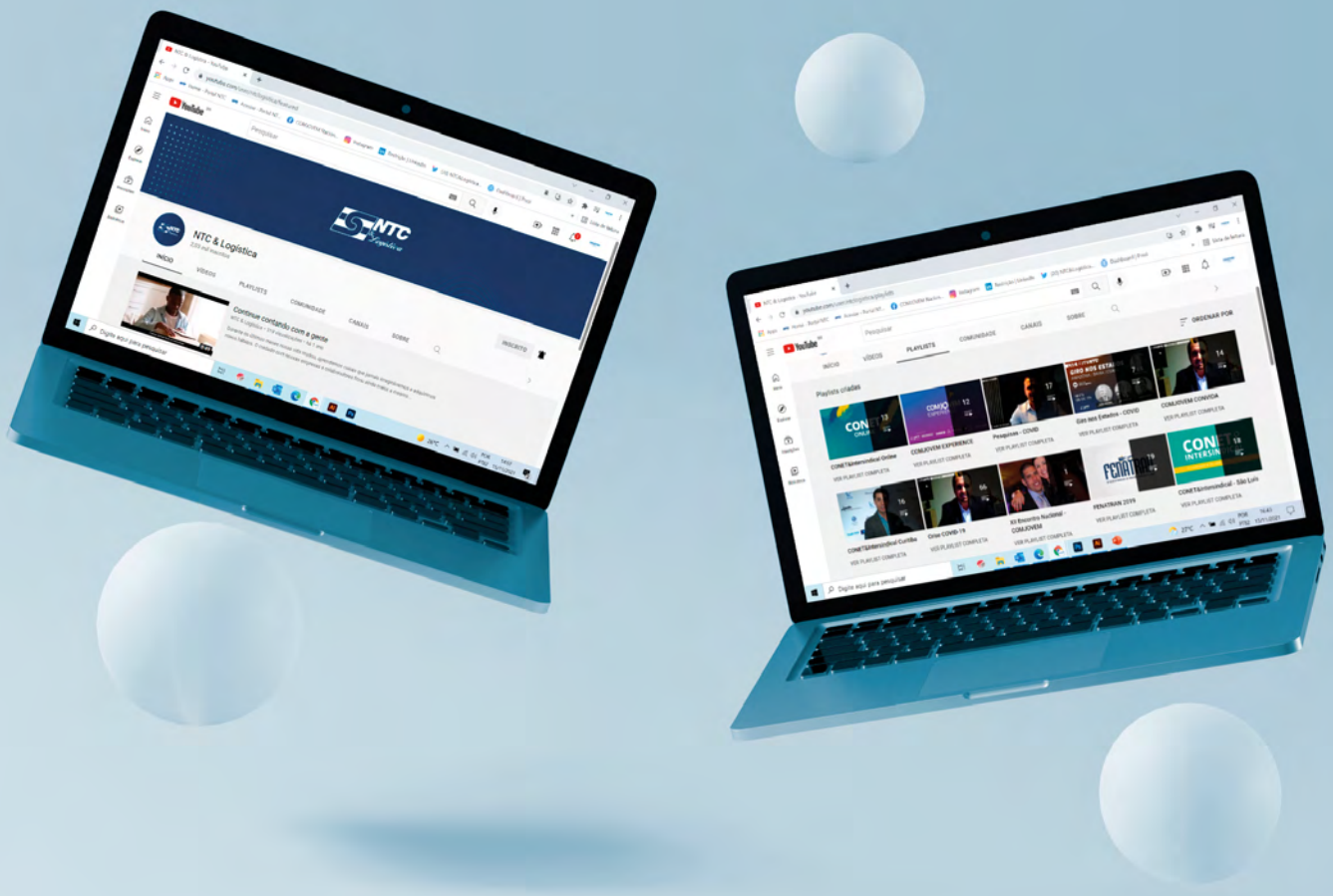


Sérgio Pedrosa
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg) e diretor da NTC&Logística

TV NTC

Fique por dentro dos melhores conteúdos sobre o setor na TV NTC!

Acesse já
youtube.com/ntclogistica



Um panorama dos desafios encontrados pelo transporte internacional rodoviário de cargas

O transporte rodoviário brasileiro, responsável por mais de 65% de toda a carga transportada no país, de acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT), também atua entregando para fora do Brasil. Como uma pandemia possui escala global, o modal internacional também foi afetado pela crise gerada pela covid-19, sendo imposto um regime de exceção e formalidades nunca vistas, além do surgimento de diversos conflitos.

A NTC&Logística, a principal entidade brasileira do transportador, foi uma das instituições que tomaram a frente para buscar soluções aos problemas encontrados em conjunto com a ABTI. Como membro das duas associações, mas principalmente como vice-presidente para assuntos do transporte internacional da NTC, acompanhei de perto tudo que ocorreu, e trago aqui para vocês um panorama de 2021.

De forma correta, visando ao bem de todos, declarações de saúde, horários reduzidos, equipamentos de proteção, prorrogação de licenças e documentos criaram um "novo normal" que impôs resiliência aos operadores que entregam para fora do país.

Porém, se antes realizar transporte internacional de cargas já não era uma tarefa das mais fáceis devido a toda burocracia aduaneira, à lentidão nos cruzamentos de fronteiras e a diversas regras acordadas entre os países, o coronavírus trouxe ainda mais desafios e deixou ainda mais complexa a execução desse modal.

O Brasil faz fronteira com outros nove países da América do Sul, fronteiras essas que na maior parte do tempo permaneceram abertas para motoristas de veículos de carga. No entanto, devido ao fato de em certo momento nosso país atingir números alarmantes de infecção e de morte pelo vírus, diversos problemas logísticos foram surgindo, com países como Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai e Peru criando regras e limitando o fluxo de mercadorias.

A Argentina em especial foi o país com maior rigidez no controle do transporte internacional, criando barreiras sanitárias complexas e controles de testes rápidos em quase todas as províncias. Isso causou muita lentidão, discussão e custos que estão sendo absorvidos em quase sua totalidade pelos transportadores.

Ainda, com o avanço do coronavírus, Argentina, Chile, Uruguai e Peru passaram a exigir um exame de covid-19 antes de entrar no país, até então algo normal. O problema, entretanto, era o período de espera do resultado do teste, o que causou fila de motoristas em ambientes que não possuíam estrutura mínima para eles aguardarem. Isso gerou preocupações para a transportadoras quanto à saúde desses profissionais e custos.

Diante disso, medidas foram tomadas buscando soluções para os conflitos. Um exemplo foi a reunião bilateral entre reguladores do transporte rodoviário do Brasil e da Argentina realizada no dia 26 de março.

Esse encontro teve o intuito de solicitar ao país vizinho esclarecimentos de alguns impasses que estavam prejudicando o modal de entrega internacional de cargas, além de questões burocráticas e logísticas.

Ainda buscando soluções para esses problemas, em 14 de maio assinei um ofício endereçado ao Conselho Empresarial do Transporte Rodoviário de Cargas do Mercosul, Bolívia e Chile (CONDESUL), solicitando uma reunião com a brevidade necessária do Subgrupo 5 de "Transporte" do Mercosul em face dos problemas gerados pela pandemia.

Em resumo, o conteúdo do documento pedia uma maior quantidade de encontros entre os seus membros para encaminhar soluções com a rapidez necessária, disciplinamento de procedimento para teste da covid-19, regras para cumprimento de quarentena e/ou liberação dos motoristas infectados, mas não na condição desta volta ser como "turistas/passageiros", e regras àqueles motoristas que já foram vacinados em seus países.

Também foi solicitado que os representantes das entidades signatárias do ofício pudessem participar da reunião da Associação Latino-Americana de Desenvolvimento e Integração (ALADI), que ocorreu no dia 18 de maio, na qual pude estar presente ao lado do dr. Adauto Bentivegna Filho representando a NTC.

Houve ainda encontros com outras instituições e associações nacionais e internacionais, além de órgãos públicos, sempre buscando uma resolução para os desafios encontrados pelo transporte rodoviário internacional de cargas.

Com isso, conseguimos melhorar a situação burocrática, mantendo os protocolos de segurança, claro, mas agilizando-os para garantir o bem-estar da saúde dos motoristas que esperam, além da otimização de custos das transportadoras.

Devido ao impacto da crise econômica global nas importações e nas exportações, outro problema que surgiu em 2021 foi justamente a falta de carga de importação da Argentina e Chile, obrigando muitas transportadoras a retornarem com caminhões vazios para suas bases ou para a fronteira.

Essa baixa produtividade impacta fortemente o caixa das empresas, uma vez que o custo diário de um caminhão parado, no momento que escrevo este artigo, está em aproximadamente 300 dólares, sem contar que o transportador tem que ficar 10 dias esperando o retorno do veículo sem nada, provocando um represamento das exportações.

Porém, acredito que haverá um crescimento em 2022. Ainda é difícil afirmar o percentual já que este depende do avanço da vacinação e da capacidade dos diferentes países de reverter os problemas estruturais subjacentes ao lento crescimento que percorriam antes da pandemia.

Muita coisa mudou nas operações de logística internacional devido a essa crise e tantas outras devem passar por isso também no decorrer do combate à doença. Entretanto, os transportadores precisam se preparar agora para quando ela for superada e precisam se antecipar para lidar com este novo cenário pós-crise.



Danilo Guedes
Vice-presidente de assuntos internacionais da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), presidente da ABC Cargas e diretor da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI)

No ar, o portal da FUMTRAN

O ano de 2021 foi de muito trabalho para a equipe da Fundação Memória do Transporte (FUMTRAN). Apesar da pandemia, conseguimos evoluir na construção da linha do tempo do transporte brasileiro, com os seus marcos mais significativos, abrindo ao público, no final do ano, o nosso portal: Memória do Transporte Brasileiro – um museu virtual, de acesso público e gratuito pela internet.

Nessa primeira etapa, só estão disponíveis as informações referentes aos primeiros quatro séculos da história do Brasil, começando antes mesmo da chegada de Pedro Álvares Cabral, no início do século XVI até o final do século XIX, com a Proclamação da República. Procurou-se sempre destacar as mudanças políticas, econômicas e sociais havidas e os meios de transporte disponíveis em cada época, permitindo perceber como induziram e direcionaram o desenvolvimento do país e seus diversos ciclos econômicos.

Para contar essa história, elegemos cerca de 40 marcos – assim entendidos fatos ou circunstâncias relevantes – desenvolvendo em relação a eles pesquisa histórica tão profunda quanto possível e buscando identificar material iconográfico correspondente.

Além disso, promovemos também o tombamento de um grande acervo, com mais de 6 mil itens, todos devidamente digitalizados e identificados. O projeto aprovado junto ao antigo Ministério da Cultura (hoje Secretaria) nos obriga a preservar fisicamente o acervo digitalizado.

Em 2022 e nos anos subsequentes, a FUMTRAN deverá se dedicar ao prosseguimento da linha do tempo, cobrindo os séculos XX e XXI – justamente os mais ricos em informações e imagens –, bem como à ampliação do acervo e aos aperfeiçoamentos e complementos que vierem a ser sugeridos pelo próprio público-alvo. Como temos dito sempre, esta é uma obra aberta, um trabalho sem fim.

Como subprodutos inevitáveis do museu virtual, imaginamos uma biblioteca especializada e algo como uma "Wikipédia dos transportes", a ser permanentemente gerida e alimentada pela FUMTRAN, com informações provenientes de fontes idôneas. Estão no radar, além disso, a edição de livros e a realização de exposições permanentes ou temporárias, inclusive itinerantes.

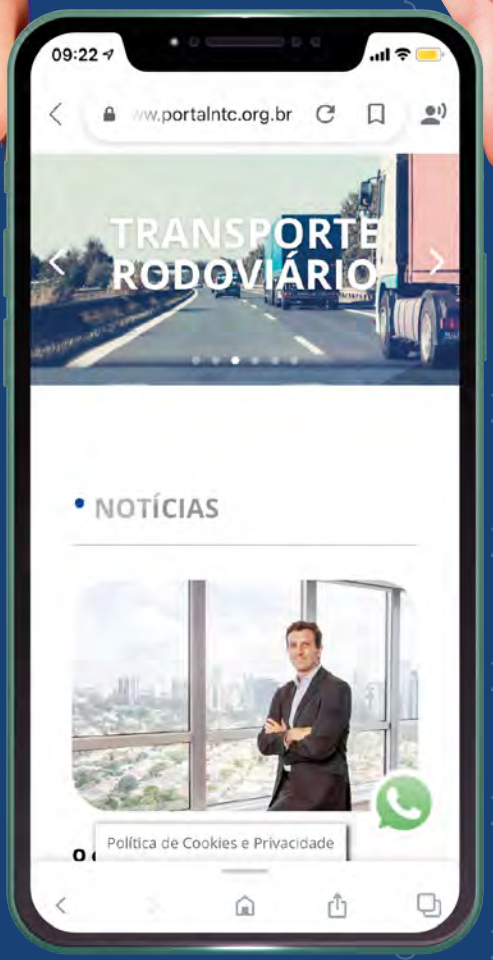
A missão da FUMTRAN é cuidar do passado – não por saudosismo ou conservadorismo –, mas para que ele seja bem compreendido pelas próximas gerações, sobretudo por aqueles que, no futuro, terão a responsabilidade de conduzir esse barco por mares sempre tão incertos e desafiadores.



Geraldo Vianna
Presidente da FUMTRAN, a Fundação Memória do Transporte instituída pela CNT, a Confederação Nacional do Transporte

NTC & Logística

A NTC NA PALMA DE SUA MÃO



■ A NTC reúne os melhores conteúdos do transporte de cargas por meio de quem entende e vive o segmento diariamente.

Acesse o Portal NTC e fique por dentro de todas as informações relevantes, comunicados da entidade, eventos, notícias e muito mais.

www.portalntc.org.br atendimento@ntc.org.br (11) 2632-1500



AUSTIN RATING

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 34 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.

34 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 - Brascan 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

SISTEMA CNT Atuação em 2021



CNT / SEST SENAT / ITL

Apresentação



O ano que está por findar foi de transição. Ainda estamos passando por uma decorrente da pandemia de covid-19, que ceifou milhares de vidas no Brasil e no mundo. Mas também já ensaiamos um retorno à chamada normalidade. Graças à intensificação da vacinação da população, hoje temos esperanças de um amanhã melhor.

Sabemos, porém, que ainda temos um longo caminho até a retomada do pleno crescimento econômico. Por isso, o Sistema CNT pautou a sua atuação, neste ano, para conferir, cada vez mais, atenção aos temas estruturantes e estratégicos para os transportadores.

Além disso, lideramos um movimento de defesa intensa da desburocratização do Estado e da promoção de reformas. Lutamos por mais segurança jurídica e estabelecimento de marcos normativos mais atuais. Exigimos mais respeito aos contratos e às regras e maior participação da iniciativa privada nos investimentos em infraestrutura.

Continuamos firmes, no nosso propósito, de lutar pela preservação da vida das pessoas e garantir a sobrevivência das nossas empresas. E, diante dos efeitos da pandemia e da crise econômica que persistem, continuaremos a trabalhar, arduamente, para que sejam adotadas medidas de redução do Custo Brasil e de aumento da competitividade da economia brasileira. Apenas dessa forma conseguiremos alcançar os patamares pré-crise de geração de emprego e desenvolvimento social e econômico.

“Continuamos firmes, no nosso propósito, de lutar pela preservação da vida das pessoas e garantir a sobrevivência das nossas empresas”



Vander Costa,
Presidente do Sistema CNT

Defesa dos interesses dos transportadores





A CNT (Confederação Nacional do Transporte) é a representação máxima das empresas transportadoras brasileiras. Em sua estrutura, estão 27 federações, cinco sindicatos nacionais e 41 entidades associadas, que representam mais de 155 mil empresas – responsáveis por gerar 2,2 milhões de empregos. Pautada pelos ideais de inovação, excelência e sustentabilidade, a CNT defende os interesses do setor, produz informação e conhecimento e realiza projetos voltados a apoiar a gestão dos negócios e o desenvolvimento da atividade transportadora no país.

A entidade desenvolve e divulga estudos, pesquisas e análises temáticas com o intuito de atender a nossas empresas, subsidiar as políticas públicas, as ações e os planos de governo necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do país no cenário mundial.

A articulação com os poderes Executivo, Legislativo e Judiciário também tem sido fundamental para a construção de um novo cenário do transporte brasileiro. A CNT, como interlocutora das demandas do setor, tem promovido o debate e pautado as discussões em torno de grandes temas nacionais que têm impacto direto sobre o desenvolvimento do país.

Atuação em prol dos transportadores

Agenda Institucional Transporte e Logística 2021

Instrumento com os posicionamentos do Sistema CNT sobre as agendas, os temas, os projetos e as pautas que dialogam diretamente com as necessidades do transporte brasileiro e que podem levar o país ao futuro que todos nós desejamos



Acesse aqui:

Programa Nacional LGPD no Transporte

- Desenvolvido pela CNT, SEST SENAT e ITL, vem promovendo ações para auxiliar a implementação da LGPD pelo setor transportador
- Mais de 4 mil pessoas nos cursos LGPD para o setor de transporte, oferecido pelo ITL, e LGPD descomplicada, oferecido pelo SEST SENAT.
- Indicação do advogado Flávio Boson para o CNPD (Conselho Nacional de Proteção de Dados Pessoais e da Privacidade)



Mais informações:

Fortalecimento das relações institucionais

- Em 2021, a atuação da Confederação junto aos Poderes Legislativo, Executivo e Judiciário foi ainda mais intensificada para garantir a defesa do setor de transporte

Protagonismo em fóruns nacionais e internacionais

- Presidente Vander Costa como coordenador da bancada empresarial brasileira na OIT.
- Indicação de Caio Mario Alvares, advogado e representante da CNT, para presidência do Codefat.



Fórum CNT de Debates

Reveja os debates

- Infraestrutura, concessões e privatizações: oportunidades e desafios para a retomada econômica brasileira
- Desestatização dos Correios – oportunidades e desafios para o Brasil

Atuação parlamentar para o fortalecimento do TRC

- *Free-flow* (PL n.º 886/21)
- Documento Eletrônico do Transporte - DT-e (PL n.º 5.501/20)
- Debêntures de infraestrutura (PL n.º 2.646/20)
- Prorrogação da desoneração da folha de pagamento (PL n.º 254/21)

Atuação para enfrentamento à crise da covid-19

- Trabalhadores do transporte prioritários nas campanhas de vacinação contra a covid-19 e a influenza
- Novo Refis
- Novas linhas de crédito
- Suspensão de pagamentos de empréstimos e tributos

Mistura de Biodiesel no óleo diesel

- Atuação para melhoria da igualdade e a revisão do teor da mistura do biodiesel no diesel para evitar os problemas técnicos apresentados em máquinas e equipamentos

Projeto painel de Indicadores Portuários

- Desenvolvido em parceria com a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura irá avaliar serviços e performance dos portos públicos

Produção de conhecimento

Nova Pesquisa CNT de Rodovias

Rodadas da Pesquisa CNT de Opinião

Dois primeiros volumes da série "Terminais de Carga do Brasil"

- Aspectos Gerais – Volume I
- Terminais Gateways Aeroportuários – Volume II





Painéis CNT de Consultas Dinâmicas – 33 edições

Sexta rodada da Pesquisa CNT de Impacto no Transporte COVID -19

Conjuntura do Transporte – 1ª edição

- Investimento realizado em infraestrutura de transporte no Brasil vem caindo.

Transporte em Foco – 1ª edição

- Rodovias que perdoam

Radar do Transporte CNT – 8 edições

Transporte e Desenvolvimento

- Infraestrutura de Transporte – Investimento e Financiamento de Longo Prazo

Acesse as publicações da CNT:

Estudos e Pesquisas
www.cnt.org.br/pesquisas

Análises do Transporte
www.cnt.org.br/analises-transporte

Painéis CNT do Transporte
www.cnt.org.br/painel-cnt-transporte



Reconhecimento e valorização no transporte

2ª fase da campanha O Transporte Move o Brasil

28º Prêmio CNT de Jornalismo

Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro – Medalha JK

Responsabilidade socioambiental

DESPOLUIR
Programa Ambiental do Transporte
CNT | SEST SENAT

O Despoluir – maior programa ambiental do transporte no Brasil –, é uma iniciativa conjunta da CNT e do SEST SENAT que visa engajar os trabalhadores do setor de transporte em ações sustentáveis.

Principais linhas de ação

- Avaliação Veicular Ambiental
- Avaliação da Qualidade do Diesel
- Serviço de Orientação Ambiental ao Transportador
- Prêmios Ambientais
- Divulgação de Informações Ambientais e Educação Ambiental

Avaliação ambiental

24
Federações

+ de 55 mil
transportadores atendidos

108
unidades móveis
(GPS, opacímetro, tacômetro e software de aferição de opacidade veicular)

+ de 3,3 milhões
de aferições veiculares

Índice médio de aprovação superior a 88%

Avaliação da qualidade do diesel

+ de 130 empresas de transporte visitadas

+ de 930 ensaios realizados e aprovação média de 78%

Novas iniciativas em 2021

Serviço de Orientação Ambiental ao Transportador (SOAT), com o objetivo de diagnosticar e estimular boas práticas de sustentabilidade no setor de transporte

Conhecimento compartilhado



- Guias rápidos sobre ARLA 32; baterias automotivas; ecocondução; manutenção preventiva e óleos lubrificantes automotivos)
- Série Energia no Transporte
- Caderno CNT de Perguntas e Respostas sobre a Fase P-8 do Proconve

Saiba mais
www.despoluir.org.br

Adaptação para os novos tempos



Neste ano, mais uma vez, a capacidade de adaptação do setor transportador foi posta à prova. Ainda estamos sob os efeitos da crise provocada pela pandemia da covid-19. Felizmente, com a vacinação, o pior, aparentemente, passou. Mas esse período de dificuldades também proporcionou muitas oportunidades para mudanças e transformações no setor de transporte. E, para acompanhar essa nova realidade, o SEST SENAT se reiventou e intensificou os esforços para oferecer o que há de mais tecnologico e inovador no mercado.

Para isso, a instituição consolidou novos modelos de negócio e ampliou a oferta de novos serviços, como atendimentos de saúde online e webaulas para dar respostas imediatas ao setor. Além disso, o trabalho realizado pelo SEST SENAT demonstrou nível ímpar de transparência, seriedade e de comprometimento com o interesse público.

Afinal, o SEST SENAT está sempre disposto a contribuir para buscar alternativas para a retomada da economia e a geração de emprego e renda. Trabalhamos incessantemente para preparar os profissionais para a execução das atividades com eficiência, reflexão crítica e segurança, a fim de enfrentarem todos os desafios da atividade transportadora em qualquer segmento.

Atuação 2021
(resultados de janeiro a setembro)

+de 7,7 milhões
de atendimentos

+de 3,9 milhões
de atendimentos na área de **saúde e qualidade de vida – SEST**

+de 3,7 milhões
na área de **desenvolvimento profissional - SENAT**

Alta de 35%
nos **atendimentos de saúde**
(em relação ao mesmo período de 2020).

Alta de 40%
nas **matrículas presenciais**
(em relação ao mesmo período de 2020)

Presença em todo o país



Estar cada vez mais próximo dos transportadores é um compromisso do SEST SENAT. Assim, a instituição mantém de forma estratégica o projeto de expansão e de melhorias físicas da sua rede. Em 2021, nove unidades foram inauguradas.

159
unidades
em todo o país

Impacto em

+ de 4.000 municípios

Para encontrar a unidade mais próxima, acesse **sestsenat.org.br/unidades**

Cuidar da saúde do trabalhador faz a diferença (resultados de janeiro a setembro)

Atendimentos de saúde

Odontologia
1.146.001 atendimentos

Fisioterapia (presencial e online)
441.058 atendimentos

Psicologia (presencial e online)
140.363 atendimentos

Nutrição (presencial e online)
104.942 atendimentos

Grandes mobilizações nacionais

Ações presenciais em locais estratégicos de atuação de atuação dos trabalhadores do transporte para levar conscientização e orientação sobre temas relevantes da saúde desses profissionais.

+ de 1,6 milhão de atendimentos realizados

Semana Mundial da Saúde

Dia do Motorista

Combate ao uso de álcool e drogas

Semana Nacional do Trânsito

Transportando Saúde nas Cidades

Saúde nos Portos

Programa CNT / SEST SENAT de Prevenção de Acidentes

Atividades de esporte e lazer

486.882 atendimentos

Profissionais capacitados para o mercado (resultados de janeiro a setembro)

Educação profissional

597.003
matrículas presenciais

326.916
nas web aulas:
nova modalidade de aprendizagem, com professores on-line em tempo real, que garante o acesso facilitado aos conteúdos dos cursos

367.420
matrículas na educação a distância

Portal EaD com
+ de 200 cursos

Acesse o QR code ao lado e conheça os cursos EaD **ead.sestsenat.org.br**

Educação executiva

DIGITAL HUB
SEST SENAT

Plataforma permite acesso a conteúdos exclusivos de gestão e inovação.

Para participar envie email para:
relacionamento@sestsenat.org.br

fb
SEST SENAT

Workshop com especialistas em sucessão familiar (exclusivo para empresas contribuintes).

Novas iniciativas

CONEXÃO
SEST SENAT RH

Encontros virtuais com os RH's das empresas para debater temas sobre a gestão de pessoas.

Para participar envie email para:
relacionamento@sestsenat.org.br

TALKS
SEST SENAT

Palestras online de curta-duração voltadas à promoção e prevenção de saúde e capacitação profissional.

Acesse as **palestras aqui:**

ROTA da NUTRIÇÃO

Avaliação e identificação de estabelecimentos que aplicam boas práticas de alimentação e nutrição nas estradas

Conheça o projeto:

PROJETO Capacitação Especializada para a
Segurança na Operação do Transporte de Cargas
SEST SENAT

Oferta de treinamentos em parceria com a Fabet

Gestão de Segurança no Transporte Rodoviário de Cargas: para gestores de segurança em empresas de transporte

Formação de Condutores de Veículos Biarticulados: para motoristas do transporte rodoviário de cargas

Qualificação da alta gestão

O ITL (Instituto de Transporte e Logística) é referência em educação, pesquisa e inteligência para o setor de transporte. Nessa nova realidade trazida pela pandemia da covid-19, que acelerou inúmeras transformações e alterou importantes aspectos do setor de transporte, a capacitação profissional, aderente às necessidades e às novas demandas das empresas, tornou-se ainda mais fundamental. Não há dúvidas de que o treinamento profissional já é um dos vetores impulsionadores da retomada da economia brasileira.

Os cursos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte – promovido pelo SEST SENAT e coordenado pelo ITL – são pensados para provocar o debate e a busca por novas posturas. Disponibilizamos conteúdos relacionados ao dia a dia das empresas e estimulamos os alunos a desenvolverem habilidades para enfrentar questões de ordem gerencial, processual e financeira.

11
turmas iniciadas

382
alunos contemplados no programa

+ de 100
empresas beneficiadas

- Especialização em **Gestão de Negócios**
- Especialização em **Recursos Humanos**

FDC

- Especialização em **Gestão Financeira**

ibmec

- Gestão do Transporte **Aquaviário e Integração Multimodal**

STC INTERNATIONAL MARITIME & LOGISTICS EXPERTS

- Certificação Internacional em **Sistemas Ferroviários e Metroferroviários**

DB

- Certificação Internacional **Aviation Management**

EMBRY-RIDDLE Aeronautical University

Conteúdo de qualidade e acessível

REPOSITÓRIO DIGITAL DO TRANSPORTE

Plataforma online com conteúdos técnicos sobre o transporte no Brasil. Reúne todos os projetos do Programa Avançado de Capacitação do Transporte

Acesse em:
https://repositorio.itl.org.br/jspui/

BIBLIOTECA DO TRANSPORTE

Acervo atual e moderno na área de transporte e logística.

Conheça em:
https://www.itl.org.br/biblioteca-do-transporte

Fique por dentro das informações do Sistema CNT

Whatsapp do Sistema CNT

(61) 3315-7000

CNT

cnt.org.br
agenciacnt
cnt
0800 728 2891

SEST SENAT

sestsenat.org.br
sestsenatbrasil
sestsenatbrasil
0800 728 2891

ITL

itl.org.br
0800 728 2891
itl

CNT / SEST SENAT / ITL

Sabe como a Pamcary virou referência em seguros de transporte e gestão de riscos?







Criando a maioria das soluções existentes no mercado.









A história da Pamcary se confunde com a própria história do setor de transporte de cargas. Isso porque foi ela que desenvolveu as principais soluções do mercado, integrando seguros, gestão de riscos e assistência 24 horas.

Quem compara escolhe a Pamcary.

(11) 3889-1488 www.gps-pamcary.com.br

GPS Pamcary gps_pamcary Pamcary

PAMCARY®



O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

*E A **INTEGRAÇÃO MULTIMODAL** LEVA O PAÍS PARA FRENTE.*

Diferentes meios de transporte desenvolve um papel muito importante no transporte de pessoas e cargas todos os dias.

E é essa integração a garantia de um movimento em harmonia.

Cadastre-se e receba informações atualizadas sobre o setor que move o Brasil.

#O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

CNT Confederação Nacional do Transporte

OTRANSPORTEMOVEOBRASIL.CNT.ORG.BR