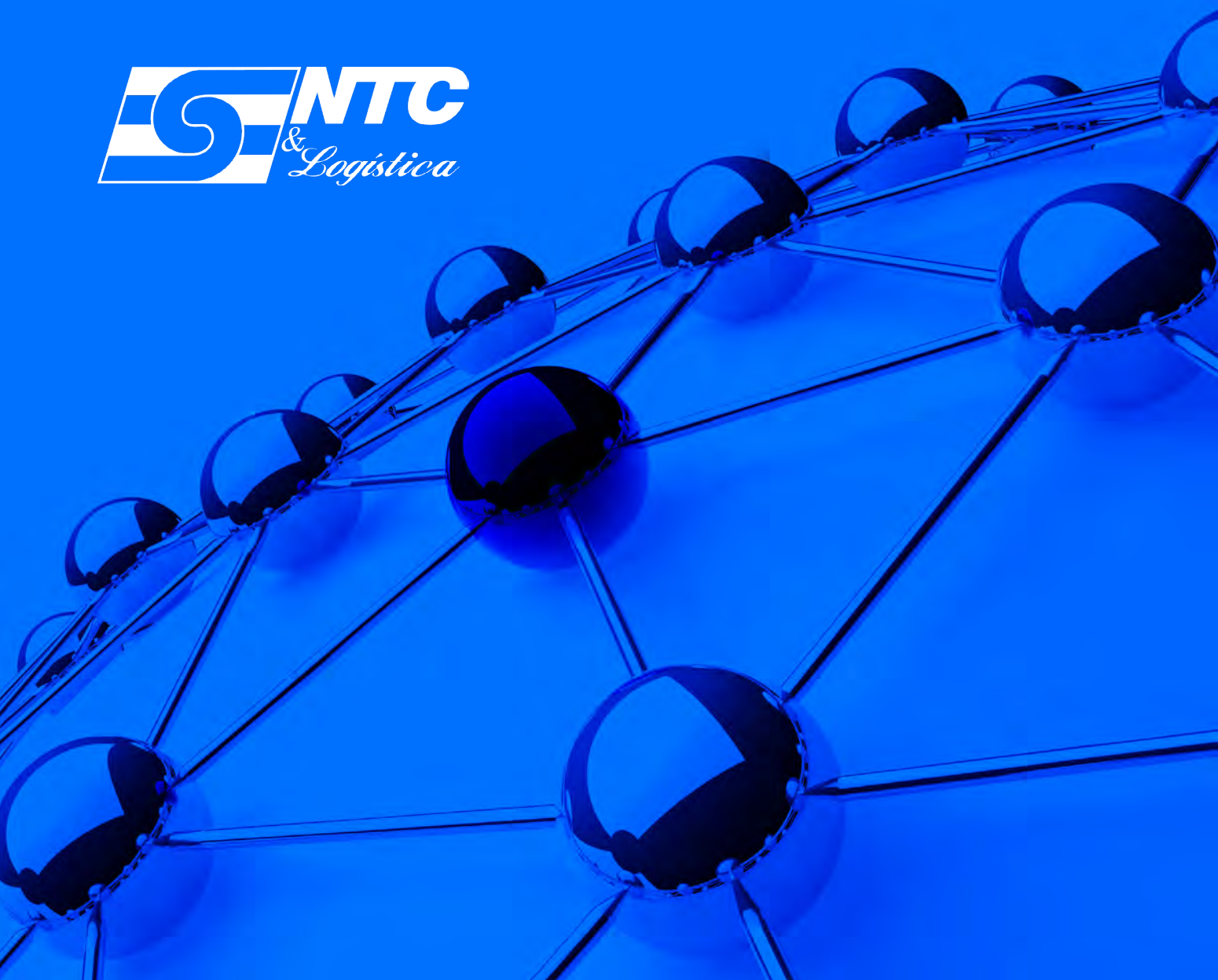


ANUÁRIO

2022 | 2023





Mercedes-Benz
ACTROS
SEU MELHOR INVESTIMENTO.
NA PRÁTICA.

“De 2020 para cá, foi só resultados para a empresa. Utilizamos o modelo 2540, o que mais me surpreendeu foi o pacote de segurança e eficiência para o motorista.”

Tiago Martins — Transbarbarensense

 Juntos salvamos vidas.

Mercedes-Benz Actros. Está na hora de levar o melhor investimento para sua operação também.



O Actros é o caminhão robusto, conectado, inteligente e eficiente que a sua operação tanto precisa. Seu desempenho faz valer cada centavo.


Acesse o nosso site ou visite um concessionário: novoactros-mercedesbenz.com.br

Inteligente: 19 recursos de segurança conectados e eficientes • Farol alto inteligente • Farol para auxílio de manobras • Sensor de chuva e iluminação • Orientador de faixa • Chave eletrônica codificada • Botão de acionamento do motor start/stop • MirrowCam, retrovisores digitais (opcional)

Conectado: Primeiro caminhão digital do Brasil • Espelhamento de smartphones compatível Apple Carplay e Android Auto

Segurança: ABA5 – Sistema ativo de frenagem com reconhecimento de pedestres • EBS – Sistema de freio eletrônico • ESP – Controle de estabilidade • ASR – Controle de tração • ABS – Sistema antitravamento das rodas • Auxílio de partida em rampas • Assistente de fadiga e ponto cego • Orientador de faixa • Retarder (opcional) • Air bag (opcional)

 MercedesBenzCaminhoes  MercedesBenzBrasil

 mercedesbenz_caminhoes | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz



ANUÁRIO

2022/2023



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

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPAR
p/ Estado do Paraná

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

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

Dagnor Schneider
presidente da FETRANDESC
p/ o Estado de Santa Catarina

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

Irani Bertolini
presidente da FETRAMAZ
p/ a Região Norte

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

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

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 grãos 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

Acesse o anuário digital





Anuário NTC&Logística

Edição Anual 2022-2023

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

Responsável Comercial: Kamyla Pereira e Maria da Conceição Silva

Editor-chefe: Rodrigo Bernardino

Editor: Bruno Benite

Projeto Impresso e Digital e Coordenação: Rodrigo Bernardino

Formatação e Revisão: Rodolpho Camargo

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 Alessandro Aquino

Apoio Institucional: Confederação Nacional do Transporte (CNT)

NTC&Logística

Sede - Brasília

SAS - Quadra 1 - Lotes 3/4

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 - Quarto Andar

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.



FAÇA PARTE DA NTC&LOGÍSTICA

Uma entidade a frente do seu tempo e com o compromisso de atuar contribuindo com o transporte rodoviário de cargas brasileiro, visando maior conhecimento das necessidades e desafios do empresariado. Saiba como se associar e participar dos nossos projetos.

Acesse nosso site:

www.portaIntc.org.br



Desafios superados para continuar construindo pontes

Durante os últimos anos, mais precisamente os últimos três, aconteceram diversos momentos desafiadores para o setor de transporte rodoviário de cargas, mas principalmente para a minha gestão frente à NTC&Logística.

A decisão de manter as atividades da entidade de forma remota durante a pandemia, com reuniões e eventos, foi um dos grandes desafios. Primeiro por entender que naquele momento ainda desconhecido por nós eram necessárias mudanças e atitudes rápidas para que pudéssemos passar segurança para as empresas transportadoras, para os clientes e principalmente para a sociedade. De maneira nenhuma o transporte de cargas iria parar.

E foi isto que aconteceu: juntamente com seus milhões de profissionais por esse país gigante, as empresas não pararam e mantiveram seu trabalho colocando seus motoristas para continuar o abastecimento de toda a sociedade. O que nos deixa muito orgulhosos é que, para além de manterem suas corporações, existe no transportador de cargas uma responsabilidade gigante quando o assunto é o compromisso com quem mais precisa, entendendo a importância do nosso trabalho.

Falando em responsabilidade, não podíamos deixar de citar o trabalho social desenvolvido pelas empresas na entrega de milhões de doses da vacina contra a covid-19

gratuitamente, além de alimentos, roupas e outras tantas doações das quais tomamos conhecimento por meio de nossos associados, tanto empresas como entidades.

A entidade e todas as suas áreas se prepararam para atender as empresas e para criar conteúdo para o conhecimento do segmento sobre o vírus, além de explicar também sobre o impacto que o segmento estava sofrendo diariamente. Foram mais de 100 horas de transmissões ao vivo com nossos técnicos, empresários, parceiros, presidentes de entidades de todo o Brasil, patrocinadores e tanto outros convidados que nos muniram de informações para que pudéssemos continuar nosso trabalho com panoramas reais.

Em meio a todo esse turbilhão de eventos, também existia o desafio a ser superado, que foi a desoneração da folha de pagamento do setor. Trabalhamos arduamente com os outros 16 setores que mais empregam no Brasil para que ela fosse uma realidade. Foram diversas reuniões com parlamentares, ministros e o próprio Presidente da República, sensibilizando-os sobre a grande responsabilidade que as empresas tinham de manter empregos e de dar oportunidades no momento mais desafiador que o mundo vivia. Em 31 de dezembro de 2022 foi sancionada até 2023 uma grande vitória com o nosso trabalho para dar mais oportunidades de crescimento para as empresas de transporte de cargas.

Acompanhamos também grandes mudanças e iniciativas, como o DT-e, o documento eletrônico do transporte de cargas, que propõe um documento único para contribuir com o dia a dia das empresas cujo principal objetivo é unificar a documentação relacionada ao setor. Por meio do nosso trabalho em conjunto com parlamentares, conseguimos que fosse aprovado, dando oportunidades de menos burocracia e mais agilidade às transportadoras.

A COMJOVEM nesse período também foi precursora de diversas iniciativas. Mesmo a distância, foram coordenadas transmissões, reuniões e ações sociais como a campanha de doação de sangue COMJOVEM Salva Vidas, que arrecadou por meio de seus integrantes doações que salvaram milhares de vida – além de outras iniciativas sociais que fizeram a diferença nesse período.

Nossos técnicos em todas as áreas puderam acompanhar de perto o desenvolvi-

mento do segmento e contribuíram representando a NTC&Logística em reuniões, eventos, palestras, dentre outras iniciativas de apoio às entidades e empresas por todo o Brasil.

Como tema principal do nosso anuário, tentamos traduzir na capa o que é a nossa missão: conectar pessoas e projetos construindo pontos, porque isso é o que nos move.

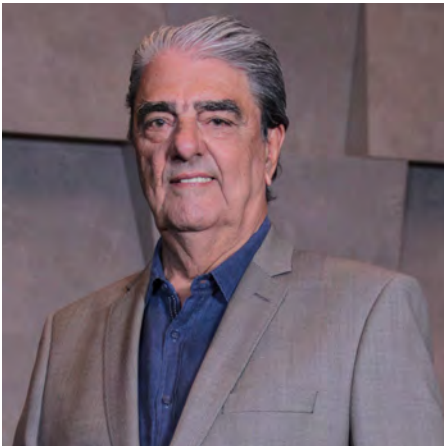
Nas folhas a seguir você vai ver um pouco de tudo que construímos com o objetivo de fazer a diferença e de contribuir com todo o segmento transportador desse país.

Boa leitura!

FRANCISCO PELUCIO
Presidente da NTC&Logística



ENTREVISTAS



Francisco Pelucio	14
Vander Costa	22
Eduardo Rebuzzi	32
Guilherme Theo Sampaio	66
José Carlos Sprícigo	80
Luiz Bellini	94
Marcelo Rodrigues	102
Márcio de Lima Leite	110
Rafael Vitale	122
Panorama dos Deputados	128

EVENTOS 132

CARTA DO EDITOR 12

COMJOVEM



ESG	
ANA PAULA PELLIZZA	156
Metodologias ágeis aplicadas no TRC	
ANTONIO LODI	160
A COMJOVEM se reinventou para superar a pandemia e impactar o TRC	
ANDRÉ DE SIMONE, JOYCE BESSA E GEOVANI SERAFIM	190

TECNOLOGIA 38

COMUNICAÇÃO 56

SEGURANÇA 202

REPRESENTATIVIDADE 206

ECONOMIA 208

Brasil 2023-2026:
os desafios do novo governo



ARTIGOS TÉCNICOS

Representação da NTC&Logística frente ao Congresso Nacional	
EDMARA CLAUDINO	148

DECOPE

Mercado de transporte rodoviário de cargas 2021-2022	
LAURO VALDÍVIA	146
Panorama do índice nacional do custo de transportes – INCT	
LAURO VALDÍVIA E FERNANDO SEBASTIÃO DA SILVA	194

JURÍDICO 164

LEGISLAÇÃO 50

ARTIGOS ENTIDADES

ABTLP	30
FETCESP	58
FETRANDESC	60
FETRANSCARGA	54
FETRANSPAR	62
FETRANSUL	64
FUMTRAN	65
SETCEG	72
SETCEMG	74
SETCEPAR	76
SETCERGS	78
SETCESC	79
SETCESP	86
SETCOM	88
SETRAM	90
SINDICAMP	91
SINDICARGA	92
SINDIPESA	93
SINDISAN	100
SINDIVAPA	101
SINTRAVIR	108
SINTROPAR	118
TRANSCARES	120

RESPONSABILIDADE SOCIAL 48

INTERNACIONAL 46

Conexões que transformam há quase 60 anos

Durante os mais de 59 anos da NTC&Logística, a palavra que traduz seu legado é conexão. E muito embora seja uma palavra muito ouvida, vista e usada nos últimos anos, principalmente com o aumento da tecnologia e de uma visão mais apurada das empresas sobre os negócios, não existe maneira melhor de explicar sobre o que fazemos.

Para esse ano, pensar em um anuário que traduzisse um pouco do que vivemos nos últimos tempos e que fosse digno com a história de uma entidade como a NTC&Logística – e como ela vem ao longo de sua trajetória construindo pontes e fazendo a diferença para o transportador rodoviário de cargas de norte a sul desse país – não foi somente um desafio interessante, mas também um exercício para comemorarmos em 2023 os seus 60 anos.

A identidade da capa deste anuário, tão brilhantemente proposta pelo nosso designer e diagramador Luciano Seade, após inúmeras conversas, trocas de informações e uma imersão no papel da entidade ao longo de sua história, faz jus ao que propomos ao longo de todos os anos de existência desta associação.

A conexão, os pontos que se interligam e ela ao centro como a força que impulsiona a tra-

jetória do transporte rodoviário de cargas, desde a sua fundação, exemplificam seu papel frente aos grandes desafios. Por um lado, resgata as necessidades desde o descobrimento do Brasil até os dias de hoje, com a globalização. Por outro, resgata todas as necessidades que esse momento impõe ao transportador rodoviário de cargas, que só com a força de suas entidades locais, sindicatos e federações conseguem construir de maneira positiva um transporte rodoviário de cargas cada vez mais forte.

Como de costume, não deixamos de lado nenhum desses elos, que correspondem ao que sempre queremos expor: a força das entidades. Por isso, sindicatos, federações, associações e até mesmo agências governamentais foram convidadas para contribuir com este material, tão rico e necessário e, com certeza, transformador.

Não podemos deixar de citar o cuidado tão grande do presidente Francisco Pelucio em querer que o máximo de pessoas fossem citados e participassem dessas páginas, como tem sido nos últimos anos de sua gestão. Seu gesto nobre, de amigo e diferenciado nos inspira a realizar um trabalho cada vez mais humano e que pensa não somente nos números a serem alcançados, mas sim nas pessoas a serem impactadas.

Agradeço a oportunidade de construir com diversas pessoas este projeto, parceiros do setor nas entidades e grandes profissionais que acreditam como a gente na evolução constante do transporte rodoviário de cargas, por meio de quem faz acontecer.

Rodrigo Bernardino
Editor-chefe
Anuário NTC&Logística 2022/2023

Presidente da NTC&Logística comenta o grande desafio e o marco de sua carreira em presidir a entidade

O ano de 2022 marcou o último ano do primeiro mandato do presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio. O empresário, que possui mais de 30 anos de atuação nas entidades de classe do setor, tem passagens de destaque pela Associação Brasileira de Transportadores Frigoríficos (ABTF), pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), pela Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI). Segundo Pelucio, assumir a NTC&Logística foi um grande desafio e um marco para sua carreira. “É muito difícil assumir a presidência de uma entidade do porte e da abrangência da NTC&Logística, por onde passaram outros 14 presidentes de muito sucesso e que marcaram época em suas gestões. Sempre acreditei, desde quando assumi a entidade, que precisaríamos trabalhar muito para sermos respeitados enquanto entidade e de maneira geral. Minha avaliação é positiva por tudo que fizemos e por tudo pelo qual batalhamos”.

Acesse o Anuário Digital e confira essa e outras mensagens

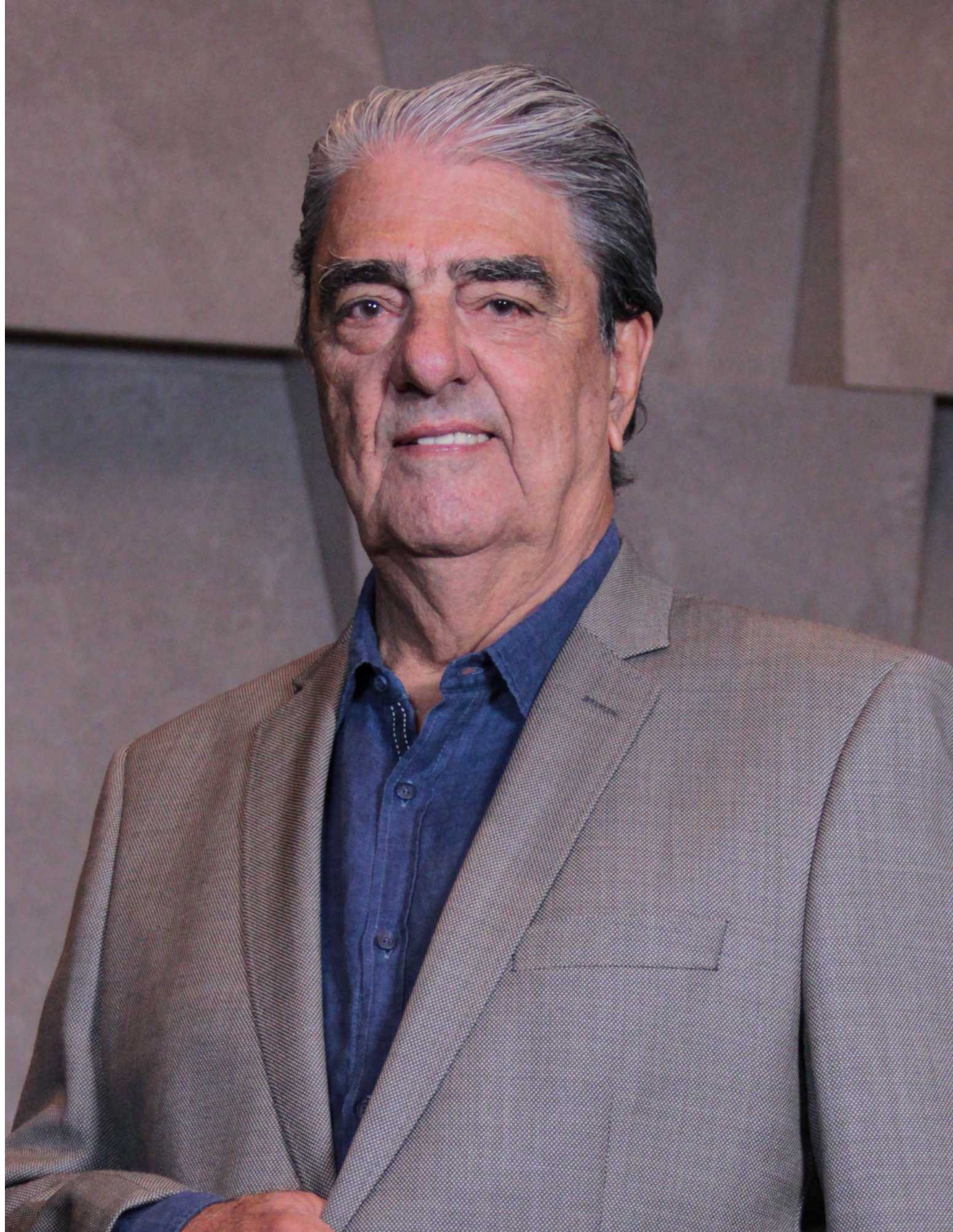


Gostaria de iniciar nossa entrevista de uma maneira um pouco diferente. Neste ano de sua gestão, o senhor completou 80 anos de idade. Gostaria que fizesse uma análise de como tem sido esse momento para você à frente de uma entidade tão importante como a NTC&Logística.

Costumo dizer que eu já nasci transportador, visto que meu pai era carroceiro, e desde muito cedo trabalhei com meu padrinho entregando alimentos do empório que ele tinha. Oitenta anos se passaram. Graças a Deus, cheguei com saúde a essa marca e com uma família maravilhosa. A empresa que fundei aos 21 anos de idade ainda está ativa, agora com meu filho à frente, e a outra empresa também ativa, com minhas netas. Agradeço a Deus por toda essa saúde e força que ele me deu e pelos tantos amigos que adquiri ao longo desses mais de 30 anos atuando nas entidades de classe.

Estar à frente da NTC&Logística, que é a segunda principal entidade representativa do setor de transporte, abaixo apenas da CNT, é uma grande responsabilidade e honra. O sentimento neste momento, finalizando o meu primeiro mandato, é de dever cumprido. Espero agora em novembro ter meu mandato renovado por mais quatro anos para finalizarmos os projetos que iniciamos dentro da entidade e aí sim, depois deste segundo mandato, pendurar oficialmente a chuteira.

O senhor também presenciou neste ano o nascimento de sua neta. Como tem sido essa experiência? Tem conseguido aproveitar a vida de avô mesmo com as fortes rotinas da presidência?



A nossa vida é repleta de ciclos. Quando meus filhos nasceram, eu saía de casa às 6h da manhã e voltava às 10h da noite, então não pude acompanhar tão de perto o crescimento deles. Agora, com os netos, sinto que tenho uma participação maior graças ao maior tempo que conseguimos.

Atualmente eu tenho cinco netas e dois netos: a Roberta mais velha vai fazer agora 30 anos, e a que era mais nova até este momento vai completar 22. Agora veio a Luma, que está com cinco meses, e para nós é uma beleza termos ela, ainda criança, começando agora e vermos esse crescimento dela.

Focando agora nas questões que afetaram o transporte rodoviário de cargas (TRC) como um todo no ano. Em 2022, tivemos a volta dos eventos 100% presenciais. Já tivemos duas edições do CONET&Intersindical, do Seminário Brasileiro do TRC, diversas edições do Seminário Itinerante e outros grandes eventos que lidam diretamente com os empresários do setor. Em sua opinião, qual é a importância da volta dos eventos 100% presenciais?

Nós assumimos a NTC&Logística e, com pouco mais de dois meses de pandemia, tivemos que fazer todos os eventos de maneira on-line. Ficamos assim por mais de dois anos, sem podermos marcar nossas presenças como sempre fizemos, e de maneira geral muitas dessas tendências vieram para ficar. Um exemplo que posso citar são as reuniões de diretoria, que agora são feitas de maneira on-line, ou seja, os membros da NTC&Logística de outros estados não precisam se locomover para fazer a reunião conosco, facilitando o acesso de todos. É um modelo que veio para ficar.

Porém, para nós, voltar a realizar os nossos eventos de maneira presencial é uma alegria muito grande. Realizamos recentemente o CONET&Intersindical edição São Paulo e percebemos que as pessoas estavam com

saúde deste nosso contato presencial. Teremos ainda esse ano o Encontro Nacional da COMJOVEM em Fortaleza, teremos a Fenatran, que já é um sucesso, e também realizaremos a segunda edição do Seminário Trabalhista do TRC, que foi criado pela nossa gestão.

Então, de maneira geral, acredito que esta maneira presencial é muito mais efetiva para nós e espero que essa pandemia seja algo do passado. Assim, seguiremos realizando nossos eventos de maneira presencial, sempre com muito conteúdo e agregando ao transporte rodoviário de cargas.

Ainda sobre eventos, teremos neste ano a segunda edição do Seminário Trabalhista do TRC, encontro criado na sua gestão. Gostaria que o senhor falasse um pouco sobre a importância desse evento para o cenário que estamos vivendo atualmente.

O Seminário Trabalhista é um evento realizado diretamente da Câmara dos Deputados, onde discutimos os principais assuntos que afetam o transporte rodoviário de cargas no âmbito trabalhista de maneira próxima a quem atua no setor de transporte e na área trabalhista e com quem regulamenta as leis trabalhistas.

Foi uma criação da nossa gestão que veio para agregar muito na nossa agenda de eventos. Com certeza, com o passar das edições, vamos conquistando cada vez mais espaço para conversarmos sobre as leis trabalhistas e para mostrarmos o impacto de algumas delas, principalmente da burocracia, no desenvolvimento das empresas.

Falando agora sobre a atuação da NTC&Logística em conjunto com o governo federal, gostaria que o senhor nos falasse um pouco dos principais assuntos tratados pela entidade com os órgãos públicos. Quais foram as principais conquistas da NTC no âmbito político em 2022?



A nossa principal conquista nesse ano de 2022 foi a aproximação com os senadores e com os deputados federais. A NTC&Logística está hoje mais próxima das personalidades que podem resolver politicamente alguns dos desafios que impactam o dia a dia do TRC.

Um exemplo dessa atuação foi com relação ao tanque suplementar. Na ocasião, fizemos um ofício e o levamos para o deputado Paulo Caleffi, que lá em Brasília avançou com o assunto, o qual atualmente está no Senado para ser votado.

Outro exemplo dessa aproximação foi com relação ao aumento do biodiesel no diesel de 10% para 13%. Com o auxílio da CNT, conseguimos fazer com que a porcentagem dessa substância no combustível dos caminhões voltasse para os 10%, que é um valor que não afeta a produtividade e o motor do caminhão.

Em um ano conturbado com relação ao aumento dos insumos, as políticas de frete continuaram sendo assunto recorrente. Quais as estratégias da NTC, em conjunto com o Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística (DECOPE), para que o transportador seja bem orientado e consiga fazer o ajuste correto do frete?

Eu acredito que o DECOPE tem credibilidade para passar as informações corretas sobre os custos do setor de transportes. Mês a mês, somos cobrados pelos próprios transportadores para disponibilizarmos essa relação de custos, e isso é a prova do trabalho sério e da capacitação que esse departamento possui.

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, e neste

A nossa principal conquista nesse ano de 2022 foi a aproximação com os senadores e com os deputados federais. A NTC&Logística está hoje mais próxima das personalidades que podem resolver politicamente alguns dos desafios que impactam o dia a dia do TRC.

Um exemplo dessa atuação foi com relação ao tanque suplementar. Na ocasião, fizemos um ofício e o levamos para o deputado Paulo Caleffi, que lá em Brasília avançou com o assunto, o qual atualmente está no Senado para ser votado.

momento de alta dos insumos isso não foi diferente. Estamos à disposição dos transportadores e continuaremos atuando em parceria com o DECOPE para que os custos sejam repassados corretamente.

Não podemos deixar de falar sobre a desoneração da folha de pagamento. Esse foi um assunto recorrente no início do ano, até que o governo prorrogou a desoneração para 17 setores até 2023. Qual a importância dessa medida para o desenvolvimento do país e como a NTC já está se movimentando para que desoneração se mantenha nos próximos anos?

A desoneração da folha começou quando eu como presidente do SETCESP, naquela época, tive o apoio da CNT e lutamos ao lado da NTC para conquistar esse direito. No ano passado, vivemos um momento um pouco delicado pela incerteza da renovação da desoneração da folha. No entanto, mesmo que de maneira tardia, o Presidente da República sancionou mais dois anos dessa medida para 17 setores da economia.

Então, com esse respiro de dois anos (que não era o que queríamos, pois buscávamos a prorrogação por cinco anos) nós vamos esperar e torcer para que a reforma tributária aconteça e acabe de uma vez por todas com esse número exorbitante de impostos que afetam diretamente as empresas e a geração de empregos no Brasil.

De maneira geral, essa prorrogação da desoneração da folha de pagamento foi uma grande conquista não só para o TRC, mas para os outros 16 setores. Na ocasião, contamos com a participação ativa do presidente

da CNT, Vander Costa, e do vice-presidente de segurança da NTC, Roberto Mira, que nos auxiliaram para conquistarmos mais esses dois anos de desoneração.

Partindo agora para falarmos sobre a COMJOVEM, a comissão completa 15 anos de existência em 2022. Como você tem visto a importância desse grupo para o desenvolvimento do transporte e qual reflexão o senhor faz sobre a criação da COMJOVEM até os dias de hoje?

A COMJOVEM é motivo de orgulho para todos nós. A comissão foi criada no SETCESP pelo então presidente Adalberto Panzan, mas após cerca de sete anos estagnou e perdeu um pouco da sua força. Até que o Urubatan Helou assumiu novamente o sindicato de São Paulo e recriou a comissão, com grande destaque. Após um período de sucesso do núcleo de São Paulo, o Flávio Benatti assumiu a NTC e eu, Francisco Pelucio, que havia sucedido o Urubatan como presidente do SETCESP, sugeri a ele que criasse a COMJOVEM Nacional.

Então, o Flávio Benatti atendeu ao meu pedido e criou a COMJOVEM Nacional, que hoje é um grande sucesso e possui membros espalhados por diversos sindicatos do país, muitos deles em cargos de presidência e diretoria.

Esse marco de 15 anos de COMJOVEM é muito importante para todos nós, e podemos dizer que a comissão hoje é um grande sucesso, formando empresários competentes em todo o Brasil. Quem tem a ganhar com todo esse trabalho é o transporte rodoviário de cargas.

Em 2022 estamos finalizando o seu primeiro triênio à frente da NTC&Logística. Foram anos de muitos desafios e conquistas e de muita parceria da entidade com os transportadores – e também dos transportadores com o senhor. Qual avaliação o senhor faz desse seu primeiro mandato à frente da entidade?

É muito difícil você assumir a presidência de uma entidade do porte e abrangência da NTC&Logística, por onde passaram outros 14 presidentes de muito sucesso, que marcaram época em suas gestões.

Sempre acreditei, desde quando assumi a entidade, que precisaríamos trabalhar muito para sermos respeitados enquanto entidade. Obviamente que a pandemia reduziu nossas possibilidades e tivemos que fazer algumas modificações nos nossos eventos. No entanto, mesmo diante desses desafios, nós conseguimos atingir as expectativas dos transportadores – e, mais do que isso, conseguimos ser protagonistas em nossa atuação.

A COMJOVEM para mim é um motivo de grande orgulho e que merece destaque nesta avaliação. Hoje temos 25 núcleos espalhados pelo país e acredito que no meu mandato

continuamos dando força para eles seguirem crescendo e se preparando para serem os futuros presidentes e assumirem os nossos postos.

De maneira geral, minha avaliação é positiva por tudo que fizemos e por tudo pelo qual que batalhamos. Ainda temos grandes eventos a serem realizados até o final do ano, e estou muito grato ser parte importante dessa entidade protagonista no transporte de cargas brasileiro.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores e falasse um pouco da sua expectativa para o futuro do setor.

Costumo dizer que o empresário do transporte rodoviário de cargas precisa ser respeitado e que os contratos precisam ser respeitados e benéficos para ambas as partes. Aqui na NTC continuaremos lutando pelos direitos dos transportadores, pelo fim do roubo de cargas e pelo fim da burocracia excessiva. A mensagem que deixo é para os transportadores contarem comigo, pois aqui continuaremos lutando por dias cada vez melhores para o transporte rodoviário de cargas.

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.



Confederação
Nacional do
Transporte

OTRANSPORTEMOVEBRASIL.CNT.ORG.BR

CNT vê ano de 2022 mais estável, mas acredita que desafios seguirão impactando os diferentes segmentos de transporte

Atual presidente da Confederação Nacional do Transportes (CNT), Vander Costa é graduado em administração pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e em direito pela Faculdade Newton Paiva. Sempre atuante no transporte rodoviário de cargas, Vander foi presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg) entre 2002 e 2008 e da Federação das Empresas de Transporte de Carga de Minas Gerais (Fetcemg) por dois mandatos, de 2009 a 2016.

Finalizando agora seu quarto ano como presidente da confederação, Vander vê como primordial a manutenção da desoneração para os principais setores da economia. “A desoneração universal precisa vir, mas, para ter viabilidade orçamentária, depende da criação de outro tributo. Essa é uma discussão que precisa ser enfrentada com seriedade e disposição para negociar”.

Presidente Vander, como de costume, estamos aqui novamente para entrevistá-lo para o Anuário NTC&Logística. Iniciando nosso bate-papo, gostaríamos de que o senhor nos contasse um pouco sobre quais foram os principais desafios da CNT neste ano de 2022 e se o senhor considera que tivemos um ano mais estável do que 2021.

Superado o pico da pandemia, enfrentamos o desafio da volta à normalidade, o que, de fato, ainda não ocorreu: houve uma paralisação no avanço das políticas públicas, não conseguimos avançar na privatização das rodovias e as obras decorrentes das autorizações ferroviárias ainda não foram iniciadas. Apesar de não vermos um avanço nas obras de infraestrutura, muita coisa foi trabalhada, e esperamos ver alguma coisa iniciada no ano que vem.

A maior dificuldade enfrentada em 2022 foi no Poder Legislativo, com a nova forma de serem votados os projetos com a supressão de prazos e, ainda, com a falta de parlamentares em Brasília e no Congresso. Esperamos que, com o fim da pandemia, o rito legislativo volte a ser tratado como consta no regimento.

Com relação à pandemia, o ano de 2022 foi, sem dúvida, mais estável do que 2021, mas a alta nas taxas de juros e o ano eleitoral trouxeram problemas diferentes, que precisaram ser enfrentados. Cada ano apresentou um desafio diferente, assim como será nos próximos.

Depois de mais de dois longos anos de pandemia, aparentemente voltamos à normalidade no decorrer deste ano. O desempenho do mercado de trabalho no transporte nos sete primeiros meses de 2022 é superior ao mesmo período de 2021. A diferença é que houve 17.506 novos postos, o que representa um crescimento de 36,5% segundo estudos da CNT. Em sua visão, quais foram os principais fatores para esse crescimento do mercado de trabalho no setor de transporte?

O transporte rodoviário de cargas continua crescendo acima do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), como mostra recente publicação da CNT. O setor de passageiros, da mesma forma, conta com alguns segmentos trabalhando com volumes de passageiros no nível anterior à pandemia. Isso responde à pergunta: só não estamos contratando mais por falta de mão de obra qualificada. O crescimento da contratação de mão de obra é um fenômeno nacional e é consequência do crescimento econômico que, neste ano, já se aproxima de 3%.

Apesar da melhoria significativa em comparação ao que estávamos vivendo, o ano de 2022 não está sendo um ano sem desafios, como falado anteriormente. Gostaríamos de que o senhor nos falasse um pouco sobre a atuação da CNT em prol do setor neste ano e quais foram as principais conquistas da entidade neste ano.

O trabalho é constante. Posso ressaltar como conquista o reconhecimento da prevalência do negociado sobre o legislado no âmbito do Supremo



Tribunal Federal (STF). Negociamos muito também sobre o seguro no transporte de cargas, mas, até agora, não tivemos nenhum avanço concreto. Além disso, conseguimos, com muito trabalho, manter o percentual de mistura do biodiesel no diesel em 10%. No entanto, talvez nossa maior conquista tenha sido não deixar retroceder a legislação do nosso setor.

Agora destacando o transporte rodoviário de cargas, foco da atuação da NTC, como o senhor avalia o ano dos transportadores diante de grandes desafios, como o aumento dos insumos e, principalmente, das questões dos combustíveis, que impactaram o setor durante o período?

Os combustíveis subiram no mundo inteiro, e a única alternativa é repassar o aumento de insumos para os preços. O transportador deve observar o mercado, que está em crescimento contínuo, portanto existe demanda. Isso significa que o mercado está disposto e consciente da necessidade de pagar o custo do transporte.

Nós, do Sistema CNT, estamos investindo muito na qualificação dos empresários e dos executivos por meio dos cursos de pós-graduação e de certificações internacionais do Programa Avançado de Transporte, que é ofertado pelo SEST SENAT e coordenado pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL). Nosso objetivo é qualificar os empresários para a necessidade de trabalharem com lucros.

Temos que fazer igual ao dono de uma padaria, que aumenta o preço do pão toda vez que o preço do trigo aumenta. Se os nossos custos sobem, temos que repassá-los. Se o cliente não aceitar, ele deixa de tirar a carga. A tendência é de alta no preço do diesel, e vai continuar assim. Quando trocarmos para outra matriz energética, menos poluente, vai ficar mais caro ainda.

Após o corte do ICMS, o cenário melhorou para as empresas do TRC e para a sociedade como um todo, porém o corte deve seguir

apenas até o final deste ano. O que o senhor acredita que deve ser feito para que os combustíveis não voltem a subir logo na virada para 2023? Como o Brasil pode conter melhor esse cenário de aumento mundial com relação aos barris de petróleo?

Não vi nenhum corte de ICMS no diesel, pois as alíquotas já eram menores que 18%. Houve corte significativo no ICMS da gasolina. No diesel, a redução ocorreu porque o preço do barril de petróleo caiu no mercado internacional.

Focando agora na atuação do SEST SENAT, gostaríamos de que o senhor nos falasse um pouco sobre a atuação da organização e, também, sobre como o SEST SENAT atuou em 2022 para auxiliar os motoristas na qualificação profissional e no cuidado que a categoria merece.

A atuação do SEST SENAT continuou a cumprir o programado, inaugurando unidades com o simulador de direção e aumentando a oferta dos treinamentos para os motoristas de todo o Brasil. Cabe registrar que, como legado da pandemia, o portfólio de cursos foi alterado, e passamos a ofertar cursos no formato de web aulas, que são aulas on-line ao vivo, além dos cursos da EaD. Tudo isso visou facilitar o acesso aos conteúdos e permitir que mais profissionais estejam preparados para o mercado de trabalho.

Seguindo com os motoristas, estamos vivendo um momento de falta de mão de obra para essa atividade não só no país, mas também no mundo como um todo. Porém, o Brasil ainda possui uma categoria muito masculina, em que estudos da própria CNT mostram que 99,5% dos profissionais da área são homens. O que o setor deve fazer para profissionalizar mais mulheres e se tornar mais atrativo para que essa mão de obra qualificada também venha por meio de mulheres motoristas?

Defendo que a mulher tem de estar onde ela quiser. Se quiser ir para a boleia do cami-

Defendo que a mulher tem de estar onde ela quiser. Se quiser ir para a boleia do caminhão, nós teremos muito prazer em qualificá-la. Nesse sentido, o SEST SENAT tem desenvolvido algumas iniciativas que contribuem para que as mulheres possam estar preparadas para ocupar posições de trabalho no setor de transporte. Alguns conteúdos específicos estão disponíveis no portal da EaD1.

nhão, nós teremos muito prazer em qualificá-la. Nesse sentido, o SEST SENAT tem desenvolvido algumas iniciativas que contribuem para que as mulheres possam estar preparadas para ocupar posições de trabalho no setor de transporte. Alguns conteúdos específicos estão disponíveis no portal da EaD1.

Para finalizarmos o nosso tópico “SEST SENAT”, temos visto um crescimento na parceria entre esta entidade, a CNT e o ITL para a realização de cursos que visam à profissionalização e à extensão do conhecimento dos empresários do setor. Quais são, na sua visão, os principais

impactos positivos que a expansão desses cursos trará para o segmento como um todo?

Trabalhamos como um sistema integrado. A CNT, o SEST SENAT e o ITL têm foco em seus respectivos objetivos e em sua missão institucional, mas todos estão atentos ao desenvolvimento e ao crescimento do transporte.

Temos trabalhado muito diretamente com os empresários para mostrar a eles a conveniência de usarem mais os serviços do SEST SENAT. Temos obtido êxito, batendo recordes de atendimento ano a ano, o que foi interrompido apenas durante a pandemia.

Da mesma forma, o ITL tem buscado atender ao maior número de empresários e

empresas aumentando a oferta de cursos. O objetivo é melhorar o ambiente de negócios, qualificando as pessoas responsáveis pela alta gestão, além de realizar eventos sobre temas relevantes para o setor de transporte.

Trazendo pautas de âmbito nacional, as concessões e privatizações continuaram sendo um assunto recorrente no governo em 2022, porém, com as eleições deste ano, podemos ver uma mudança nesse cenário? O senhor acredita que o caminho para a evolução da nossa infraestrutura e do desenvolvimento dos serviços no país é continuar apostando nas privatizações e concessões nos próximos anos?

Acredito que as concessões continuarão, principalmente as rodoviárias, independentemente da eleição. Algumas ferrovias autori-

zadas podem ter seus projetos iniciados, principalmente aquelas ligadas a algum negócio, como a indústria de celulose. Com relação à continuidade das privatizações, teremos que esperar o resultado das eleições para fazermos uma avaliação mais acertada. O Brasil precisa continuar apostando nas privatizações e nas concessões como forma de acelerar o crescimento econômico, mas isso não é suficiente. O investimento de recursos públicos na infraestrutura ainda é indispensável.

Continuando no âmbito político, as reformas tributária e administrativa, apesar de serem pauta desse governo, não aconteceram nesse primeiro mandato. Na sua visão, por que o atual governo não seguiu com essas pautas? O senhor ainda acredita que essas reformas acontecerão nos próximos anos?

São reformas necessárias que, apesar de estarem na pauta deste governo, não aconteceram por falta de vontade política. Não houve uma mobilização efetiva do Executivo para ter as reformas aprovadas. Pode acontecer alguma coisa com relação à matriz de tributos, a depender do resultado das eleições.

A reforma administrativa não avançou por conta da força do corporativismo dos empregados públicos, que querem manter para sempre os benefícios atuais. A reforma é necessária para termos um serviço público melhor. É preciso passar essa mensagem para os brasileiros.

As propostas de reforma tributária são ruins, não desburocratizam nada e aumentam a carga tributária. Não houve espaço para diálogo sobre esse tema pelos setores de serviços, inclusive o transporte e o agropecuário, com os Poderes Executivo e Legislativo. As reformas são necessárias e deverão acontecer talvez no começo do próximo mandato, a depender da formação do Congresso Nacional e da disposição do Poder Executivo eleito.

Outro assunto recorrente nas nossas entrevistas é a desoneração da folha de pagamento. Em janeiro deste ano, a desoneração foi aprovada e prorrogada para 17 setores da economia brasileira, dentre eles o transporte. Porém, muitos empresários de outros setores estão buscando ampliar a abrangência da desoneração. Para você, qual seria o impacto dessa medida?

A desoneração universal precisa vir, mas, para ter viabilidade orçamentária, depende da criação de outro tributo. Essa é uma discussão que precisa ser enfrentada com seriedade e disposição para negociar.

Partindo para a fase final da nossa entrevista, tivemos um ano de 2022 mais positivo do que os anos anteriores, apesar dos desafios. Neste ano, temos eleições presidenciais, e muitas questões podem ser afetadas. Quais são as expectativas da CNT com relação ao país para o ano de 2023?

Esperamos que o país continue crescendo. Pelos negócios já contratados, como concessão de portos e aeroportos e mais algumas rodovias que virão junto com o 5G, temos como crescer no mesmo patamar deste ano, na casa de 2% a 3% aproximadamente. Precisamos ter em mente que mais importante do que as eleições presidenciais são as eleições para o Congresso Nacional, que, segundo especialistas, tendem a se manter no centro com viés de direita, o que não vai prejudicar o crescimento. Precisamos melhorar a nossa exposição sobre o meio ambiente, em que seja permitido o crescimento social da população da Amazônia sem desmatar, o que é possível com atividades geradoras de riqueza, como o garimpo legalizado e com responsabilidade ambiental.

A CNT espera o crescimento do Brasil na indústria, na agricultura, no comércio, no turismo, pois assim teremos cargas e pessoas para transportar em abundância, fazendo com que o transporte continue crescendo.

Por último, mas não menos importante, gostaríamos de que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores que estão nos assistindo ou lendo a entrevista por meio do Anuário.

Cuidem das suas empresas pelos seus filhos! O lucro é essencial para ter uma empresa saudável. Caso tenham dificuldades de entender isso por causa da pressão do mercado, participem ou mandem um dos seus gestores para os cursos de gestão que oferecemos por meio de grandes instituições, como a FDC. Seus filhos precisam ter orgulho de dizer que os pais deixaram uma empresa saudável, que gera lucros, que distribui dividendos e que é um local onde eles podem escolher trabalhar como executivos ou podem ser apenas sócios e receber dividendos.

Se optamos por apenas agradar o cliente, sem uma visão de futuro, corremos o risco de ter prejuízo e de deixar uma empresa com dívidas para seus sucessores.



A importância das entidades no ambiente de negócios

O setor de transporte rodoviário de cargas e logística no Brasil passa constantemente por transformações. Com a matriz de transporte essencialmente rodoviária – cerca de 67% do total – e avanços cada vez maiores e mais rápidos na tecnologia e na inovação, a vivência em um ambiente de troca de ideias e experiências é fundamental para a melhor tomada de decisões.

Nossas entidades, como os sindicatos, as federações, as associações, as câmaras e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), trabalham diuturnamente buscando soluções para os transportadores. É um trabalho que visa promover oportunidades, sejam elas de negócios, de aperfeiçoamento profissional ou de aproximação junto ao mercado consumidor e ao setor político.

Elas saem em busca dos melhores especialistas para sanarem as principais dúvidas e complementarem nossos conhecimentos com atividades pedagógicas como cursos, palestras, fóruns e debates, além de também criarem uma atmosfera de networking para empresários e para gestores de empresas. São encontros muito ricos, grandes oportunidades dadas a nós, empresários, e que precisam ser mais aproveitadas.

Além de cursos e eventos, nossas entidades oferecem consultorias jurídica, de meio ambiente e de segurança. Ainda, nos auxiliam em questões trabalhistas, tributárias e de negócios de uma forma que nenhuma outra instituição conseguiria com tanta qualidade e propriedade, afinal ninguém entende tanto do nosso setor quanto elas.

No entanto, a principal função das nossas entidades ainda é a de servir como uma ponte para que nossas demandas cheguem aos nossos governantes. Digo isso porque um empresário sozinho não consegue ser ouvido pelo poder público em nenhuma esfera. As nossas entidades de classe fazem essa ligação, criam relacionamento e participam de agendas constantes com os principais órgãos que possam ter alguma incidência na nossa atividade. Enfim, é preciso ficar claro que, se existe alguma pauta

de interesse do setor tramitando com nossos governantes, certamente existe uma ou várias entidades de classe colaborando e – mais importante – cobrando resultados.

Destaco na nossa história recente importantes leilões de infraestrutura que aconteceram para a concessão de rodovias que cortam o estado de Minas Gerais, detentor da maior malha rodoviária do país. Sabemos que projetos de tamanho porte exigem muitos estudos e debates, e nossas entidades marcaram presença em absolutamente todas as oportunidades de participação popular e empresarial que foram dadas.

Portanto, o empresário de transporte precisa ter consciência de que, se existem distorções e melhorias a serem feitas na nossa legislação e na regulamentação do nosso setor, ele precisa participar de forma ativa das entidades que o representam para que ele possa expor sua opinião e sugerir soluções. Os empresários de transporte não estão sozinhos.

Por isso, faço um convite para que você, empresário do transporte, acompanhe as nossas entidades, pois elas são a casa do transportador. Somente com entidades fortes e com a participação ativa de todos é que podemos garantir o atendimento aos interesses do setor e a construção de um ambiente de negócios favorável para o futuro das nossas empresas.



Sergio Luiz Pedrosa
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg) e diretor da NTC&Logística

FENATRAN

A MAIOR FEIRA DE TRANSPORTE DE CARGAS RODOVIÁRIAS E LOGÍSTICA DA AMÉRICA LATINA TE ESPERA EM 2024.

Continue acompanhando todas as novidades em nossos canais:

www.fenatran.com.br

f in @ ▶

Iniciativa:



Apoio Institucional:



Organização e promoção:



Transporte rodoviário de produtos perigosos: acidentes em 2021

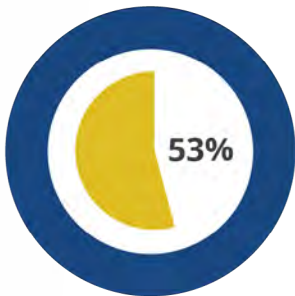
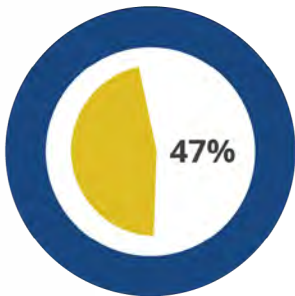
Considerando o modal de transporte adotado no Brasil, é natural que a movimentação de produtos perigosos seja feita por rodovias. Apesar do tráfego intenso, o número de acidentes é considerado pequeno se comparado com o transporte de carga.

De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 2021 foram registrados 4300 acidentes nas rodovias federais que cortam o estado de São Paulo.

Segundo levantamento da Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos do Estado de São Paulo, em 2021, o número de ocorrências, ou seja, de acidentes e incidentes, atingiu a marca de 1095, sendo 521 acidentes e 574 incidentes.

Tomando-se como base a norma ABNT NBR 7501:2021 – Transporte terrestre de produtos perigosos — Terminologia, temos as seguintes definições: acidente é evento definido ou sequência de eventos fortuitos e não planejados que dão origem a uma consequência específica e indesejada, em termos de danos humanos, materiais ou ambientais; e incidente é o evento indesejável e inesperado que, no entanto, não resulta em danos às pessoas, ao meio ambiente ou ao patrimônio – é um evento que não resulta em dano, mas tem o potencial de causá-lo.

Em conformidade com os dados estatísticos da Comissão de Estudos, das 1095 ocorrências envolvendo o transporte rodoviário de produtos perigosos, o maior índice, cerca de 206 (18,82%) foram registradas na Rodovia Raposo Tavares SP-270. Desse total, 11,65% foram acidentes causados principalmente por colisão traseira, ou seja, o veículo transportando produto perigoso foi atingido por terceiro.



Apesar de ser uma pequena parte do todo, os acidentes envolvendo o transporte de produtos perigosos são motivo de grande preocupação, principalmente quando há vazamento do produto, causando impactos à saúde, ao patrimônio e ao meio ambiente.

Em 2021 foram registrados 57 tombamentos, causando vazamento em 35 casos. Dessas ocorrências, 18 foram com produtos da classe 3, líquidos inflamáveis, sendo 14 de combustíveis.

Direcionando o olhar para os incidentes registrados na SP-270, os dados mostram que 30,84% foram causados por problemas de falta de gestão, pois as causas são avaria mecânica, pane seca e pneu furado.



José Maria Gomes
Empresário, vice-presidente extraordinário de transporte de produtos perigosos pela NTC&Logística e presidente da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP)

Vice-presidente da NTC&Logística defende crescimento maior em 2023

Vice-presidente da NTC&Logística, presidente da FETRANSCARGA e presidente da Seção II - Transporte Rodoviário de Cargas da CNT, Eduardo Ferreira RebuZZi acredita que o segmento de transporte de cargas (TRC) tem crescido no país também em decorrência do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil e vê que 2023 pode ser um ano ainda mais próspero para o segmento.

“Penso que 2023 poderá ser propício a um crescimento maior e, consequentemente, propício também para o nosso transporte rodoviário de cargas, que é a base para o funcionamento da economia e está presente em toda a cadeia logística”, comenta Eduardo.

Presidente RebuZZi, como tem sido participar ativamente de três grandes entidades do setor – a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a NTC&Logística e a FETRANSCARGA – e quais os desafios enfrentados para se manter presente nas três frentes de atuação?

Sem dúvida, é um grande desafio, mas também motivo de muita honra poder participar dessas três grandes entidades que representam o nosso setor. É inegável que isso demanda bastante trabalho, porém as atividades se complementam, considerando que os temas envolvidos são praticamente os mesmos, desde os da base do estado do Rio de Janeiro, da FETRANSCARGA, até os de âmbito nacional, inerentes à NTC&Logística e à CNT, que representa o TRC e outros modais de transporte. O que as difere é a área de atuação, já que a FETRANSCARGA interage também com os poderes públicos estaduais e com outras entidades do setor produtivo, sempre em consonância com os sindicatos do TRC RJ – SINDICARGA, SULCARJ, SETCANF, SINTRANSPORTES e SETC.

O ano de 2022 marcou o retorno dos eventos presenciais da entidade. Qual a relevância, para os empresários e para o setor de transportes, de esses eventos ocorrerem presencialmente?

Os eventos realizados pela NTC&Logística sempre foram referência para o setor tanto pelos aspectos técnico e político como pelo relacionamento entre empresários, lideranças, executivos, clientes, fornecedores. Durante a



pandemia de covid-19, tivemos que trabalhar e nos reunir exclusivamente no modo virtual, o que foi um avanço proporcionado pelo desenvolvimento tecnológico e atendeu plenamente àquilo de que precisávamos naquele período. Mas era imprescindível o retorno ao modo presencial, muito mais agradável e positivo para todos.

Como a NTC&Logística atuou para se manter próxima das empresas associadas e quais as principais conquistas obtidas neste ano para o TRC?

A NTC&Logística atuou intensamente e de diferentes formas junto às empresas associadas com reflexo para o TRC como um todo. Não foi, exatamente, um período em que obtivemos uma conquista marcante, como a que conseguimos em 2021 com a aprovação do PL 2541/21, que manteve a desoneração da folha de pagamento para o setor. No entanto, o trabalho foi constante em diversas frentes, tanto junto ao Legislativo como ao Executivo, em especial a ANTT, o MINFRA e órgãos de segurança, no que diz respeito ao combate ao roubo de cargas.

Foram mais de dois anos de impactos significativos da pandemia nos setores produtivos da economia brasileira. O ano de 2022 começou ainda com altos números de casos confirmados de covid-19, mas esse índice foi decaindo até que, no segundo semestre, o país voltou praticamente à normalidade. Qual a sua avaliação do ano de 2022 quanto ao desenvolvimento econômico e do TRC?

As recentes pesquisas e levantamentos apontam para uma recuperação da atividade nas empresas de transportes, consequência natural do crescimento do PIB nos últimos meses. Como sabemos, o transporte de cargas é atividade meio e depende das demais atividades econômicas ao mesmo tempo que dá o suporte logístico para que a economia possa crescer como um todo. Sem

produção, paramos. Sem transporte, não há produção.

Na qualidade de presidente da Seção II – do Transporte Rodoviário de Cargas da CNT, quais os principais focos da entidade em prol do desenvolvimento do TRC ao longo do ano?

A Seção II – Cargas tem a atribuição de tratar dos assuntos e das demandas do setor com a participação direta das entidades filiadas e associadas e dos diretores eleitos. Assim, a responsabilidade do presidente da seção é a de coordenar esse trabalho e de conduzir as reuniões ordinárias e extraordinárias e os encaminhamentos decididos e necessários junto à Assessoria Parlamentar, às Diretorias Institucional e Executiva e à Presidência da CNT. Nesse sentido, a seção tem atuação permanente junto aos Poderes da República, em especial ao Congresso Nacional, aos ministérios e também à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Como dimensionar a importância de a NTC&Logística e a CNT estarem próximas e dialogarem para que decisões assertivas sejam tomadas com relação ao transporte de cargas?

A NTC&Logística faz parte da Seção II da CNT e tem importante participação em todos os assuntos relativos ao transporte rodoviário de cargas, presença constante nas decisões que envolvem nosso setor. Destaco, inclusive, o apoio técnico e jurídico que presta com sua excelente equipe de profissionais. Existe uma ótima relação entre as duas entidades, e, pessoalmente, me sinto muito honrado e confortável por atuar nas nossas duas entidades.

Na sua gestão como presidente da FETRANSCARGA, como a entidade tem atuado em defesa dos interesses do transporte de cargas no estado do Rio de Janeiro? Quais foram os principais desafios enfrentados pelo setor no estado em 2022?

A FETRANSCARGA atua em todos os es-

As recentes pesquisas e levantamentos apontam para uma recuperação da atividade nas empresas de transportes, consequência natural do crescimento do PIB nos últimos meses. Como sabemos, o transporte de cargas é atividade meio e depende das demais atividades econômicas ao mesmo tempo que dá o suporte logístico para que a economia possa crescer como um todo. Sem produção, paramos. Sem transporte, não há produção.

paços e movimentos, representando os interesses gerais da categoria perante as autoridades e os órgãos públicos dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Participa diretamente, por exemplo, da Câmara Setorial de Infraestrutura e Logística – Fórum de Desenvolvimento da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), assim como do Conselho Empresarial de Logística e Transporte da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ). Atua junto ao governo do estado e suas secretarias; junto a entidades empresariais dos demais segmentos econômicos, como FIRJAN (Indústria), FECOMÉRCIO, ADERJ (Atacadistas e Distribuidores), ASSERJ (Supermercados), entre outras, tratando dos temas do setor e do desenvolvimento econômico estadual. Quanto aos desafios enfrentados, seguimos com o problema da segurança pública (roubo de cargas), ICMS (alíquotas, créditos e prazos de recolhimento), valores do IPVA sobre nossos veículos e continuidade das vistorias presenciais, para citar alguns.

Passando à análise de outros temas importantes que exercem impacto sobre o nosso setor, destacamos o aumento do número de roubo

de cargas que o estudo da NTC&Logística apontou neste ano. Esta foi a primeira vez que os índices subiram desde 2017. Quais os fatores de influência para o aumento desses números, e o que deve ser feito para que novos aumentos não venham a ocorrer nos próximos anos?

Os índices tiveram uma queda significativa de 2017 para cá – no Rio de Janeiro, especificamente, na ordem de 58%. Entretanto, embora as polícias venham atuando com empenho e competência, e nossas empresas invistam muito em gerenciamento de risco e tecnologia, existe uma enorme falha estrutural causada pela deficiência legal, o que permite que os criminosos continuem portando e usando jammer e que os receptores não sejam efetivamente condenados e presos com pesadas consequências para as empresas fraudadoras, que deveriam ser fechadas. Como falo sempre, por exemplo, não vemos itens como combustível, pneus, eletrodomésticos

e remédios sendo comercializados nas ruas, nos camelôs. Para onde vão então?

Desde o ano passado, a NTC&Logística tem trabalhado de forma próxima com a Polícia Rodoviária Federal (PRF). Quais são os principais benefícios desse trabalho conjunto e como o senhor avalia a atuação da PRF no combate ao roubo de cargas?

Considero muito positivo o trabalho da NTC&Logística junto à Polícia Rodoviária Federal, com a liderança do amigo Roberto Mira e o apoio do coronel Paulo Souza. Mas os resultados e benefícios dessa ação conjunta serão mais efetivos com a imprescindível adequação das nossas leis, conforme relatei anteriormente.

Gostaria que o senhor falasse um pouco de suas expectativas para o ano de 2023. Como espera que o setor se desenvolva no decorrer do próximo ano?

Acredito que, após toda essa calamidade social e econômica causada pela pandemia da covid-19, comecemos a voltar à atividade normal, embora ainda não com a velocidade de que precisamos. Assim, penso que 2023 poderá ser propício a um crescimento maior e, conseqüentemente, propício também para o nosso transporte rodoviário de cargas, que é a base para o funcionamento da economia e está presente em toda a cadeia logística.

Por último, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores que nos acompanham e estão tendo acesso a esta entrevista do Anuário NTC&Logística.

Aos amigos transportadores, agradeço a confiança depositada em nosso trabalho.

Tenham a certeza de que procuramos realizá-lo da melhor forma possível, buscando transpor os obstáculos gerados pela pandemia – inclusive com a paralisação quase total das atividades – e agora gerados também pelo aumento de custos provocado pela guerra na Ucrânia.

Procuramos todos os meios de minimizar as consequências negativas para as nossas empresas e trabalhadores. Se não conseguimos fazer tudo, entendo que fizemos muito.

Abraço a todos e sigamos em frente. Viva o Brasil, e que Deus nos abençoe!

Mensagem para Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística

Caro amigo e presidente Francisco Pelucio,

No Anuário da NTC, encerrando 2020, respondi a uma pergunta sobre como me sentia ao seu lado, como vice-presidente, dizendo haver recebido seu convite com especial alegria e certeza de que poderíamos realizar um bom trabalho pelo TRC à frente da NTC.

E assim estamos chegando ao final desses três anos, vividos com muita dedicação e competência para superar os inúmeros desafios que enfrentamos juntos nesse período.

Obrigado pela sua confiança, que é recíproca, e sigamos em frente.

Fraterno abraço, um feliz 2023 e que Deus nos abençoe!



Plataforma iPaaS viabiliza a transformação digital na logística

A transformação digital não é um conceito novo e tampouco pode ser ignorada. Nos últimos anos, as relações, as experiências e os negócios têm sido fortemente impactados pelo uso de novas tecnologias.

Grandes ou pequenas companhias recorrem a soluções e a sistemas dos mais variados para aumentar a eficiência, reduzir os custos, melhorar a produtividade ou otimizar o planejamento e a tomada de decisões.

Hoje, a geração de dados é infinitamente maior do que quando a internet e o smartphone surgiram, “revolucionando” o mundo. Entramos, definitivamente, na era da hiperconexão e da hiperautomatização.

Assim, não é exagero afirmar que a sobrevivência das empresas vai depender da forma como elas se integram, se conectam e se digitalizam e da agilidade que terão para acompanhar as novas tendências.

O transporte de cargas é um exemplo de como as operações podem ser complexas e do quanto a integração dos dados se faz necessária. Se nos anos 2000 o uso de GPS parecia revolucionar o transporte de cargas, a logística 4.0 requer agora muito mais conexão, comunicação, integração e tecnologia para a troca de informações.

COMPLEXIDADE DA SUPPLY CHAIN

A cadeia logística é altamente complexa e requer interface com diferentes players: embarcadores, operado-

res logísticos, transportadores, corretores, seguradoras, gerenciadoras de risco, órgãos de fiscalização e controle, Secretaria da Fazenda, Receita Federal, Vigilância Sanitária, fornecedores de diferentes áreas (combustível, pneus, manutenção, sistemas de tecnologia da informação (TI), plataformas de contratação de frete etc.

Some a isso a burocracia gigante para a emissão de documentos, para o pagamento de taxas e de impostos, averbações, outras demandas e pronto: sua empresa precisa lidar com um sem-fim de documentos e protocolos individuais que, mesmo feitos de forma eletrônica, devem ser acessados e conferidos individualmente e em diferentes plataformas.

DESAFIOS TECNOLÓGICOS DO E-COMMERCE E OMNICHANNEL

A expansão do comércio eletrônico no Brasil é outro exemplo dos desafios e das dificuldades que as



empresas têm quando precisam lidar com o grande volume de documentos, de burocracias e de dados gerados na cadeia de suprimentos.

Fenômeno recente, o e-commerce se tornou o grande vetor de aceleração da transformação digital e confirma o empoderamento do cliente conectado, que pressiona toda a cadeia de suprimentos.

Um levantamento da revista Harvard Business Review mostra que 73% dos clientes já utilizam canais de compras diferentes e que o mesmo percentual, aponta outro estudo da Accenture, espera preços iguais no on-line e no off-line.

A expectativa é de que o e-commerce represente um quarto do total de vendas globais do varejo até 2025. Se a vida dos consumidores agora é digital, a mudança de cultura e de estratégias no setor logístico é obrigatória.

LOGÍSTICA 4.0

Para atender ao perfil dos clientes atuais, surgiram novos modelos de negócios alinhados à logística 4.0, como os microhubs, os hyper local fulfillment centers ou as dark stores – locais para armazenamento, separação e envio dos produtos comprados exclusivamente pela internet, sem atendimento ao público.

Outra tendência é o ship from store. A compra feita em e-commerces, em marketplaces ou em qualquer outro canal de vendas sai diretamente do estoque da loja física mais próxima. Na mesma pegada das entregas ultrarrápidas, surgiram o same day delivery (entregas feitas no mesmo dia da compra) e o same hour delivery (entrega realizada imediatamente após a venda).

Diante desse cenário, não há mais dúvidas de que a transformação digital rompeu barreiras e vai obrigar o setor logístico a se manter atualizado, com processos, canais de venda e pontos de distribuição totalmente integrados.

Assim, não é exagero dizer que o omnichannel é mais do que uma tendência, é uma demanda urgente e inescapável para as empresas, mas que só funcionará, de fato, se houver uma integração completa e eficiente baseada em soluções disruptivas.

Todas essas novidades passam pela hiperautomação e pela capacidade das empresas de processar atividades e de integrar dados em uma só plataforma

com tecnologias avançadas como robotic process automation (RPA), process mining (PM), machine learning (ML) e inteligência artificial (IA).

Com isso, as dezenas ou centenas de conexões feitas atualmente por sistemas logísticos diferentes serão substituídas por uma plataforma unificada que, finalmente, vai combinar e centralizar as atividades, tornando os processos logísticos integrados e fluidos.

LOGTECHS E SOLUCÕES ESPECIALIZADAS

Ao contrário do que se pensava no passado, com sistemas que pretendiam gerenciar todo o processo logístico, as startups vêm oferecendo soluções superespecializadas, focadas em resolver muito bem uma determinada dor do cliente, seja de roteirização, de casamento entre oferta e demanda de fretes, de prova de entrega, de meio de pagamento eletrônico, de otimização dos processos ou de gestão da burocracia.

Tais soluções especializadas demandam um processo de integração com os demais sistemas da empresa.

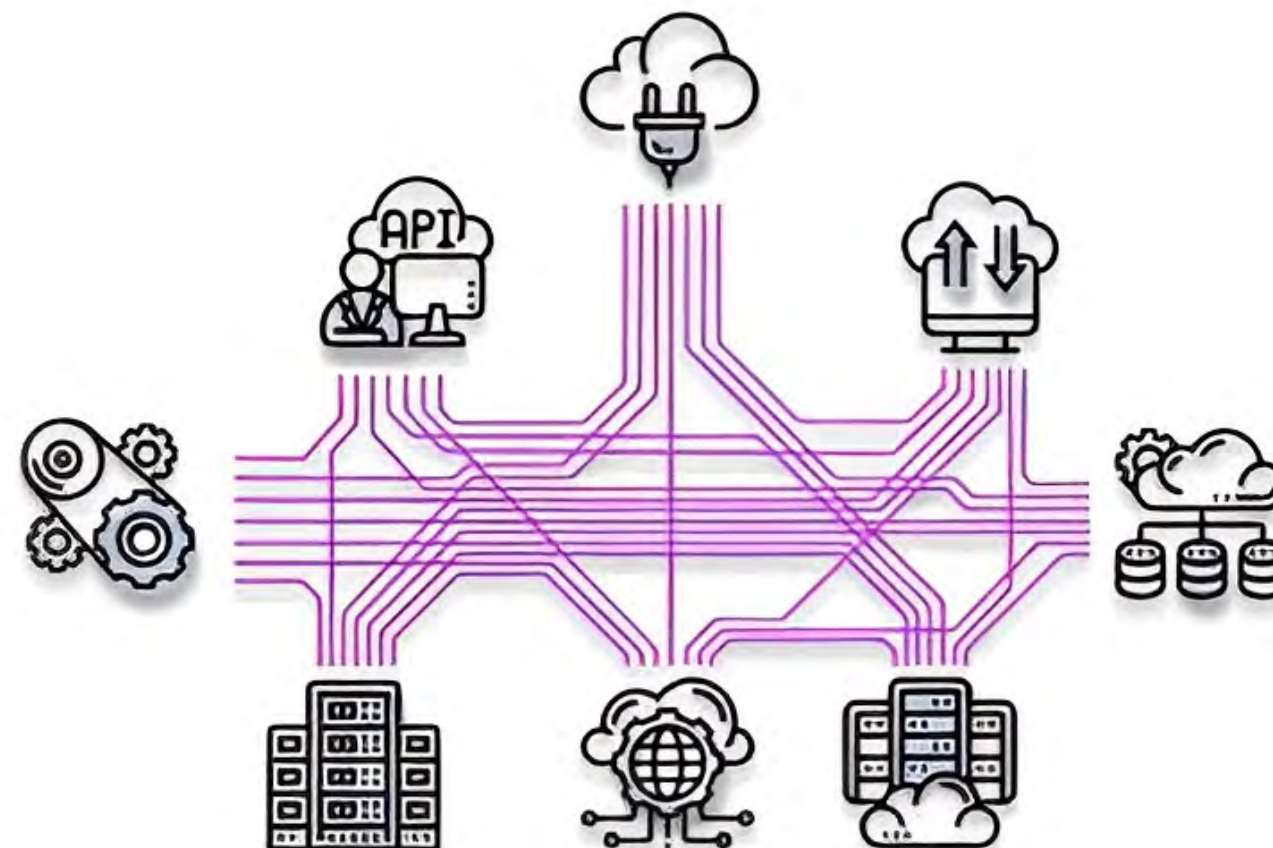
DESAFIOS DE INTEGRAÇÃO ENTRE SISTEMAS

Estudos indicam que uma empresa média pode ter mais de 50 diferentes sistemas com dados fragmentados devido à falta de integração. Além disso, quanto mais a tecnologia avança, mais cresce o volume de dados gerados, tornando praticamente impossível a sincronização por processos manuais.

Essa complexidade – somada às demandas da transformação digital e ao excesso de sistemas e de softwares desconexos adotados nas empresas, sem uma visão do todo e sem a preocupação com a integração – cria diversos problemas.

Hoje, as empresas atuam com uma integração ponto a ponto, ou seja, dependem de várias conexões diferentes, uma para cada sistema, parceiro, cliente ou fornecedor, o que cria uma série de ramificações e de interfaces. Além disso, e-mails, planilhas, trocas de mensagens por aplicativo, ligações telefônicas, tudo isso ainda é amplamente utilizado.

Dependendo do porte e do perfil da operação, do modal utilizado, do tamanho da frota, do volume de carga movimentado, das particularidades para o embarque e das regras para o transporte, a lista de agentes envolvidos no processo logístico também aumenta.



E mais: o desafio da integração não é apenas com players externos. É comum que nem as áreas da empresa e os sistemas utilizados para atividades internas estejam integrados, obrigando os times a “transportar” – muitas vezes por meio de redigitação – os dados de um sistema para outro.

SOLUÇÃO NECESSÁRIA

Para que todas as informações circulantes sejam úteis e façam sentido, a solução é uma plataforma de integração como serviço (iPaaS, do inglês integration platform as a service). Só ela é capaz de gerenciar os fluxos de dados, de oferecer visibilidade integral dos processos logísticos e de transformar informações em subsídios confiáveis para a tomada assertiva de decisões.

Um levantamento do Instituto de Desenvolvimento e Gestão (IDG) confirma a dificuldade das empresas de fazer integrações e a urgência na adoção de ferramentas iPaaS. De acordo com o estudo, cerca de 60% dos líderes de TI revelam que suas organizações

têm mais de 100 diferentes sistemas em uso e que 89% delas não dão conta do backlog de integração.

Em 74% dos casos, as empresas admitem não ter recursos suficientes para lidar com as demandas, e 66% já consideram a adoção de um iPaaS em seus planejamentos.

O CONCEITO DE IPAAS

Se existe um caminho possível para a rápida aceleração da digitalização das empresas, ele é o iPaaS. A plataforma conecta vários sistemas e dados gerados pelas empresas, permitindo a comunicação e os compartilhamentos necessários.

A solução tem pouco mais de dez anos e surgiu para suprir as necessidades de negócios que precisam criar fluxos de informação entre departamentos e agentes externos de maneira rápida, simples e segura – justamente como é o caso da cadeia de suprimentos, na qual a integração é essencial para a troca de dados com outras dezenas de empresas, entidades fiscais e órgãos governamentais.

O iPaaS é a revolução do conceito de integração, com soluções em nuvem para uma gama de cenários favoráveis à integração de dados, aplicativos, sistemas, processos, internet das coisas, gerenciamento de API (interface de programação de aplicação) etc. Ou seja, o iPaaS pode conectar qualquer combinação de sistemas dentro de uma mesma plataforma e em um único ambiente.

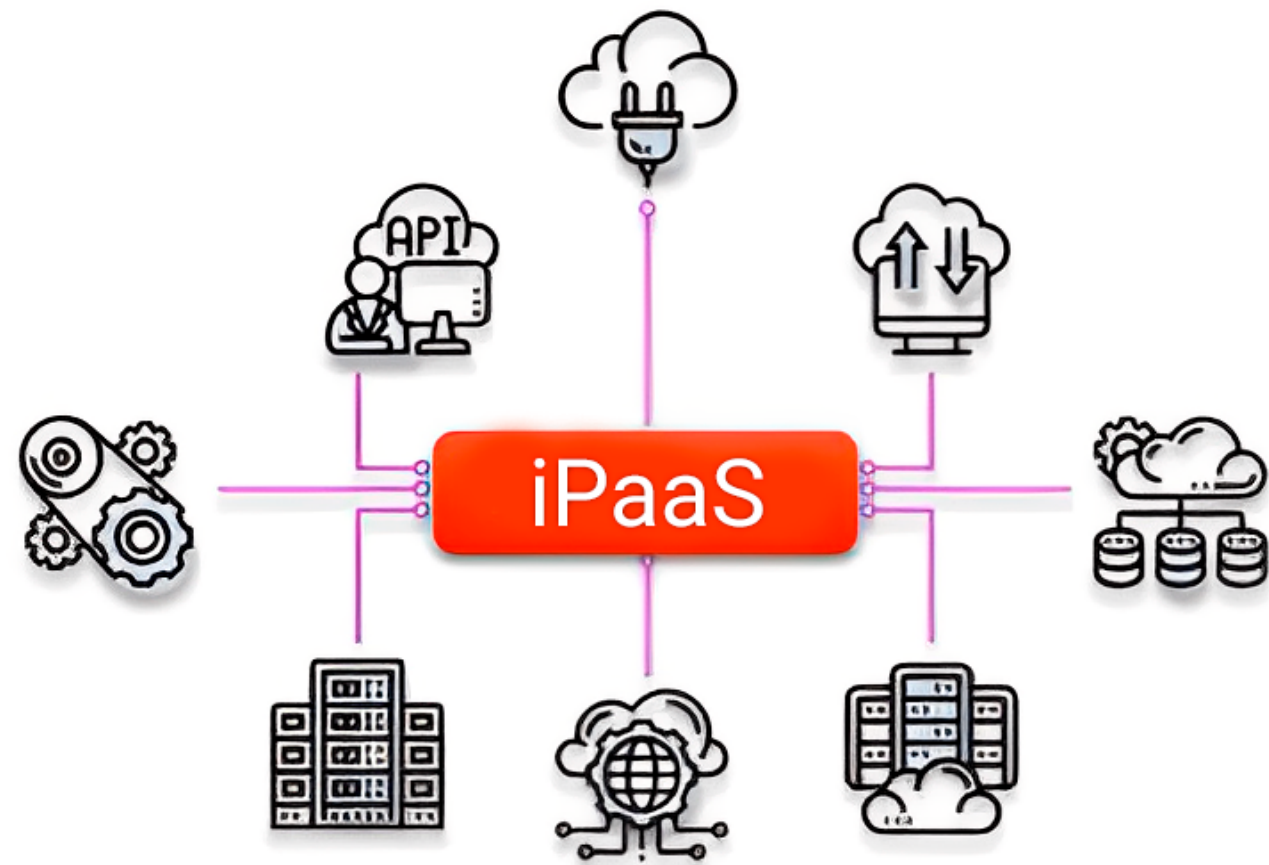
Se comparada às soluções tradicionais de integração, o iPaaS torna os fluxos de integração muito mais rápidos e seguros, com uma série de outras vantagens como:

- redução de custos;
- aumento da produtividade e eficiência;
- aumento da flexibilidade e da versatilidade para se conectar a novos sistemas;
- redução de erros, de retrabalhos e de trabalhos duplicados;

- sincronização e atualização dos dados comuns a diversos sistemas e processos;
- mais segurança (no Brasil, uma em cada quatro empresas sofreram algum tipo de ataque cibernético no primeiro semestre de 2022 segundo pesquisa da BugHunt, plataforma de segurança digital);
- agilidade e melhoria na tomada de decisões;
- mais segurança no tráfego de dados com procedimentos de verificação e de autenticação, além de redução das conexões de destinos.

Uma plataforma iPaaS, segundo descreve o Gartner, precisa incluir ferramentas e tecnologias que ofereçam suporte aos fluxos de integração, ao desenvolvimento e ao gerenciamento de todo o ciclo de vida das informações. Além disso, deve garantir a governança das integrações, o que requer recursos essenciais de nuvem como multitenancy, elasticidade e autoprovisionamento.

INTEGRAÇÕES Nx1xN



1. Low code

Ao utilizar um sistema low code, o iPaaS ganha interfaces visuais, recursos simples e intuitivos – como arrastar e soltar –, permitindo que usuários sem conhecimento avançado em tecnologia se beneficiem, reduzindo significativamente o tempo de implantação do sistema.

2. Integração N:1:N

Neste tipo de arquitetura de integração, o iPaaS é o conector central e recebe todos os softwares que precisam ser integrados. Basta a cada empresa fazer uma única integração que automaticamente estará conectada com todas as demais empresas e sistemas da plataforma.

PLATAFORMA CENTRALIZADA E SEGURA

Imagine o nível de produtividade, de agilidade e de acurácia das empresas que tiverem seus softwares, sistemas e aplicativos todos integrados e sincronizados em uma plataforma única. É isso que um iPaaS possibilita, facilitando o gerenciamento, a conexão e o trânsito de dados.

O estudo Hype Cycle for Cloud Platform Services 2022 (em tradução livre, “hype cycle dos serviços de plataformas em nuvem”), do Gartner, mostra que o iPaaS será um dos protagonistas da transformação digital, impulsionando o crescimento dos negócios e integrando não apenas aplicativos e dados como também ecossistemas, APIs e processos fundamentais aos negócios.

Até 2024, cerca de 75% das empresas vão usar pelo menos duas ferramentas diferentes de integração. E isso não se aplica apenas a grandes organizações: negócios de médio e de pequeno porte que precisam lidar com processos complexos – como é o caso da logística brasileira – também se beneficiarão com a versatilidade e com a facilidade de acesso.

IPAAS COMO ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO

A simplificação de integrações complexas é capaz de promover uma real transformação digital, e companhias de diversos segmentos já entenderam isso.

Uma das maiores empresas do Brasil no agronegócio precisava de uma plataforma de integração para o desenvolvimento de APIs que conectasse

clientes e parceiros. Com uma solução iPaaS, desenvolveu mais de 70 APIs em menos de duas semanas, permitindo que a equipe de TI se concentrasse no core business sem se preocupar com escalabilidade e infraestrutura.

Um fabricante de cosméticos seguiu o mesmo caminho. Com o crescimento das vendas on-line, percebeu a necessidade de digitalizar todo o processo de vendas – até então manual. Além de demandar tempo e esforço da equipe, o modelo gerava atraso nas entregas aos clientes.

Com a integração em uma plataforma iPaaS, os dados do ERP foram completamente integrados à solução de vendas, o que tornou o processo digitalizado de ponta a ponta, desde o pedido pelo e-commerce até o faturamento. O resultado? Redução nos prazos de entrega para os franqueados. Antes da integração, o pedido demorava 15 dias para sair. Agora, sai em até 5 dias.

NSTECH NA VANGUARDA

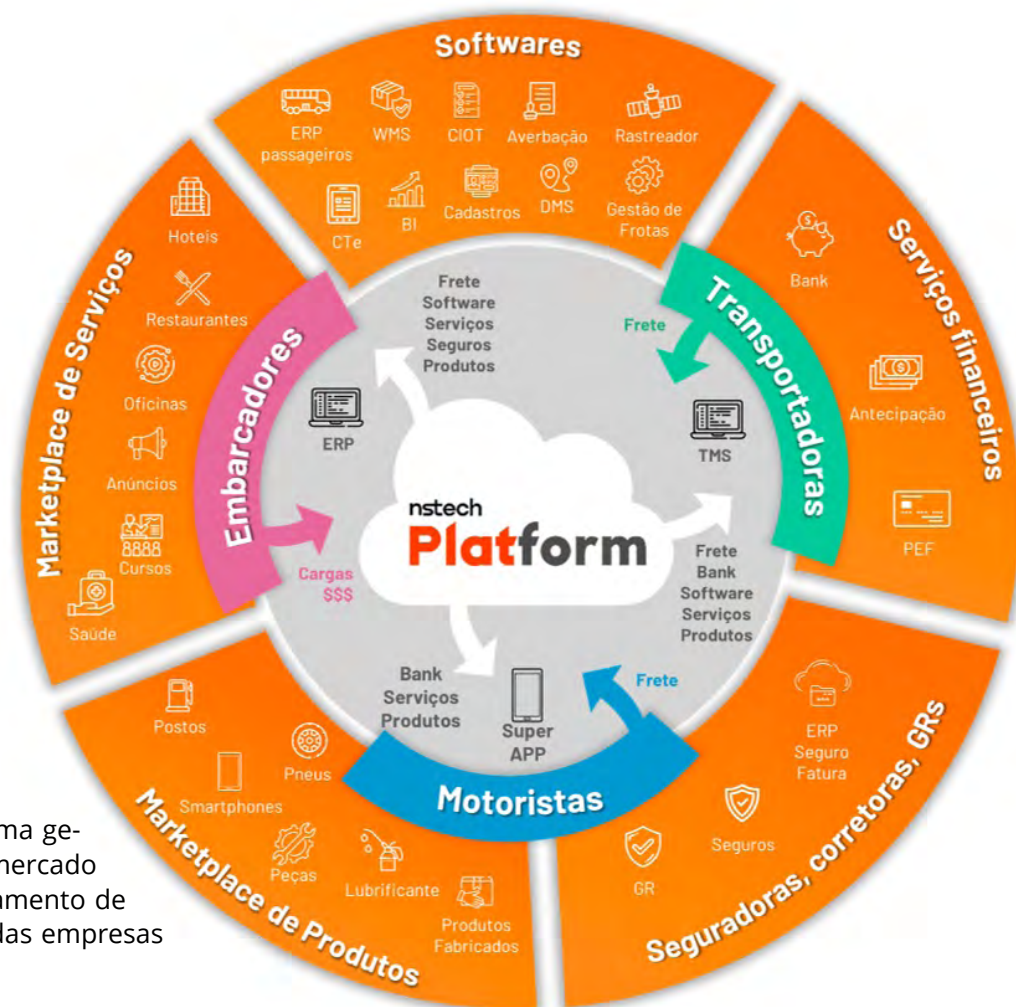
A nstech é um ecossistema conectado de tecnologia e está construindo, junto com os elos dessa cadeia, o futuro digital do transporte de cargas com soluções completas para a logística e mobilidade.

Uma iniciativa pioneira e estratégica foi o investimento na APIPASS, uma startup inovadora responsável pelo desenvolvimento de uma plataforma avançada de iPaaS. A partir dessa tecnologia, a nstech está criando a sua própria plataforma iPaaS.

Juntas, as 23 empresas que compõem o ecossistema nstech atualmente oferecem mais de 100 produtos de software ao mercado. Devido à abrangência dessa oferta de produtos, não é incomum um mesmo cliente ou parceiro de negócios se relacionar digitalmente com mais de uma empresa da nstech.

Originalmente, o acesso a cada sistema de cada empresa deveria ser feito um a um. A partir da nova plataforma, todos os sistemas dessas 23 empresas estarão integrados entre si, facilitando a disponibilização aos clientes comuns, maximizando a sinergia e viabilizando o cross-selling.

Adicionalmente, a plataforma iPaaS da nstech será aberta à integração com empresas fornecedoras ou consumidoras de tecnologia e de serviços logísticos do mercado. O primeiro caso, já em fase de implan-



tação, é a integração de uma gerenciadora de riscos do mercado com o sistema de gerenciamento de transporte (TMS) de uma das empresas da nstech.

O FUTURO É AGORA!

Sabemos que a logística envolve operações altamente complexas e com muitas particularidades. A cada dia, as empresas precisam de novas soluções para resolver demandas específicas – as soluções existem, mas estão pulverizadas, sem uma integração completa e real.

Entretanto, esse problema acaba agora. Graças à iniciativa da nstech, todas as ferramentas logísticas – próprias ou de outros players do mercado – ficarão concentradas em um hub digital de integração.

Ao se integrar à plataforma, qualquer empresa de qualquer lugar estará, definitivamente, ligada aos demais sistemas da cadeia de suprimentos. O investimento e os esforços para a oferta de uma plataforma iPaaS única eram as peças que faltavam no quebra-cabeças da transformação digital e que, certamente, vão revolucionar a logística.

Agora, sim, podemos consolidar o que vínhamos chamando de transformação digital. Bem-vindos ao que é, de fato, a logística 4.0!



Cileneu Nunes

Head of corporate venture capital na nstech. Formado em engenharia eletrônica pela Escola Politécnica e bacharel em administração de empresas pela Universidade de São Paulo (USP), é cofundador e ex-CEO da Omnilink, ex-presidente da Gristec, além de mentor e investidor em startups.



A NTC&Logística 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.



Desafios no transporte internacional de cargas nos últimos anos

O transporte rodoviário de cargas (TRC) brasileiro é um modal responsável pela grande movimentação das mercadorias, chegando a mais de 65%, motivo pelo qual torna-se ainda mais desafiador encontrar soluções para que o segmento continue se desenvolvendo como um todo.

Além de sermos um dos principais atuantes no mercado de trabalho, os nossos serviços não se limitam às nossas fronteiras. O Brasil vem oferecendo seus serviços no âmbito internacional, principalmente aos países que compõem o Mercosul, acarretando mais a responsabilidade da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), principal entidade brasileira do transportador, de encontrar estratégias para que os desafios recorrentes se tornem menores aos transportadores.

Como vice-presidente de assuntos internacionais do transporte internacional da NTC&Logística, acompanhei ativamente tudo que ocorreu nos últimos três anos e trago para vocês um panorama de como temos nos comportado e idealizado estratégias diante de situações adversas.

Não podemos deixar de citar o momento mais desafiador que a pandemia nos trouxe em 2020, com muitas incertezas em todas as diretrizes que acompanhavam esse momento, muito por falta de informações ou até mesmo de conhecimento sobre como se comportar diante da covid-19.

O isolamento social causou problemas para o transporte de cargas com a dificuldade de exportação e de importação entre os países sul-americanos, que começaram a exigir exames de coronavírus para a entrada em seus territórios, ocasionando uma demora na realização dos serviços.

Porém, para aliviar e para entender como podíamos administrar toda essa situação, nós da NTC&Logística tivemos diversos encontros com as instituições e associações nacionais, além dos órgãos públicos, sempre buscando uma resolução para os desafios encontrados pelos transportadores internacionais de cargas.

Dessa forma, conseguimos melhorar a situação burocrática, mantendo protocolos de segurança, é claro, mas agilizando-os, para garantir o bem-estar da saúde dos nossos motoristas e a otimização

dos custos das transportadoras.

Falando em custos, mesmo com as atividades que fizemos frente às lideranças do setor para amenizar as situações burocráticas, as movimentações de mercadorias enfrentam algumas dificuldades desde o ano passado. Além disso, só este ano houve diversos aumentos no preço do diesel, o que afeta diretamente o valor do frete, entre outros fatores que historicamente compõem nosso ciclo de desafios.

Sabemos que a situação vinda de um momento pandêmico não é fácil, mas já percebemos certa melhora. A NTC&Logística tem dedicado parte do seu tempo por meio da sua área técnica divulgando os índices e planilhas e as referências de custos para ajudar na formação de preços. Além disso, claro, o CONET, principal evento da nossa entidade que traz os resultados dos estudos da área técnica da entidade e que impactaram o transporte rodoviário de cargas nos últimos anos.

O Brasil vem crescendo economicamente. Em 2023, teremos a motorização EURO6, e isso de alguma maneira acabará frenando a venda de caminhões e os investimentos dos transportadores em renovação de frota. Contudo, o TRC vai continuar crescendo, principalmente pela falta de navios na América do Sul agravada também pelo aumento substancial nas tarifas de frete do setor marítimo.



Danilo Guedes
Vice-presidente de assuntos internacionais da NTC&Logística



NTC&Logística difunde a iniciativa da Rede de Bancos de Alimentos no país

Quando escolas e serviços essenciais paralisaram suas atividades durante a pandemia, rapidamente a Rede de Bancos de Alimentos do Rio Grande do Sul se mobilizou para impedir uma catástrofe entre as pessoas em maior vulnerabilidade social. Em dois anos da chamada Operação Covid-19, a organização arrecadou e doou 12 milhões de quilos de alimentos. Por meio de sua área de responsabilidade social, a NTC&Logística é uma grande apoiadora da Rede de Bancos de Alimentos, ajudando a combater a fome e a desigualdade social no país. Para seguirmos nesse objetivo, difundi, nos últimos três anos, a criação de novos Bancos de Alimentos no Brasil por intermédio dos associados da NTC&Logística, levando a expertise da rede às localidades gaúchas e brasileiras que mais precisavam.

E é justamente por meio da área de responsabilidade social da NTC&Logística que estamos mudando a realidade de milhares

de pessoas e de famílias no Brasil. Essa nobre missão de difusão da Rede de Bancos de Alimentos, a mim oferecida, está sendo trabalhada em todos os cantos do Brasil, onde estamos lançando as sementes da solidariedade. Outro destaque do nosso trabalho foi a recente doação de um caminhão VW com capacidade para transportar sete toneladas, doado ao Banco de Alimentos de Porto Alegre. A iniciativa, que contou com nossa participação ativa, junto ao SETCERGS, teve o patrocínio das Empresas TRANSRIO – Concessionária VW RS, FACCHINI –, Implementos Rodoviários e ONZEURB.

Quando foi decretada a situação de pandemia no Brasil, a sociedade ainda não tinha a dimensão do que representaria o período que estava por vir. Graças aos Bancos de Alimentos, milhares de pessoas tiveram comida em seus pratos, e pais e mães contaram com cestas básicas de alimentos para manter suas famílias. Os 12.152.108 quilos de alimentos arrecadados durante a pandemia foram distribuídos a 30 cidades que mantêm Bancos de Alimentos, atendendo a 964 instituições, que, por sua vez, atenderam 810.141 famílias, chegando a 3.240.562 pessoas. O total de arrecadação no período serviu 36.456.324 refeições. Além disso, foram doados 1.745.492 itens de higiene e limpeza, como álcool gel, sabonete, sabão, entre outros.

Por intermédio de suas lideranças, a NTC&Logística buscará desenvolver em todos os estados brasileiros a metodologia do Banco de Alimentos criado em Porto Alegre em 2000. Os desafios são grandes, mas a nossa determinação para a criação de novos Bancos de Alimentos no país é maior. Juntos, levaremos mais alimento e esperança para aqueles que tanto precisam.



João Pierotto Neto
Vice-presidente
extraordinário de
responsabilidade social
da NTC&Logística.
Diretor da Rede de
Bancos de Alimentos do
Rio Grande do Sul

A desburocratização do TRC e a simplificação do cadastro no RNTRC

Ao longo de muitas décadas, à medida que foram ganhando consciência da própria força, os transportadores, as empresas e os autônomos buscaram a natural e indispensável organização da classe. Também se deram conta da necessidade de uma estruturação profissional baseada na ordenação jurídica e regulamentar da atividade, conquistando, gradativamente, a sustentação legal para o exercício da atividade.

Atualmente, as bases legais do transporte rodoviário de cargas (TRC) são a Lei nº 10.233/2001 e a Lei nº 11.442/2007: a primeira instituiu o Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC), e a segunda detalhou as regras gerais do cadastro e da operação de transporte.

Outros regulamentos dispõem sobre a atividade de transporte. É o caso da Lei nº 10.406/2002 (Código Civil), seções I e III do Capítulo XIV, que reforça a relação contratual entre particulares no contexto do Transporte Remunerado de Cargas, e do Decreto nº 9.723/2019, que altera vários normativos e institui o Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) como instrumento suficiente e substitutivo da apresentação de outros documentos do cidadão no exercício de obrigações e de direitos ou na obtenção de benefícios.

Por fim, há a Lei nº 14.206/2021, que instituiu o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) como documento obrigatório de registro, caracterização, informação, monitoramento e fiscalização da operação de transporte. Juntamente com os normativos mencionados, essa lei influenciou diretamente as alterações realizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) na revisão da Resolução 4.799/2015, que estabelecia procedimentos para inscrição e manutenção no RNTRC e dispunha sobre a operação de transporte e sobre as infrações e penalidades relacionadas, até ter sido substituída pela Resolução 5.982/2022.

O RNTRC sempre serviu como mecanismo de controle para as políticas públicas voltadas ao setor e à caracterização do mercado. Por isso, a sua evolução é mais do que fundamental para que ele não se torne uma mera obrigação burocrática. Ao longo dos mais de cinco anos da vigência da Resolução 4.799/2015, a ANTT identificou oportunidades de aperfeiçoamento que sugerem uma maior aderência da norma à realidade atual.

A política pública focada na liberdade econômica e na desburocratização tem como principal dispositivo a Lei nº 13.874/2019. Esta institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica, estabeleceu garantias de livre mercado, alterou o Código Civil, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e vários outros dispositivos legais relacionados ao tema e, ainda, motivou a revisão de alguns dispositivos do principal regulamento do setor.

Os custos para manter o cadastro no RNTRC regularizado são expressivos. De acordo com estudo da própria agência, somente a desobrigação da identificação visual (adesivos) dos veículos cadastrados no RNTRC, em 2019, produziu uma economia de R\$ 63 milhões ao setor. Conforme Nota Técnica SUART Nº 4673/2020, o setor registrou um custo médio anual de R\$ 228 milhões com serviços de intermediários para efetuar cadastro e atualizações em seu registro no RNTRC, mas algumas simplificações trazidas pela Resolução 5.982/2022 podem contribuir para diminuir o fardo regulatório ao transportador.

Principais mudanças da Resolução ANTT nº 5.982/2022

REQUISITOS PARA INSCRIÇÃO

A propriedade do veículo agora será conferida mediante consulta ao banco de dados do Denatran ou perante apresentação do Certificado de Registro de Veículo no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) no ato da inscrição ou da movimentação de frota. Os contratos de arrendamento continuam sendo anotados no RENAVAM ou cadastrados no RNTRC digital, como já vinha ocorrendo.

RECADASTRAMENTO

Com a adesão do Brasil aos Códigos de Liberalização de Movimento de Capital e de Operações Correntes Intangíveis da OCDE, o

Estado Brasileiro perde pontos junto à Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) quando estabelece prazo de validade para o RNTRC, conforme argumenta a ANTT. Além disso, buscando simplificar processos e se adequar aos preceitos do Decreto nº 9.723/2019 e da Lei nº 13.874/2019, a ANTT removeu o prazo de validade do certificado do RNTRC (CRTRC), anteriormente de 5 anos. Agora, o transportador não precisa mais realizar o recadastramento, e o seu registro possui prazo indeterminado.

Para não deixar que o RNTRC se torne um registro desatualizado pela falta de recadastramento, a ANTT o substituiu pelo que

chamou de “revalidação ordinária dos dados cadastrais” no RNTRC. De acordo com o normativo, esse procedimento deverá ser regulamentado por atos complementares e poderá, inclusive, seguir o mesmo dos recadastramentos anteriores.

Ainda sem regulamento, a revalidação ordinária poderá seguir um processo mais simplificado do que o recadastramento que foi feito em 2016, como defende a Agência na Nota Técnica SUROC Nº 2985/2022: “com a evolução do DT-e e sua integração com o RNTRC, o processo de revalidação ordinária se tornará ainda mais assertivo, podendo selecionar como público-alvo da atualização aqueles transportadores que não realizaram a operação de transporte ou que tiveram pequena frequência”.

SITUAÇÃO DO CRNTRC

As situações do registro do transportador no RNTRC podem ser “pendente”, “ativo”, “suspensão” ou “cancelado”. As situações de “provisório” e “vencido” deixaram de existir, o que deve trazer mais segurança ao transportador que pretende incluir o primeiro veículo na frota visto que a situação “pendente” não é resultado de infração.

A situação “pendente” ocorre quando o único quesito não cumprido pelo transportador é a presença de (pelo menos um) veículo automotor de cargas em sua frota. Nessa situação, o transportador não pode exercer a atividade de transporte rodoviário de cargas, mas pode alterar a categoria de seus veículos para “aluguel” junto aos órgãos de trânsito, como era permitido fazer com o registro “provisório”.

A suspensão ocorrerá quando (1) um dos requisitos exigidos para o cadastro deixar de ser atendido; não for atendida a solicitação de atualização cadastral requisitada pela ANTT; houver impedimento, obstrução ou dificuldade, de qualquer forma, ao acesso da fiscalização às dependências; não forem apresentadas informações e documentos solicitados formalmente pela fiscalização; fo-

rem apresentadas informações incorretas ou fraudulentas para inscrição e/ou manutenção no RNTRC.

REGULAMENTAÇÃO DA OPERAÇÃO E DOCUMENTO DE TRANSPORTE

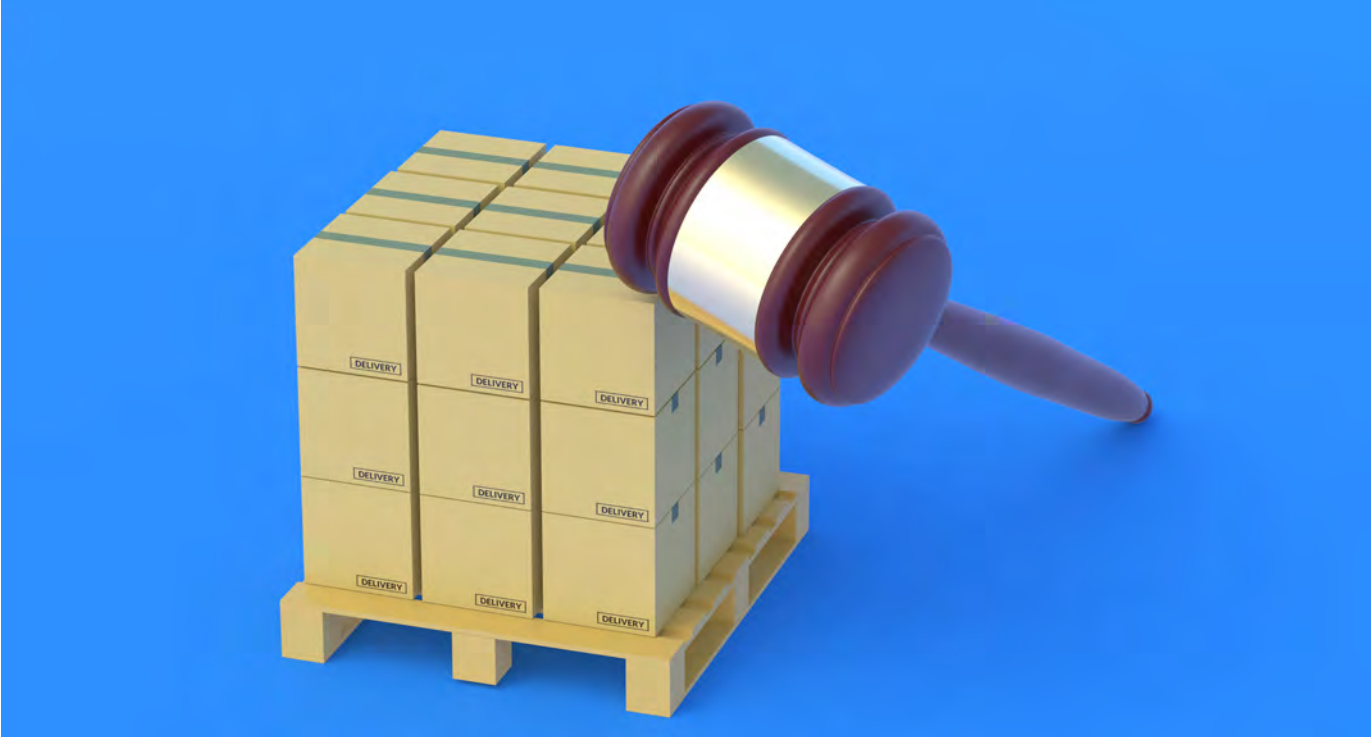
A ANTT removeu a seção que tratava da regulamentação da operação de transporte. Segundo o órgão, os tópicos não dependiam de regulamentação, bastando apenas o cumprimento do que dispõe a Lei nº 11.442/2007 por parte do mercado. Dessa forma, o regulamento voltou a se concentrar apenas no cadastro do transportador no RNTRC, como era feito antes da publicação da Lei nº 11.442/2007.

Há a expectativa de o DT-e, instituído pela Lei nº 14.206/2021, substituir o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) como documento que caracteriza a operação de transporte. Com isso, a nova resolução dispensou regulamentar o documento de transporte e de controle de chegada/saída do transportador nas dependências do embarcador/destinatário, visto que essas funções caberão, futuramente, ao DT-e.

FISCALIZAÇÃO

A nova resolução incorpora a possibilidade de fiscalização nas dependências do expedidor e do destinatário para averiguação de regularidade do RNTRC e da operação de transporte. Assim, permite-se uma fiscalização mais consistente e detalhada do transporte rodoviário remunerado de cargas, e isso amplia o espectro de fiscalização da Agência, que antes só alcançava o transportador rodoviário remunerado de cargas.

Destaca-se a eliminação da penalidade sobre a ausência do porte do documento que caracteriza a operação de transporte, uma vez que o documento não é mais regulamentado por resolução, considerando que o DT-e foi instituído na Lei nº 11.442/2007. Segundo estudo realizado durante a revisão da resolução, tal infração gerou 9.633 multas de R\$ 550 conforme regulamento anterior, repre-



sentando quase um terço das multas aplicadas no período de 01/01/2018 a 30/08/2019.

Por fim, os valores das multas foram categorizados em quatro níveis de gravidade para as infrações (leve, média, grave e gravíssima) e vinculados a quatro valores monetários de acordo justamente com a gravidade (R\$ 750, R\$ 1.500, R\$ 3.000 e R\$ 6.000).

Analizando o impacto das novas regras sobre os transportadores, é muito bem-vinda a tentativa de aliviar o setor de procedimentos, que atualmente podem ser feitos eletronicamente ou por meio da integração com outros órgãos públicos para manter o RNTRC atualizado. A busca pela integração dos sistemas informacionais do setor gera não apenas economia de despesas burocráticas, como também permitirá no futuro regular de maneira mais ampla um setor marcado pela complexidade operacional.

As opiniões emitidas pelo autor do artigo não refletem necessariamente a posição da ANTT.



Victor Haselmann Arakawa
Mestre em ciências econômicas pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Especialista em regulação e coordenador de acompanhamento do transporte rodoviário e multimodal de cargas na ANTT

Ano Novo! E a vida continua

Depois de dois anos da pandemia causada pela covid-19 que fez milhares de vítimas em todo o mundo, iniciamos este ano acompanhando, com muita tristeza e apreensão, a guerra na Ucrânia, que causa grandes perdas e sofrimento à população dos países envolvidos, além de consequências econômicas e sociais em todos os continentes. Se quanto à covid a situação começa a ficar sob controle, sobretudo pela vacinação global, quanto à guerra parece que ainda estão longe o entendimento e a pacificação.

Mas estamos chegando ao final de 2022, cujo segundo semestre trouxe muitas expectativas e emoções aos brasileiros, principalmente pelas eleições gerais para a presidência da República, governadores, senadores e deputados federais e estaduais, além da realização da Copa do Mundo.

O foco maior dos eleitores, historicamente, são os cargos majoritários do Poder Executivo – em 2022, presidente e governadores. Apesar disso, chamamos atenção em diversas reuniões e conversas que realizamos ao longo do ano para a importância da atuação do Legislativo e da escolha, entre os inúmeros candidatos concorrentes aos parlamentos federal e estaduais, de representantes preparados e comprometidos com o país. Representantes esses que possam, a partir de janeiro do próximo ano, aperfeiçoar ou criar as leis que atendam às necessidades da população, estabelecendo as regras para o equilibrado e justo convívio social, para o desenvolvimento econômico e para a melhoria da qualidade de vida de todos.

Nesse aspecto, falando sobre o transporte rodoviário de cargas, inúmeros são os temas que envolvem a nossa atividade sendo tratados no Congresso Nacional, muitos sem o adequado andamento. Numa simples análise, identificamos projetos de lei que estão pendentes há anos, parados ou tramitando lentamente nas comissões e pelos corredores do Congresso ou das assembleias estaduais.

Lembro que, em recente evento da NTC&Logística – o CONET&Intersindical de São Paulo (04/08) –, foi realizado

o Painel “Roubo de Cargas”. Na ocasião, prestigiamos e aplaudimos os policiais federais e estaduais que apresentaram o resultado do trabalho por eles produzido, o planejamento, as ações de campo e as investigações voltadas ao combate a esse tipo de crime, que causa enormes danos a toda a cadeia produtiva e à sociedade em geral, amedrontando os trabalhadores e provocando graves prejuízos às empresas de transporte de cargas.

Ao mesmo tempo em que se valoriza a atuação das polícias e os riscos pessoais que correm, é impactante o custo que representam as necessárias estruturas policial e judicial envolvidas. Muito se resolveria quanto à redução dos índices existentes se algumas leis aparentemente simples fossem aprovadas e sancionadas em caráter de urgência, como a que criminaliza o porte e a utilização de jammer, equipamento que embaralha e impede a transmissão dos sinais dos rastreadores dos veículos aos centros de controle e de monitoramento das viagens. Há ainda outras que agravam as penas para receptadores de cargas roubadas, inclusive

com o fechamento e a lacração de estabelecimentos comerciais, com o perdimento de produtos que não tenham a devida comprovação fiscal de sua origem, o cancelamento de CNPJs e o bloqueio de CPFs dos receptadores de modo a impedir a continuidade dessa atividade ilegal.

Enfim, que conquistemos a Copa do Mundo de futebol e que tenhamos feito as escolhas certas para os Poderes Executivo e Legislativo nos âmbitos federal e estaduais.

Em breve, um novo ano, e a vida continua. Deus nos abençoe e feliz 2023!



Eduardo F. Rebuzzi
Presidente da Federação
do Transporte de Cargas
do Estado do Rio de Janeiro
(FETRANSCARGA).
Vice-presidente da NTC&Logística



A NTC&Logística trata a comunicação como investimento, o que **faz total diferença** para a evolução do transporte rodoviário de cargas

Em muitas instituições, a comunicação por vezes é vista como uma área secundária, tratada como consequência em vez de um investimento. Felizmente, esse não é o caso da NTC&Logística, principalmente sob a gestão do presidente Francisco Pelucio.

Desde que assumiu o cargo, o presidente da entidade tem o desenvolvimento da comunicação como uma de suas prioridades. A NTC&Logística entende e valoriza os efeitos positivos de se comunicar de maneira adequada e faz questão de fomentar um canal de diálogo poderoso tanto com o público do setor quanto com a imprensa.

Afinal, tão importante quanto colocar projetos e ideias em prática é comunicar, com excelência, o que está sendo feito. É assim que os integrantes do segmento e a sociedade tomam conhecimento de todos os

esforços realizados em prol do transporte rodoviário de cargas (TRC).

Justamente por isso, a entidade está sempre aberta a novas ideias para potencializar a sua comunicação. O presidente Pelucio dá oportunidade para iniciativas que destaquem a entidade nas mídias e trata a área como um investimento, não como despesa. É uma concepção visionária que está se refletindo nos resultados alcançados.

A atual gestão também dá total apoio ao nosso comitê de comunicação da NTC&Logística, que reúne as assessorias de comunicação e representantes do segmento de todo o Brasil. Esse grupo envolve representantes de federações e de sindicatos espalhados pelo país e até mesmo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), fazendo completa diferença na forma como a entidade é vista pela mídia.

A entidade abre portas e não mede esforços para que nosso trabalho seja efetivo e consiga atingir os objetivos almejados. É justamente por isso que os veículos de imprensa enxergam a NTC&Logística como uma fonte poderosa de comunicação, responsável por ditar as tendências do segmento.

Todo esse processo vem sendo construído aos poucos, com muita dedicação, mas já se incorporou na cultura organizacional da entidade. Daqui para a frente, a tendência é que a área se aprimore cada vez mais. Continuaremos com o mesmo empenho na realização do nosso trabalho, mas vamos aumentar a amplitude das ações para crescermos ainda mais.

Este anuário é a síntese do trabalho que vem sendo realizado pela entidade. É o principal elo da comunicação do segmento, reunindo todas as informações essenciais para o desenvolvimento do setor. Esse documento se tornou um projeto campeão da NTC&Logística e é indispensável para o presente e para o futuro do transporte rodoviário de cargas.

Ao longo dos últimos anos, fizemos diversas ações, como o aprimoramento de transmissões ao vivo, que possibilitou mais de 100 transmissões, relacionamento direto com a

imprensa nacional, resultando em mais de mil citações. O WhatsApp ganhou força com comunicados diários e com informação de eventos e notícias para mais de 500 empresários. Desenvolvemos o projeto Giro NTC, que mensalmente faz um resumo de tudo o que é feito no setor com intermédio da associação. As empresas associadas tiveram maior destaque nas nossas notícias diárias. Os eventos tiveram maior cobertura fotográfica e audiovisual, diminuindo o período de espera pelo material de cada edição. Os materiais audiovisuais se adaptaram à atualidade, e incluímos legendas em todos vídeos e entrevistas, atingindo assim todo o tipo de público. Desenvolvemos mais de 100 ofícios de relacionamento com entidades, com projetos e com empresas, reconhecendo a importância da parceria com a NTC&Logística e também do trabalho desenvolvido. Reforçamos o envolvimento dos núcleos da COMJOVEM com a comunicação diária de suas atividades, gerando diversas publicações que elevaram o nome da comissão. Realizamos dezenas de reuniões com parceiros, com entidades e com projetos diversos para mostrar um pouco do universo do transporte de cargas e o trabalho desenvolvido pela associação – além de muitas outras atividades.

A área de comunicação cumpre o papel histórico que a NTC&Logística tem com o segmento transportador, que é fazer a diferença em todas os momentos e ser o caminho certo para o desenvolvimento do setor.



Rodrigo Bernardino
Comunicação e imprensa
NTC&Logística

Por entidades fortes e capacitadas na representação do TRC

As mudanças no mercado e as exigências das empresas de transporte rodoviário de cargas e logística mobilizam as entidades de classe para suas reestruturações. Neste contexto, estamos desenvolvendo um estudo junto com a Fundação Dom Cabral para, ao analisar o sistema de representação no transporte rodoviário de cargas (TRC), propor novos direcionamentos e gestão, com o objetivo de aumentar o número de associadas.

Sabemos que, mais do que nunca, as empresas hoje se deparam com situações de grande alcance, um reflexo das exigências do mundo globalizado. Justamente neste nicho, as entidades podem e devem estar atentas e aptas para contribuir com ações, propostas e parcerias.

Este é um dos assuntos aos quais tenho me dedicado ao longo dos anos de atuação sindical e que agora ganha mais espaço em diversos fóruns de debates do nosso setor.

Outro tema com o qual busco contribuir e que procuro divulgar está voltado ao desenvolvimento profissional e à melhoria da qualidade de vida dos colaboradores de nossas empresas e entidades para uma gestão dinâmica e eficiente. Neste aspecto, podemos contar com o Sest Senat e com o Instituto de Transporte e Logística, que ofertam treinamentos de formação, capacitação e especialização que têm reconhecimento nacional e internacional.

As empresas do transporte de cargas, grandes contribuintes do Sest e Senat, podem se beneficiar ao incentivar a participação de seus times nos cursos oferecidos e ao utilizar os serviços disponíveis nas unidades instaladas em importantes cidades do estado de São Paulo e em todo o país.

No estado de São Paulo, conquistamos apoio do governo com duas parcerias para oferecer cursos gratuitos por meio do Sest Senat. A primeira parceria foi com o Programa Via Rápida, da Secretaria de Desenvolvimento Econômico,



para cursos de formação para os trabalhadores atuarem em empresas de transporte. A segunda beneficia os motofretistas.

Quanto às questões de meio ambiente e sustentabilidade, chamo atenção para o Programa Ambiental do Transporte, o Despoluir, desenvolvido pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo Sest Senat em todo o Brasil. Destaco o nosso trabalho na Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP), que conquistou o reconhecimento da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) que integra o Programa de Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel do Estado de São Paulo, podendo emitir o Relatório de Medição de Opacidade. Agora, para incentivar a participação das empresas preocupadas com gestão ambiental e com o controle de poluentes da frota, estamos realizando a primeira edição do Premiar – Transportando um Mundo Verde, que teve grande adesão.

Portanto, numa avaliação macro, entendo que muito do que já está disponível contribui para uma gestão na empresa mais efetiva e, também, as interessadas com o sistema ESG, ou seja, que podem reduzir danos ao meio ambiente e melhorar as condições sociais e de governança.

O empenho é sempre em ter entidades e empresas fortes e capacitadas atuando no transporte rodoviário de cargas.

Juntos sempre somos mais fortes!



Carlos Panzan
Presidente da FETCESP

Pela infraestrutura rodoviária que o Brasil merece

O início de novas gestões à frente dos governos estaduais e federal marcam também a possibilidade de termos políticas públicas que aperfeiçoem a infraestrutura brasileira, sobretudo o modal rodoviário, responsável por movimentar aproximadamente 60% de todas as mercadorias no país.

Em ano de retomada – e após um longo período de impacto em todos os segmentos econômicos em função da pandemia causada pela covid-19 e da guerra entre Rússia e Ucrânia –, é perceptível que há bandeiras importantes que precisam ser defendidas pelos gestores públicos.

Nós, do transporte rodoviário de cargas (TRC), somos conscientes do nosso papel fundamental para retomada e para o fortalecimento da economia. No entanto, há ações de responsabilidade dos governos estaduais e federal para que esse papel se torne efetivo.

O investimento na infraestrutura é historicamente baixo. Na década de 1970, o Brasil chegou a investir cerca de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura rodoviária. Hoje, segundo levantamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT), essa proporção tem se mantido abaixo de 0,30%, algo incompatível com a necessidade atual. A consequência disso é a malha rodoviária destruída e o índice elevado de aciden-

tes e de mortalidades. Não podemos aceitar essa triste realidade das rodovias: precisamos reagir para reverter esse cenário.

Em síntese, a alternativa é garantirmos investimentos compulsórios em infraestrutura rodoviária atrelados a um percentual constitucional, a exemplo da educação e saúde.

Uma vez aprovados e inseridos esses dispositivos na carta magna do país e dos estados, a aplicação de valores do orçamento público permitirá corredores rodoviários de melhor qualidade e, principalmente, diminuirá a taxa de acidentes e vítimas.

A infraestrutura rodoviária é um dos principais desafios do Brasil para que tenhamos condições mínimas de desenvolver nossa atividade com segurança, produtividade com custos minimamente aceitáveis. É imprescindível a retomada de investimentos para que tenhamos a mudança de cenário.

Somos constantemente penalizados pelo aumento dos custos, pelo salto do preço do óleo diesel, de pneus e de veículos, pela carência de mão de obra qualificada e de insumos de modo geral, somando-se a tarifas de fretes não equilibradas.

Portanto, precisamos de eficiência/efetividade na gestão pública e que os investimentos sejam convertidos de fato em melhorias que atendam ao TRC e à sociedade como um todo.



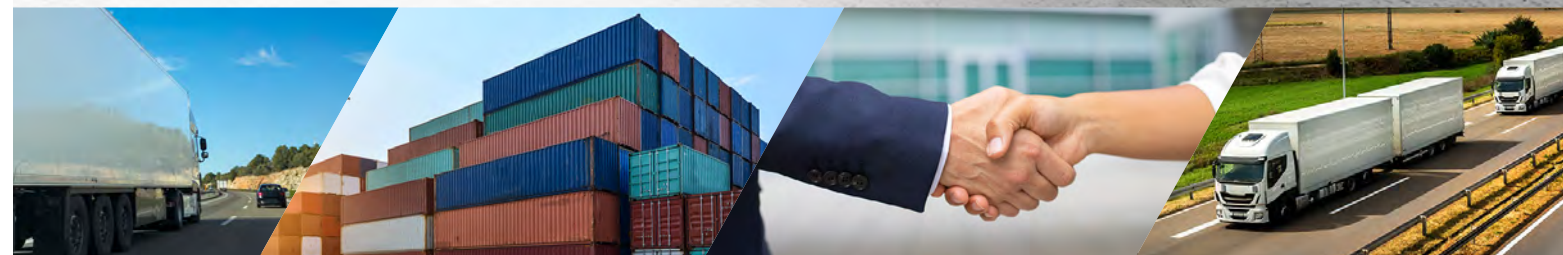
Dagnor Schneider
Presidente da
FETRANDESC

HÁ 39 ANOS REPRESENTANDO OS EMPRESÁRIOS DO TRANSPORTE DE CARGAS DE CAMPINAS E REGIÃO

O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Campinas e Região (SINDICAMP), disponibiliza para os seus associados uma infraestrutura completa e especializada de serviços, parcerias e projetos para dar suporte à sua empresa em todos os momentos.

A entidade vem se reinventando dentro e fora do campo virtual, oferecendo serviços como:

- ASSESSORIA JURÍDICA
- CERTIFICADO DIGITAL
- BANCO DE CURRÍCULOS
- RNTRC
- ATENDIMENTO E AVALIAÇÃO PSICOLÓGICA
- NÚCLEO DE PREVENÇÃO E REPRESSÃO AO ROUBO DE CARGAS
- EXAMES TOXICOLÓGICOS
- PROGRAMA INOVAÇÃO EMPRESARIAL
- PROGRAMA DESPOLUIR



Associe-se em:
www.sindicamp.org.br

ou aponte seu celular para o QR CODE e fique por dentro dos nossos serviços



SINDICAMP
Sindicato das Empresas de Transportes
de Cargas de Campinas e Região

Transporte internacional de cargas precisa entrar na pauta

O Brasil é considerado globalmente uma potência do agronegócio. Grande parte do que se produz aqui alimenta bilhões de pessoas mundo afora. No continente sul-americano, além de liderar a produção no campo, o país tem uma posição geográfica privilegiada, onde grandes portos recebem e distribuem produtos de todos os continentes.

O transporte de cargas rodoviário é um agente importantíssimo neste cenário, pois carrega a maior parte desta riqueza nas estradas de norte a sul. Se o senso comum e os números apontam para essa importância, é necessário que se invista cada vez mais em infraestrutura e em tecnologia para levar segurança e agilidade a essa atividade que move o país.

A Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR), por meio do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Foz do Iguaçu (SINDIFOZ), associado à federação, vem discutindo com afinco nos últimos tempos o transporte rodoviário internacional de cargas (TRIC), o qual segue a tendência de cada vez mais partir para muitas de suas atividades no formato digital. No mundo em que vivemos, isso se torna evidentemente essencial, e o Brasil de uma forma geral vem tendo bons avanços nesta área.

Contudo, nos países que formam o Mercosul, ainda não se vê essa mesma velocidade, fato que dificulta a agilidade para os transportadores dessas nações, impactando também por aqui. Um simples processo, por exemplo, pode levar mais de 90 dias para realizar atualizações e inclusões.

Nesse cenário, o setor brasileiro fica em desvantagem, pois as empresas estrangeiras acabam operando internamente no Brasil da mesma forma, fazendo transbordos e a chamada pernada nacional. Esta se trata do transporte estrangeiro irregular em território nacional, com veículos não habilitados no transporte rodoviário de cargas, colo-

cando em risco a atividade daqueles que operam corretamente.

É uma situação que necessita ser responsabilizada de forma solidária pelas empresas fornecedoras de produtos transportados ou das próprias indústrias como corresponsáveis, pois a contratação de empresas de transportes que operam fora das normas deveria ser passível de penalidades.

A fiscalização efetiva seria ainda a melhor alternativa para ajudar o setor a desenrolar esse imbróglio. Fiscalizar em fronteira utilizando a tecnologia já existente seria de grande valia. Hoje é possível identificar facilmente um veículo por sua placa na nota fiscal quando embarcado em um estado brasileiro com destino à exportação. O ideal seria a Receita Federal e a Receita Estadual normatizarem diretamente para que a nota de exportação apresentasse a placa e a transportadora que fará o trabalho, por exemplo.

Uma das ações que vêm ajudando o setor de transporte de cargas no país é uma iniciativa da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) de publicar um Manual de Procedimentos de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC). Esse material traz avanços em relação a critérios e à padronização de procedimentos relativos ao transporte internacional.

O manual contém informações sobre os direitos e os deveres de quem opera na área internacional. Porém, quando se trabalha com a Receita Federal, com a ANTT, com a Receita Estadual

e muitas vezes com órgãos trabalhistas, ainda existe dificuldade de comunicação para o uso de cada atribuição. O ideal é que todos os países, pelo menos os integrantes do Mercosul, trabalhem regidos pelas mesmas normas e regras de um novo sistema digital.

Para avançar nesse sentido, encontros envolvendo o setor de transporte de cargas e diferentes órgãos procuram articular saídas factíveis à realidade vivida. Recentemente, a ANTT promoveu uma reunião nacional sobre o TRIC com a participação de diferentes entidades. O objetivo foi informar sobre a abertura da Tomada de Subsídios n.º 005/2022, visando obter contribuições e informações a respeito da revisão das resoluções ANTT n.º 5.583/2017 e n.º 5.840/2019, que tratam da regulamentação do TRIC. Iniciativas como essas ajudam o processo de unificação de informações entre os países que formam o Mercosul.



Afonso Akioshi Shiozaki
Presidente em exercício
da Federação das
Empresas de Transporte
de Cargas do Estado do
Paraná (FETRANSPAR)



A força da logística e do transporte no Rio Grande do Sul

Fundada em 1991, a Federação das Empresas de Transporte e Logística do Rio Grande do Sul – Sistema Fetransul reúne treze sindicatos empresariais do estado. O Rio Grande do Sul conta com 36 mil empresas ligadas à atividade, gerando 800 mil empregos, e tem uma frota de 402 mil caminhões e implementos rodoviários. Nessas três décadas de existência, a federação cumpriu importante papel na implantação do SEST SENAT no Rio Grande do Sul e hoje preside o Conselho Regional do Sistema S do Transporte.

Qualificação profissional, capacitação de recursos humanos, desenvolvimento de tecnologia e meios digitais, bem como um permanente diálogo com todas as instâncias da administração pública nacional, estadual e de municípios quando necessário, são características presentes na forma de atuação do Sistema Fetransul.

Anualmente, são promovidos seminários técnicos regionais, que de forma itinerante pelo interior do estado pautam temas centrais do setor, como tarifas e práticas de mercado, mudanças na legislação que refletem no transporte e na logística, assim como novas tendências de gestão, de RH e de tecnologias digitais.

Diante da crescente escassez de motoristas profissionais, em 2022 o Sistema Fetransul deu início a uma campanha de divulgação para atrair pessoas para a profissão com um programa de habilitação de condutores para categorias mais elevadas de Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Na área de infraestrutura rodoviária, além de integrar o Conselho Estadual do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (DAER-RS), a federação tem participado intensivamente dos debates em torno da privatização de 1.171 quilômetros de rodovias estaduais, divididos em três blocos, em fase de licitação. O foco da entidade é, ao mesmo tempo que apoia o emprego de capi-

tal privado nas rodovias, assegurar que o projeto seja sustentável e adequado às necessidades do estado mediante tarifas condizentes com as melhorias a serem implementadas neste projeto que vai conceder malha rodoviária por três décadas.

A posição geográfica no extremo sul do Brasil impõe aos transportadores e aos operadores logísticos do Rio Grande do Sul uma exigente visão estratégica diante de um mercado altamente competitivo. As transferências de produtos industrializados e o intercâmbio necessário para dispor de matéria prima fazem com que as empresas deste segmento se voltem ao centro do país, onde concentram-se os maiores mercados. Neste contexto, tem sido premissa central do Sistema Fetransul promover a qualificação e a competitividade das organizações empresariais do estado com o propósito de estimular o desenvolvimento da logística e do modal rodoviário de cargas no RS.

O portal Fetransul gera conteúdos diários para seus associados, além de publicar rotineiramente as informações em nível nacional sobre o setor.

A página da internet também reúne informações completas sobre a história da federação, os sindicatos filiados e a diretoria da entidade.

www.fetransul.com.br



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

Fundação Memória do Transporte – FuMTran

A Fundação Memória do Transporte (FuMTran) foi fundada em 1996 instituída pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) com a missão de preservar a memória, a história e a cultura do transporte brasileiro em todas as modalidades.

Museu virtual

Com a criação do museu virtual Memória do Transporte Brasileiro, a FuMTran encontrou um formato ágil e interativo de comunicação com a sociedade e uma forma eficiente para disseminar valores e preceitos da preservação e da conservação dos registros históricos do setor do transporte.

Um dos objetivos da plataforma é disponibilizar os itens em contextos que ajudem os visitantes a compreender melhor o quanto a mobilidade de bens e pessoas é essencial para a evolução da sociedade e para a competitividade da economia.

O museu virtual é um projeto dinâmico e contínuo, é uma obra aberta, um trabalho sem fim.

Acesse: www.memoriadotransporte.org.br



Antônio Luiz Leite
Presidente em exercício da FuMTran



ANTT se aproxima das entidades de classe e para ter uma atuação mais eficiente e eficaz

Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desde julho de 2021, Guilherme Theo Sampaio já atuou 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). O diretor da ANTT aponta a transparência como um dos principais focos de sua gestão. “Dentre os princípios nos quais que temos pautado a nossa gestão, estão a transparência e o diálogo. Os processos de participação e de controle social da agência, sejam de tomada de subsídios, de audiência pública ou de reuniões participativas, são uma realidade na prática, influenciando nosso processo de regulamentação e contribuindo diretamente com ele”.

Guilherme, ano passado viemos aqui e conversamos um pouco sobre seu início na ANTT. Ainda vivíamos um momento mais conturbado devido à pandemia. Gostaria de entender de você qual evolução você vê na atuação desta gestão da ANTT comparando o final de 2021 a agora, partindo para o último trimestre de 2022.

A agência tem se pautado em algumas transformações, seja de forma interna, na nossa chamada atividade-meio, seja externa, aos nossos usuários e regulados.

Temos buscado um olhar para dentro, reestruturando as áreas internamente e aumentando a nossa capilaridade nos estados. Antes estávamos presentes fisicamente em apenas 10 estados; hoje estamos em todas as unidades da federação, o que possibilita uma atuação mais próxima na fiscalização e na orientação, no esclarecimento de dúvidas.

No aspecto tecnológico, temos nos dedicado em desenvolver cada dia mais o nosso Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) para que ele receba todas as informações dos modos de transporte regulados, permitindo um diagnóstico preciso e uma atuação mais preditiva e proativa. Ainda nesse campo, tempos atuado para que essas alterações reflitam na vida do regulado e do usuário, facilitando o seu dia a dia e oferecendo acesso na empresa ou no celular. Isso envolve também o processamento de autos de infração, permitindo maior transparência, planejamento e unificação de prazos.

Já no campo regulatório, a transformação tem se pautado na substituição de uma regulação de comando e controle que visa apenas à penalização para uma regulação por incentivo. Isso deve diminuir o fardo regulatório e a



// Continuamos nas concessões de rodovias, tendo realizado o leilão da Rio-São Paulo (antiga via Dutra) e da Rio-Minas (antiga Rio-Teresópolis). Contratos mais modernos, com tecnologia de ponta, com previsão de implementação do free flow, pesagem em movimento (HS-WIM), iluminação de LED, conectividade, tarifa diferenciada para pistas simples e dupla, além de obras de melhorias onde há gargalos, dentre outros.

burocracia do dia a dia, além de abarcar todas as transformações tecnológicas que têm ocorrido. Como exemplo, só neste ano já temos a nova resolução do Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC), uma resolução mais leve e aderente à nova realidade do setor. Colocamos em processo de tomada de subsídios e de processo de audiência pública, também neste ano, a alteração de outros regulamentos que versam sobre o transporte de produtos perigosos, do transporte rodoviário internacional e do vale pedágio. Essas duas últimas regulamentações não passavam por uma revisão há muitos anos.

Além disso, continuamos nas concessões de rodovias, tendo realizado o leilão da Rio-São Paulo (antiga via Dutra) e da Rio-Minas (antiga Rio-Teresópolis). Contratos mais modernos, com tecnologia de ponta, com previsão de implementação do free flow, pesagem em movimento (HS-WIM), iluminação de LED, conectividade, tarifa diferenciada para pistas simples e dupla, além de obras de melhorias onde há gargalos, dentre outros.

Outro assunto que comentamos também no ano passado foi a questão dos pedágios e principalmente do free flow na Dutra. Esse último ainda não foi implementado, e a tendência é que aconteça apenas no quarto ano de concessão da rodovia. Como a ANTT enxerga esse cenário e quais têm sido os esforços nas rodovias federais pedagiadas?

Podemos já dizer que falta muito pouco para o free flow se tornar realidade nas rodovias federais. A previsão de implementação do contrato da RioSP está no período que você mencionou por se tratar de uma disposição contratual na época da modelagem e do leilão da concessão. Isso se deu por necessidade de aprofundamento de estudos técnicos e regulamentares, que avançaram rapidamente tendo em vista a dedicação da agência, do Ministério da Infraestrutura e das concessionárias. Temos buscado o que é de ponta, inclusive internacionalmente, para im-

plementar em nossas rodovias. Tanto que a CCR, concessionária responsável pela RioSP, apresentou junto à agência o objetivo de antecipar já no próximo ano a implementação dessa modalidade de pedágio na BR-101, que faz parte do contrato. Ou seja, de forma antecipada e no segundo ano da concessão.

Além disso, a ECORODOVIAS, responsável pela concessão da Ponte Rio-Niterói, está em processo de implementação do free flow.

Desde nossa vinda para cá, no ano passado, temos visto uma participação muito ativa sua de maneira próxima com o transporte rodoviário de cargas, principalmente em eventos como o Encontro Nacional da COMJOVEM no final de 2021 e o CONET&Intersindical edição São Paulo. Como tem sido, para você que veio do setor, acompanhar esses eventos e estar agora atuando para a ANTT?

A regulação, assim como a infraestrutura, não é o fim em si mesmo. Dentre os princípios nos quais temos pautado a nossa gestão, estão a transparência e o diálogo. Os processos de participação e de controle social da agência, sejam de tomada de subsídios, de audiência pública ou de reuniões participativas, são uma realidade na prática, influenciando nosso processo de regulamentação e contribuindo diretamente com ele. De forma paralela, instituímos o nosso diálogo setorial (a NTC faz parte disso e se fez presente em todos até aqui), que são encontros bimestrais com o nosso setor regulado, buscando prestar contas de nossas atividades, receber impressões e reclamações, esclarecer dúvidas e endereçar assuntos que são de importância para o setor.

Nessa tônica, nós, tanto da diretoria quanto da área técnica, estamos sempre presentes nos eventos do transporte rodoviário de cargas (TRC). São momentos muito ricos de troca de conhecimento, de informações e de assuntos técnicos que contribuem positivamente na nossa atuação.

Ainda falando sobre a relação da ANTT com o transporte rodoviário de cargas, gostaria que você nos falasse sobre a importância de a agência se manter próxima das entidades de classe do setor, como a NTC&Logística, a CNT e tantas outras. Além disso, quais são os principais benefícios que essa proximidade deve trazer para o segmento?

A CNT e a NTC são conhecidas, tanto nacionalmente quanto internacionalmente, pelos estudos técnicos, pelas pesquisas e pelos repositórios, dentre outros, além da atuação para o desenvolvimento do transporte e da infraestrutura nacional. Ter esse diálogo próximo, transparente e republicano nos possibilita ter uma atuação mais eficiente e eficaz, mantendo o setor competitivo, hígido e sustentável, além de evitar surpresas e entraves na sua atividade.

Quais os principais planos para a ANTT com relação ao transporte rodoviário de cargas no próximo ano? Você acredita em um ano forte do setor economicamente falando?

O setor de transporte de cargas já demonstrou diversas vezes a sua importância nacional. Mas foi mais recentemente, com a pandemia, que demonstrou resiliência, que não parou no momento mais agudo da crise sanitária e que continuou em pleno vapor, transportando alimentos, insumos médicos e mais recentemente as vacinas. Além disso, continuou transportando as nossas riquezas,

incluindo agronegócio, commodities e indústria, dentre outros. Por essas razões e pela essencialidade do segmento, acredito que o próximo ano – e os próximos anos – serão positivos para o setor, ainda mais se mantivermos a continuidade da retomada econômica.

Pretendemos concluir a revisão dos normativos já referidos, desenvolver a multimodalidade, concluir o procedimento de unificação e de processamento eletrônico de infrações e criar um programa de avaliação ambiental para o setor.

Além disso, realizaremos a concessão da BR-381, de dois lotes das rodovias paranaenses e do trecho da BR-040 que liga Belo Horizonte ao Rio de Janeiro, que está em processo de relicitação da atual concessionária.

Para finalizarmos, assim como no ano passado, gostaria que você enviasse uma mensagem a todos os transportadores que estão nos acompanhando.

Para nós da agência, o TRC tem grande importância, seja pela sua essencialidade, seja por ser o nosso regulado e maior usuário das rodovias. Continuamos trabalhando e atuando, incansavelmente e em construção com o setor, com uma agenda de estado em nossos normativos e nas nossas concessões tanto de rodovias como de ferrovias. Sou do tempo da frase, que se aplica até hoje: “Se está na mão, veio de caminhão”. Ou seja, o modo rodoviário sempre estará presente.



**Sindicato das Empresas
de Transporte de Cargas do Estado da Bahia**

Entidade fundada em 06 de julho de 1964.



“somos o que fazemos, mas somos o que fazemos para mudar o que somos.”

“se você não preparar o seu futuro vai ter que encarar o futuro que vier.”

“O futuro se constrói observando o que deu certo e errado no passado.”

Rogério de Souza

Presidente

Mensagem para Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística

Presidente Francisco Pelucio, mais que um líder representante de um importante segmento nacional, é um amigo que o transporte me deu. Quero cumprimentá-lo pelos três anos que está à frente dessa importante entidade e pelas entregas realizadas em prol do setor juntamente com a sua equipe. Neste ano completou 80 anos de uma vida dedicada ao transporte. Vida longa!

Fale conosco



Av. Estados Unidos, 258, Ed. Cidade de Aracajú, Salas 814-818, Comércio-Salvador/Ba. Contatos: 71 99687-6049 / 71 3242-0397

www.setceb.com.br

E-mail: administrativo@setceb.com.br

Sessenta e um anos de história: o SETCEG e suas marcas no transporte rodoviário de cargas

Falar sobre a nossa história é sempre algo muito prazeroso. Relembrar o que nos fez começar, e o que ainda nos move a continuar essa jornada, é algo que orgulha toda uma base sindical que quer fazer dos seus serviços algo efetivo para o segmento. Nosso sindicato, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Goiás (SETCEG), teve seu início em junho de 1961 e tem como base territorial o estado de Goiás, exceto as regiões de Anápolis e de Rio Verde.

Tudo começou ainda como forma de associação. Por isso mesmo, os primeiros empresários que o organizaram lhe deram o nome de Associação das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga do Estado de Goiás (AS-SETREG) com a finalidade de defender os interesses dos transportadores em todo o estado. Ao longo dos anos, fomos nos desenvolvendo e amadurecendo nossas ideias e, assim, nos tornamos em 29 de junho de 1983 o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga do Estado de Goiás.

Para entendermos um pouco mais sobre a extensão da nossa base, Goiás é a nona maior economia brasileira, com um Produto Interno Bruto (PIB) equivalente a R\$ 31,4 bilhões, sendo o setor de serviços o mais expressivo. A renda per capita é de cerca de R\$ 25.200 segundo dados de 2021 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A finalidade principal da nossa entidade é o estudo, a coordenação, a proteção e a representação legal dos interesses econômicos das categorias das empresas do transporte de cargas. Sempre tomamos como inspiração a solidariedade social e os interesses do nosso país como órgão de colaboração com os poderes públicos e demais associações em benefício do setor logístico.

Justamente por isso ficamos felizes em ajudar no cres-

cimento do setor logístico dentro deste estado tão importante para o Brasil. Por meio de comissões formadas pelas empresas associadas à entidade, realizamos a Assembleia Geral Extraordinária, anualmente, em meados de abril. Seu objetivo é tratar de assuntos como o estudo das propostas de aumento salarial apresentadas por sindicatos da categoria profissional que agem dentro de sua base territorial. Além disso, há também a formação da Comissão de Negociações junto às instituições sindicais mencionadas anteriormente.

Do resultado destas negociações realizadas entre os representantes patronais e profissionais, elaboramos as Convenções Coletivas de Trabalho, nas quais são pactuadas cláusulas de natureza econômica, social e assistencial, resolvidas previamente nas Assembleias Gerais Extraordinárias das categorias representadas.

Porém, como sempre seguimos à risca as prerrogativas – que são representar e defender os direitos e os interesses coletivos ou individuais da categoria econômica, inclusive em questões judiciais e associados –, procuramos formas de ajudar.

Com isso, temos parcerias com consultorias jurídicas e administrativas para ajudar a orga-

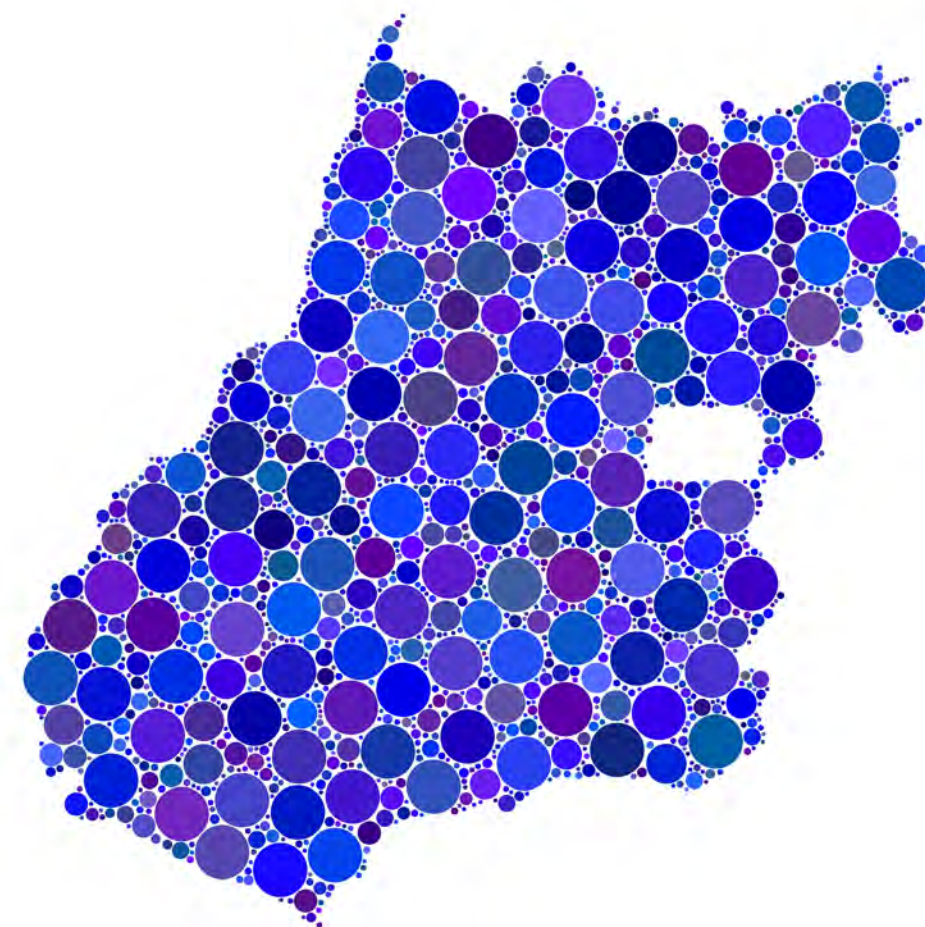
nizar a empresa dos nossos associados, além de parceria com o SEST/SENAT para treinamentos em diversas áreas visando à melhoria da mão de obra dos profissionais do setor. Ainda, cedemos espaços para palestras, para treinamentos e para confraternizações.

Por fim, mas não menos importante, planejamos projetos voltados para o nosso papel como entidade tendo em mente a importância dessas ações para a sociedade à nossa volta e o ato de cumprir com o nosso compromisso com a melhoria do estado de Goiás, como sempre o fizemos.



Ademar Pereira

Presidente do SETCEG, Ademar Pereira do Espírito Santo começou no setor de transportes em 1988 e se associou ao SETCEG em 1997. Há mais de 32 anos no setor, assumiu a presidência do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Goiás em 2021.



É urgente cuidar de nossa infraestrutura de transporte

Em agosto de 2022, de Belo Horizonte a Ipatinga, situada no Vale do Aço, região Leste de Minas Gerais, gastamos 4h30 para percorrer os seus 217 quilômetros em uma Hilux, em boas condições de tráfego. Na década de 1980, gastávamos 2h30 em um automóvel Brasília. Aumentou-se a potência do carro e mesmo assim o tempo de viagem aumentou em 87% em uma regrinha de três simples que não fecha.

É inacreditável!

Esse trecho é parte da BR-381, uma das principais artérias rodoviárias de nosso país, ligação dos estados brasileiros do Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo. Conhecida como Rodovia da Morte, registrou o maior número de acidentes em 2021, quando foram contabilizados 2.054 acidentes com vítimas.¹

Com raras exceções, as precárias condições de nossas rodovias são o retrato dos desafios diários que os transportadores rodoviários de carga deste país encaram para garantir o abastecimento e para gerar empregos e lucros.

Todo o tempo gasto a mais em um percurso implica no Custo Brasil. Dados da última Pesquisa CNT de Rodovias de dezembro de 2021 indicam que 44,3% das nossas rodovias sob concessão apresentam algum tipo de irregularidade, o que ocasiona um aumento de 16% nos custos operacionais do transporte

rodoviário de cargas para seus usuários. Já nas rodovias sob administração pública 73,0% delas mostraram irregularidades, o que acarreta um acréscimo estimado de 35,2% nos custos operacionais.

Em Minas Gerais, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) pesquisou 15.259 km de rodovias. Considerando seu estado geral, apenas 4,4% foram considerados ótimos; 25,7% bons; 39,4% regulares; 25,3% ruins e 5,2% péssimos.

Todos sabemos que os investimentos em infraestrutura de transportes são considerados fundamentais para promover desenvolvimento econômico, repercutindo potencialmente na redução dos custos de transporte. Isso significa ganhos em bem-estar associados a redução de preços, a maior mobilidade de trabalhadores e a maior competitividade. Todos ganham.

No entanto, os investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil têm caído sistematicamente nos últimos anos. Um investimento anual que já chegou a cerca de 2% do Produto Interno Bruto (PIB) na década de 70 obteve entre 2001 e 2020 a média de 0,3%.

Considerando o investimento do governo federal determinado pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LOAS) em infraestrutura para o transporte, houve uma nova queda, passando de R\$ 8,69 bilhões em 2021 para R\$ 8,58 bilhões em 2022.² Estudos indicam que, para reequipar e modernizar todo o sistema, seriam necessários investimentos da ordem de 2,5% do PIB mantidos ao longo de duas décadas.³

Diante desse cenário e da realidade de que somos responsáveis pela movimentação de mais de 60% de tudo que se consome neste país, reafirmamos a urgência de se investir em infraestrut-

tura de transportes nos níveis federal e estadual.

Os modelos de parcerias entre os investimentos públicos e privados, as concessões pedagógicas a preços módicos, têm se mostrado em diversas partes do mundo e mesmo no Brasil como boas opções para resolver os problemas de infraestrutura de transportes.

É mais que hora de duplicar a BR-381 no seu trecho Leste de ligação entre Belo Horizonte e Governador Valadares e de realizar as obras do Rodoanel do entorno Região Metropolitana de Belo Horizonte. Tais mudanças vão diminuir o custo logístico e oferecer mais proteção e segurança para todos que passam por Minas Gerais.

Os processos de concessão aos poucos estão caminhando. Nossa expectativa é de que a concessão do Rodoanel, que já obteve aprovação em leilão da empresa responsável, tenha celeridade, assim como a da BR-381.

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais (Setcemg) segue firme em sua atuação colaborativa e vigilante em defesa dos interesses dos transportadores.



Gladstone Lobato
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais

Curso de Formação de Condutores: Projeto Formação de Motorista Carreteiro



Sabemos da escassez de mão de obra e da importância que a boa formação do motorista tem para as empresas de transporte. Por isso, nós do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar) reeditamos com frequência o curso de condutores conscientes, contemplando a formação de novos motoristas na categoria E.

Como o objetivo é contribuir para a formação de motoristas carreteiros profissionais, o curso é gratuito para condutores habilitados na categoria E com pouca ou nenhuma experiência. Para tanto, contamos com o apoio dos sócios mantenedores, o que garante a eficácia do curso, que mescla teoria e prática em condições ideais para o aprendizado e caminha para a sua décima edição com mais de 60 alunos formados – a última turma em Londrina. Manoel Medeiros foi um dos participantes dessa edição e relatou que estava no trecho há um ano, mas que faltava na sua capacitação um conteúdo técnico, que foi recebido durante as aulas. Além disso, ele também aproveitou dicas que permitiram corrigir dois erros que cometia e que podiam afetar a segurança: um deles na utilização do freio motor e outro na forma correta de operar o modo eco.

Percebemos que poderíamos fornecer uma contribuição mais eficaz e por isso nos empenhamos na elaboração de um programa capaz de oferecer algo a mais. Assim, levamos ao motorista a mensagem de que o simples fato de estar habilitado e de saber conduzir um veículo pode não ser o suficiente para se garantir no mercado.



Além do ofício

Em tempos em que a tecnologia embarcada se faz presente, a necessidade de adoção de novas práticas de condução defensiva e atenta assume papel relevante justamente pelo fato de que as organizações que buscam se diferenciar no mercado agregam cada vez mais valor aos seus produtos/serviços.

Sou entusiasta deste projeto, tanto que me envolvi pessoalmente na busca de apoios que viabilizassem a sua implementação.

Entendo que um condutor qualificado e consciente traz inúmeros benefícios para a organização. A forma como conduz e cuida do caminhão pode afetar positivamente o desgaste do equipamento, o que evita gastos desnecessários. Além disso, contribui para formar uma imagem positiva da empresa, afinal de contas a marca está sendo exposta enquanto transita.

Pude contar com a experiência e com a vivência de mais de 40 anos no setor para buscar parceiros que participassem direta ou indiretamente do projeto. Projeto este que, por sua vez, teve desenho e escopo alterados, mas cujo objetivo de formar condutores conscientes permaneceu intocado, suprimindo assim uma necessidade cada vez mais premente no setor de transportes.

Formação continuada

Para nós do Setcepar este trabalho deve ter o caráter de “projeto permanente”. Por isso, o Instituto Setcepar de Educação no Transporte (ISET) está sempre atento aos anseios e às demandas dos associados.

O portfólio ofertado enfoca na oferta de ferramentas que contribuam de forma decisiva para que as empresas obtenham resultados cada vez mais eficazes em suas práticas. Assim, seguimos sempre organizando cursos, seminários e palestras – sejam eles presenciais, on-line ou até mesmo in-company.



Marcos Egídio Battistella
Presidente do Setcepar

A vida em primeiro lugar

Vivemos uma era em que, absurdamente, ocorrem em torno de 30 mil mortes e há mais de 500 mil feridos ao ano nas estradas brasileiras conforme dados da Organização Mundial da Saúde e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. O custo socioeconômico ultrapassa os R\$ 132 bilhões por ano, com impactos severos na cadeia logística e prejuízos incalculáveis causados às famílias das vítimas.

Em meio a esse caos, surge uma tendência de extrema necessidade no ramo de transportes: a segurança viária.

Com patrocínio da Volvo Dipesul, o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (SETERGS) implantou o Programa de Segurança Viária. Ele orienta as empresas de transporte quanto ao aperfeiçoamento da gestão responsável e à implementação de práticas adequadas com o objetivo de evitar a perda de vidas, de incentivar atividades sociais e ambientais e, conseqüentemente, de as preparar para a certificação ISO 39001, norma internacional do Sistema de Gestão da Segurança Viária.

O programa promove a segurança na condução das frotas de veículos, a conscientização dos motoristas e dos demais colaboradores e a responsabilidade com as cargas e com todo cidadão. Os resultados são revertidos economicamente para as empresas também na forma de aumento de produtividade e de redução do consumo de combustível.

Nossa entidade disponibiliza a participação de transportadoras de todos os portes e segmentos, associadas ou não ao SETCERGS. É dever e responsabilidade das empresas tentar de todas as formas educar e preparar seus colaboradores para que evitem situações de risco à vida no trânsito. Inscreva sua empresa e a qualifique.

O SETCERGS é muito grato à Volvo Dipesul por se preocupar e por patrocinar esse programa, cujo foco é zelar pela vida do ser humano.



Sérgio Gabardo
Presidente do SETCERGS

Rodovias catarinenses precisam de investimentos a curto prazo

A malha viária de Santa Catarina, federal e estadual, necessita urgentemente de investimentos elevados. Convivemos com vias completamente comprometidas e defasadas. O maior exemplo é a BR-470, um dos mais importantes eixos econômicos e sociais de Santa Catarina: são 472,3 quilômetros de extensão, cortando áreas de grande importância econômica.

Há décadas, a população clama por sua duplicação. Se transformou numa novela com capítulos que parecem intermináveis e com investimentos chegando a conta-gotas. O primeiro passo foi dado em 2013, com o início a obra em seus primeiros 73 quilômetros, divididos em quatro lotes, entre Navegantes e Indaial.

O cronograma inicial previa a conclusão até 2017. Tentamos nos manter otimistas, apesar dos constantes cortes de verbas federais, que totalizaram R\$ 43 milhões a menos somente neste ano.

O aporte de 300 milhões com o estado e a sanção do orçamento da União, prevendo R\$ 81 milhões para a rodovia, permitiriam a revisão da programação por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e das empreiteiras, mas não vêm surtindo o efeito desejado.

Infelizmente, Santa Catarina figura na Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) como o estado com as rodovias mais problemáticas do Brasil. Um estudo divulgado no primeiro semestre apontou que sete em cada 10 quilômetros das principais rodovias de Santa Catarina estão em más condições. A entidade estima necessidade de investimentos de até R\$ 2,89 bilhões para recuperá-las.

Um trecho de 59 quilômetros da BR-163, ligando São Miguel do Oeste a Dionísio Cerqueira, mu-

nicipio que faz divisa com o Paraná e a fronteira com Bernardo de Irigoyen (Argentina), é considerado péssimo em todos os três grupos de características analisadas pelo levantamento: condições da pavimentação, sinalização e geometria da via.

No estudo, Santa Catarina tem seus piores resultados neste último grupo, com algum problema deste tipo em 2.293 quilômetros de rodovias (71%). Problemas de sinalização aparecem em 68,6%, e os de pavimentação estão em 58,7% das rodovias avaliadas.

Somente no oeste do estado, a estimativa é de que 1,1 mil carretas circulem por dia nas rodovias estaduais e federais. O custo logístico da indústria é de 14% do valor do faturamento bruto das empresas, percentual muito superior ao de outras regiões do Brasil ou de outros países. Metade desse valor é referente a despesas com transporte.

Pagamos o preço em nossa competitividade. Aqui, o custo do transporte de cargas é 27% mais alto do que a média brasileira. Para piorar, a insegurança causada pela má condição das rodovias posiciona Santa Catarina como um dos estados com maior número de acidentes de trânsito com vítimas no país.



Osmar Ricardo Labes
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (SETCESC)

Presidente da Anfir vê indústria de implementos rodoviários preparada para responder aos desafios do mercado

Atual presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), José Carlos Sprícigo também atua como CEO da Librelato S.A. e como presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Criciúma, além de ser membro efetivo da diretoria da Associação Empresarial de Criciúma (ACIC). Segundo Sprícigo, estamos diante de uma retomada de negócios. “A indústria de implementos rodoviários está preparada para responder aos desafios do mercado que precisa de seus produtos. Assim, para contribuir com este momento favorável, temos a realização da Fenatran, a maior feira de transporte de cargas da América Latina, que tradicionalmente é um polo gerador de negócios que se estendem até meados do ano seguinte”.

Presidente Sprícigo, o senhor assumiu a Anfir em 2021, em um momento de crise mundial devido à pandemia de covid-19. Gostaria que o senhor nos contasse como foi assumir essa entidade tão importante em um momento tão complexo. Quais foram os principais desafios encontrados naquele primeiro momento?

Assumir a liderança de uma entidade com o perfil da ANFIR é sempre um ato de muita responsabilidade. Claro que ninguém é presidente sozinho, e na ANFIR você exerce seu mandato com apoio de pelo menos dois círculos de pessoas. Um é o formado pelos conselheiros e diretores da ANFIR, e o outro pelo corpo profissional e técnico da entidade.

É uma verdade histórica que uma das grandes qualidades do executivo brasileiro é saber lidar com crise. Portanto, ao assumir a ANFIR em meio à crise, posso dizer sem exagero, não foi a primeira vez que fiz algo do tipo em minha longa vida profissional. Toda crise gera desafios muito próprios, entretanto sempre nos deixa um aprendizado. Os dessa em especial foram inéditos.

Enfrentamos uma crise econômica causada pela pandemia. Precisamos nos adaptar às limitações impostas pelo momento, como o distanciamento social, a redução do número de pessoas nos locais de trabalho, as alterações nas rotinas, dentre outros desafios. Saímos de nossa zona de conforto e precisamos criar

outra forma de desenvolver nosso trabalho fabril. Isso exigiu da entidade e de seus associados muita perseverança e mudança de diversos paradigmas, além de maior cooperação com fornecedores e com colaboradores, porque a crise era de todos. Foram tempos difíceis, mas agora podemos olhar para trás com a sensação de termos superado um dos maiores desafios dos últimos anos. Neste momento, ressalto ainda a importância do associativismo, de ter com quem dividir suas “dores, dúvidas” para seguir um caminho com maior assertividade.

Em 2022, passando para o seu segundo ano de mandato, uma volta à normalidade voltou a ser sentida, o que, no entanto, não quer dizer que não foi um ano de desafios. Qual análise o senhor faz do setor de implementos rodoviários neste ano?

Estamos diante de um ano de retomada de negócios. A indústria de implementos rodoviários está preparada para responder aos desafios do mercado que precisa de seus produtos. A economia volta a crescer, e isso pode ser verificado em setores como agronegócio, construção civil, mineração e comércio de varejo. Alguns economistas apontam que o Produto Interno Bruto (PIB) em 2022 pode chegar a 3%. Tudo indica que a economia deve seguir no rumo positivo até o final do ano. E para contribuir com este momento favorável temos a realização da Fenatran, a maior feira de transporte de cargas da América Latina, que tradicionalmente é um polo gerador de negócios que se estendem até meados do ano seguinte.

Voltando a falar de desafios, não podemos deixar de citar o aumento dos insumos do setor de transporte e da economia brasileira como um todo. Como o senhor enxerga este momento e de que maneira a Anfir está atuando para minimizar os efeitos do aumento dos insumos nos setores com os quais ela se relaciona, como o do transporte de cargas?

Os aumentos de preços de componentes e insumos, em especial o aço, pesaram bastante nas operações e reduziram muito as margens de lucratividade da indústria. O aço é um dos exemplos mais emblemáticos para nós. Ele é um dos insumos mais necessários para a produção de implementos rodoviários e representa em média 70% dos insumos utilizados em praticamente todos os produtos do nosso



setor fabricado no Brasil. Com o mercado em recuperação, conseguimos repassar parte desses aumentos aos clientes. Nossas margens caíram, e o resultado foi que a indústria pagou com sua margem a manutenção de suas vendas em uma situação nada desejável e bem longe do que entendemos como mercado saudável. Assim, a estratégia de crescimento do setor foi buscar as melhores oportunidades que foram surgindo a partir do bom desempenho do agronegócio, da construção civil e da mineração, os principais motores de nossa recuperação este ano.

Mesmo diante destes desafios dos quais estamos falando, o setor de implementos rodoviários tem crescido neste ano. Segundo a Anfir, a média mensal de emplacamentos de implementos rodoviários em 2022 está crescendo. A primeira medição, feita no primeiro bimestre, indicava média de 11.482 produtos. Em oito meses, a média mensal passou para 12.965 unidades. Na visão da entidade, quais foram os principais motivos desse crescimento? Podemos dizer que o setor está voltando a crescer e se estabilizando?

Podemos dizer que o setor voltou a crescer e que vai continuar neste caminho. A curva positiva verificada na média mensal de emplacamentos mostra que o mercado está reagindo impulsionado pelo desempenho de setores da economia como agronegócio, construção civil, mineração e comércio de varejo. Observe que a média tem crescido de forma constante, e a diferença de 1.500 unidades do primeiro para o último resultado é bastante significativa.

Em 2023, teremos a entrada em vigor do Proconve P8 para que os caminhões atendam às novas regras de controle de emissões, equivalentes ao Euro 6,

podendo assim os veículos ficarem até 20% mais caros. Como a Anfir acredita que essa questão impactará o segmento de implementos rodoviários?

A Anfir acreditava que poderia haver uma antecipação de compra devido à chegada do Euro 6. Porém, notamos que isso não deve acontecer devido à escassez de componentes para a fabricação de caminhões. Entretanto, variáveis como crescimento do agro, com expectativa de produção de 320 milhões de toneladas na safra 2023; controle de inflação, sobre a qual economistas evidenciam possível convergência para a meta no próximo ano, viabilizando uma redução de taxas de juros; menor pressão inflacionária; e continuidade no crescimento do PIB devem gerar o cenário favorável à manutenção da demanda por implementos rodoviários. Temos também o Programa Renovar, que deve causar um impacto positivo, mas ainda é cedo para prever os números de emplacamentos que virão da renovação de frota de caminhões, implementos e ônibus.

Em setembro, mais precisamente nos dias 13 e 14, a Anfir, em conjunto com a Apex Brasil, realizarão uma rodada de negócios no Peru, com diversas empresas importantes já confirmadas. Quais os principais objetivos dessa rodada de negócios e como ela impactará positivamente o setor aqui no país?

As rodadas de negócios são ações que integram o projeto MoveBrazil, desenvolvido pela Anfir e pela ApexBrasil. O objetivo do programa é incentivar as exportações de produtos brasileiros por intermédio da inserção da empresa nacional no mercado internacional. O impacto direto no setor é o aumento das exportações e a abertura de novas oportunidades de negócios em mais países que ainda não compram implementos

O transporte de cargas rodoviário é essencial para o Brasil. Eu respondo suas perguntas sentado em uma cadeira com um computador diante de mim sobre minha mesa. Todos esses produtos vieram até meu escritório porque alguma empresa de transporte trouxe essas cargas. Para qualquer lado que você olhe tem a presença do trabalho do transporte de cargas. A economia não se desenvolve sem a movimentação física dos bens produzidos. De commodities a itens industrializados, tudo precisa ser movimentado de um lado para o outro. Assim, o desenvolvimento do Brasil acontece com a ação valiosa e fundamental dos transportadores de carga. Os dados do transportador rodoviário de cargas (TRC) brasileiro comprovam que dois terços do PIB nacional rodam por nossas estradas por caminhões e implementos rodoviários. Com isso, podemos concluir a importância do TRC no desenvolvimento do nosso Brasil.



rodoviários feitos no Brasil. As rodadas de negócios acontecem tanto em países estrangeiros quanto no próprio Brasil. Nas duas ações, os fabricantes de implementos rodoviários se reúnem com os principais operadores logísticos tanto do país onde se realiza o evento quanto do grupo convidado a vir ao Brasil e apresentam suas empresas e seus produtos.

Vamos falar agora mais especificamente sobre o transporte rodoviário de cargas, no qual a NTC&Logística possui forte atuação. O setor teve um 2022 de retomada de crescimento e de estabilização apesar dos desafios que o cercaram. Como o senhor e a Anfir enxergam a atuação desse segmento para o desenvolvimento da economia do país?

O transporte de cargas rodoviário é essencial para o Brasil. Eu respondo suas perguntas sentado em uma cadeira com um computador diante de mim sobre minha mesa. Todos esses produtos vieram até meu escritório porque alguma empresa de transporte trouxe essas cargas. Para qualquer lado que você olhe tem a presença do trabalho do transporte de cargas. A economia não se desenvolve sem a movimentação física dos bens produzidos. De commodities a itens industrializados, tudo precisa ser movimentado de um lado para o outro. Assim, o desenvolvimento do Brasil acontece com a ação valiosa e fundamental dos transportadores de carga. Os dados do transporte rodoviário de cargas (TRC) brasileiro comprovam que dois terços do PIB nacional rodam por nossas estradas por caminhões e implementos rodoviários. Com isso, podemos concluir a importância do TRC no desenvolvimento do nosso Brasil.

Qual a importância de a NTC&Logística, a Anfavea e a Anfir estreitarem seus relacionamentos?

Entidades de peso e de representatividade devem buscar pontos em comum e estabelecer sinergias para desenvolver trabalhos em benefício comum e com reflexos positivos para a sociedade. As ações desenvolvidas pela NTC&Logística, pela Anfavea e pela Anfir seguem esse escopo de trabalho. O estreitamento de nosso relacionamento, que começou já há alguns anos, é fundamental por trazer benefícios

a um dos setores centrais do desenvolvimento do Brasil: o transporte de cargas. Por isso, quanto mais próxima a relação de fabricantes e de operadores logísticos, maior o benefício à sociedade.

Neste ano teremos também a Fenatran, maior feira do setor de transportes da América Latina, e a Anfir possui importante participação. Quais são as expectativas da entidade para o evento, que volta a ser 100% presencial?

As expectativas são muito altas. Estamos em um bom momento, com os emplacamentos de implementos rodoviários crescendo mês a mês. A Fenatran é tradicionalmente um polo de negócios. A indústria participará disposta a fazer dessa a melhor Fenatran dos últimos tempos. Já temos dados confirmando que mais de 50 empresas associadas à Anfir estarão presentes na Fenatran, trazendo novidades que possam facilitar o TRC brasileiro.

Partindo para a fase final da nossa entrevista, temos neste ano as eleições presidenciais, que devem causar algum impacto em nossa economia. Quais as expectativas da Anfir para o ano de 2023 com relação ao desenvolvimento do setor de implementos e da economia como um todo?

Acreditamos que os empreendedores do setor tomam decisões de longo prazo. Independente dos políticos, cada um tem que focar em seu negócio. Por isso, acreditamos na continuidade do crescimento do transporte rodoviário de cargas brasileiro e defendemos a reforma tributária e administrativa, verticais importantes para o crescimento do país.

Mensagem para Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística

Prezado Francisco, parceiro de luta em favor do desenvolvimento do Brasil, parabéns pelo seu trabalho à frente da NTC&Logística. Reconhecemos que a união de forças, e você é um protagonista em acreditar no associativismo, resulta em dias melhores à NTC&Logística, a seus associados e a todos que de certa forma usufruem do benefício de melhoria constante no TRC nacional. Espero que possamos continuar trabalhando juntos nos próximos anos.

O transporte não acaba

Em mais de 35 anos atuando na área de transporte, trilhei um caminho natural e do qual me orgulho muito. Hoje, como presidente do maior sindicato patronal da América Latina, compartilho como está sendo este novo desafio de gestão e quais são as minhas perspectivas para os próximos meses.

Este (quase) um ano como presidente tem sido uma experiência muito interessante, até o momento satisfatória e com bons resultados. Embora já estivesse na casa há muitos anos, é sempre uma emoção nova. Já percebo que a luta para atingirmos as nossas bandeiras é complexa, mas ininterrupta, e que a coletividade é o que faz as coisas acontecerem.

Aliás, falando de nossas bandeiras, faço questão de compartilhar as que levantamos diariamente. O combate ao roubo de carga e luta pela redução da carga tributária são ações permanentes na entidade, que não podem – em momento algum – se dar por vencidas ou resolvidas e que sempre serão nossas prioridades. Há também outras pautas constantes, como a redução da burocracia com a logística sem papel; a continuidade da evolução da reforma trabalhista para trazer maior segurança jurídica às empresas; e a mobilidade urbana vista de forma ampla e contemplando a carga – afinal, onde há pessoas, há necessidade de serviços e produtos. Além disso, o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP) implementou com grande fervor e foco a bandeira da ampliação feminina no setor de transporte de cargas por meio do Movimento Vez e Voz, o qual eu apoio totalmente.

Essas ações, assim como tantas outras às quais nos dedicamos, surtem resultados graças ao comprometimento e ao engajamento da equipe interna. Temos um trabalho bastante participativo, e todos possuem voz em suas funções. Seguimos com uma fluidez e uma entrega muito grandes, tanto que vemos, mais e mais, o crescente número de associados, o que reflete o desempenho da entidade como um todo.

Direcionando o caminho do transportador

O transporte está ligado a uma direção, que pode existir em diversos sentidos. Acredito muito nisso, e, claro, o nosso lema para essa gestão não poderia ser diferente. “Direcionando o caminho do transportador” foi escolhido para auxiliar cada



vez mais o transportador, principalmente o pequeno e o médio empresário, oferecendo uma direção para que ele tenha um rumo mais assertivo.

Podemos ser o “GPS” do transporte no que tange à gestão, à orientação tributária e jurídica e às análises de mercado, entre outros. O intuito é sermos uma direção propriamente dita e mostrarmos o caminho mais curto para o destino tanto de quem já tem uma tradição no segmento quanto para quem iniciou ou está iniciando esse serviço.

Um dos maiores desafios em uma entidade é a integração de todos os associados, é conseguir ter mais unidade no sentido de poder ter um número maior, porque quanto mais força você tiver, mais você tem musculatura para resolver os problemas, para negociar com o poder público e para passar pelas adversidades mostrando a importância do setor. Porém, não podemos prever o cenário futuro. Vivemos em uma inconstância que depende de muitos fatores, mas a certeza que temos é a de que conseguimos enfrentar e superar o que quer que apareça.

Eu sou muito otimista com as nossas atividades; acredito que temos um segmento digital para qualquer economia e em qualquer parte do mundo. E quando falamos de transporte, falamos de globalização. No nosso caso em específico, o modal rodoviário sempre vai ser um setor-

-chave, de ligação. Costumo dizer que o avião não chega no supermercado, o trem não chega na farmácia e o navio não chega no comércio. O caminhão chega.

O transporte delimita credibilidade em um futuro cada vez mais próspero, tecnológico e colaborativo. É um setor que não acaba. Ele vai se transformando e se adequando dia após dia às novas necessidades, às tecnologias, aos novos modus operandi, e se adapta de acordo com a evolução industrial e comercial. O transporte é e sempre será um setor primordial para qualquer época.



Adriano Depentor
Presidente do
conselho superior e de
administração do SETCESP

SETCOM se desenvolvendo para **continuar contribuindo** com o transportador rodoviário de cargas

O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga, Logística e Movimentação de Mercadorias do Centro-oeste Mineiro (SETCOM) é responsável por uma importante base territorial no nosso estado, que inclui as cidades de Arcos, Betim, Brumadinho, Contagem, Divinópolis, Ibirité, Igarapé, Itaúna, Juatuba, Mateus Leme, Pará de Minas e Sarzedo. Nossa base territorial conta com mais de 10 mil empresas registradas com atividades de transporte, logística e movimentação de mercadorias, sendo um setor de grande relevância para geração de empregos.

Em 17 de março de 2022, o SETCOM inaugurou em Contagem, Minas Gerais, a sua sede própria. A solenidade do descerramento da placa contou

com a presença de importantes lideranças e autoridades com representatividade na nossa categoria.

Hoje os nossos associados têm uma casa para chamar de sua. A sede própria marca uma nova etapa para o SETCOM, com atendimentos mais próximos e com a ampliação das nossas ações já existentes, incorporando as várias propostas produzidas pela diretoria e pelas empresas da nossa base territorial.

Com essa aproximação, podemos ser mais atuantes, conhecendo as particularidades de cada uma para o bem maior da categoria.

O SETCOM hoje é um sindicato mais próximo, mais atuante e mais expressivo.

Afinal, juntos somos mais fortes!



Osvaldo Donizeti Salgado
Presidente do SETCOM

SETVNTC

GIRG
NTC

FIQUE POR DENTRO
DOS MELHORES
CONTEÚDOS SOBRE
O SETOR NA TV NTC



ACESSE JÁ
[YOUTUBE.COM/NTCLOGISTICA](https://www.youtube.com/NTCLOGISTICA)



A importância das certificações no mundo do transporte

No mundo competitivo em que vivemos, entregar um bom serviço não é mais opção: é exigência. A implantação de normas é ideal para se conquistar um sistema de gestão saudável e ajuda a desmistificar a desorganização que muitos acreditam que as transportadoras vivem.

Para aqueles que almejam o destaque e a realização de um trabalho de excelência comprovada dentro do transporte, existem as certificações, que vão desde o Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade (SASSMAQ) até as ISO, ou International Organization for Standardization.

O SASSMAQ, grosso modo, funciona como uma checklist com mais de 1000 itens conferidos em auditoria para verificação do atendimento ou não pelo transportador. Já as ISO funcionam como padronizações do sistema de gestão, e existem algumas de maior relevância para nosso meio, como a ISO 9001 – Qualidade, a ISO 39001 Segurança Viária, a ISO 28001 Segurança para Cadeia Logística e a ISO 14001 Gestão Ambiental.

Em ambos os casos, para a conquista da certificação em determinada norma, é necessário que a empresa analise os itens definidos pela norma, os implemente dentro

de sua rotina e organize a vinda de um organismo externo para avaliar o atendimento a esses itens. Em auditoria realizada por esse organismo, são apontadas as não conformidades e as oportunidades de melhoria, muito importantes para o crescimento e para a concretização de um sistema de gestão robusto e organizado dentro da empresa.

É muito importante aqui salientar que obter a certificação é muito mais fácil do que a manter. Conservar um sistema de gestão padronizado e baseado em normatizações custa caro, não somente em dinheiro, mas também em tempo e em dedicação de equipe – e isso enxergamos muitas vezes não ser valorizado por muitos clientes do transporte. Vivemos muitas vezes uma competição desleal com os conhecidos “aventureiros”, que entregam um serviço barato, porém duvidoso.

A verdade é que muitos transportadores procuram estar em um nível superior de atendimento e nem sempre são valorizados por isso, o que acaba desmotivando o setor. Ainda assim, enxergamos que evoluímos bastante e apresentamos muitas opções para aquele cliente exigente e disposto a custear a garantia de um transporte mais seguro e de qualidade para o seu produto.



Norberto Koch Mendes
Presidente do Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas da Região da Amurel (SETRAM)

A força do Programa Inovação Empresarial dentro e fora do ambiente digital

O Inovação Empresarial completou este ano dezessete anos de existência. E comemorar esses anos é também celebrar parte de uma história construída ao lado de cada associado e empresário do setor. Inicialmente, o programa era realizado em nossa sede, com convidados especiais do transporte de cargas, jornalistas, professores e outros grandes profissionais.

O evento é uma parceria da nossa entidade, que tem como objetivo valorizar o empresário de transporte e logística por meio da renovação da sua capacidade empreendedora com base na inovação empresarial. Proporciona também a oportunidade de troca de experiências e conhecimento de novas práticas e de tudo o que for relacionado a tecnologia aplicada aos negócios.

Realizamos uma integração muito direta e particular com cada convidado e com os associados e não associados presentes em cada edição do evento. Somamos um número importante de temas relevantes e de discussões necessárias, contribuindo para que sejam mais capacitados e preparados para atuar nas empresas do transporte rodoviário de cargas.

No modelo presencial, o Inovação sempre teve uma aderência expressiva e era uma oportunidade de fazermos networking, interagindo mais com nossos associados, patrocinadores e palestrantes. Fazer a migração para o cam-

po digital foi uma jogada arriscada e necessária por conta do cenário da pandemia, mas nos fez ver a força que as mídias sociais teriam na consolidação desses eventos.

Por um lado perdemos por não ter a interação física, mas por outro aumentamos o alcance da informação. Com nova roupagem, recebemos em nossas mídias cerca de dois mil espectadores, dentre os quais empresários, colaboradores e pessoas interessadas em saber mais sobre o universo que rodeia o transporte rodoviário de cargas nos últimos dois anos.

Esse período fez com que nossa entidade repensasse sua maneira de trabalhar, assim como as companhias fizeram. Precisamos nos adequar às mudanças, pensar e agir fora da caixa, melhorar o trabalho em equipe e ter maior flexibilidade.

Entretanto, estamos em contagem regressiva para o retorno total e completo do Programa Inovação na modalidade presencial, agora diferente, levando todos os maiores aprendizados que esse período poderia ter nos dado.

Unir o ambiente on-line ao presencial é o novo normal para muitas companhias, e com o Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região (SINDICAMP) não é diferente. Voltaremos com força total e cada vez mais tecnológicos, investindo sempre na experiência dos associados com os conteúdos da entidade.



José Alberto Panzan
Presidente do SINDICAMP

Juntos somos muito fortes

É uma honra poder escrever sobre o Sindicato das Empresas do Transporte de Cargas e Logística (SINDICARGA) nesta edição do Anuário NTC&Logística. Agradeço especialmente ao presidente Francisco Pelucio, dileto amigo e companheiro das batalhas por um TRC melhor e que bravamente conduz essa nobre entidade. Não é de hoje que provo e comprovo a minha paixão por este setor, responsável por mais de 65 por cento de toda mercadoria transportada em caminhões que circulam por esse imenso país, por essas estradas e rodovias brasileiras.

Que orgulho!

Ser presidente do sindicato patronal mais antigo do Brasil, fundado em 1933, não é tarefa fácil. Nossa responsabilidade é muito grande. Fazemos questão de caminhar, lado a lado, com a transparência, com a tecnologia e com a inovação. Prova disso são as obras que fizemos este ano na nossa sede. E, justiça seja feita, à frente dessa modernização, está o nosso diretor administrativo-financeiro, Paulo Bachur. Criamos uma central de negócios de última geração para receber os segmentos do SINDICARGA (foto).

Planejamento é a palavra-chave, porque não planejar é fracasso.

O projeto Carga Blindada traz excelentes resultados no combate ao roubo de cargas no Rio de Janeiro graças à parceria entre as polícias militar, civil, federal e rodoviária federal (foto).

Costumo dizer que o roubo de carga vai muito além de uma questão de segurança. Ele atinge todo o estado em função do desequilíbrio gerado nos negócios da indústria, do comércio e dos serviços e pela insegurança trazida ao transporte de cargas. Assim, afeta diretamente novos investimentos, e o pior: faz as empresas aqui instaladas procurarem outras regiões do país para prosseguir, com

segurança, com os seus negócios.

Estreitamos nossa comunicação entre os associados e os parceiros editando a revista SINDICARGA News e criando o nosso estúdio digital (foto). E a resposta é positiva: centenas de publicações diárias nas ferramentas digitais e a maior interação entre associados e diretoria.

Temos um departamento jurídico de primeira linha que realiza um excelente trabalho junto aos associados nas áreas trabalhista e tributária.

Estamos brigando para isentar os caminhões e os semirreboques da vistoria anual e para tirar dos guindastes a cobrança do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Nesse sentido, temos conversado bastante com as autoridades estaduais tanto na esfera legislativa quanto na executiva. O Rio de Janeiro é o único estado da federação que ainda insiste em realizar essa vistoria, um transtorno para o empresário e o único a cobrar IPVA sobre os guindastes. Que dor de cabeça (foto).

É impressionante a forma como lutamos por um setor melhor e mais digno. É emocionante assistir a capacidade dos empresários do Rio de Janeiro de resistir às intempéries que surgem à nossa frente a todo momento.

Priorizamos, sempre que possível, a parceria, a união dos diversos segmentos do setor de transporte de carga e logística. E estamos tendo sucesso.

Cabe aqui frisar o nosso slogan que costumamos citar: Juntos somos muito fortes.

E é por isso que a paixão que sinto por esse setor só aumenta a cada dia.



Silvio Carvalho
Presidente do
SINDICARGA

SINDIPESA orienta suas associadas a se atentarem aos aumentos dos custos

A economia mundial vem sofrendo com diversos acontecimentos desde a pandemia até recentemente a guerra entre Rússia e Ucrânia. Os desdobramentos dessa crise chegaram até o Brasil, impactando profundamente o setor de transporte e movimentação de cargas excepcionais.

O aumento do óleo diesel, do dólar, da Selic, da inflação, do valor dos insumos e da manutenção dos equipamentos importados, bem como o reajuste laboral e os longos prazos de recebimento, vem impactando a composição dos custos dos serviços prestados pelas empresas do mercado.

Além disso, o Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA) tem observado uma tendência do mercado de prolongar os prazos de pagamento, fato que pode obrigar os empresários a antecipar recebíveis e a obter créditos em instituições financeiras. Isso, por sua vez, o obriga a onerar suas operações expressivamente em razão do custo financeiro destas operações e da volatilidade do mercado financeiro. Algumas empreiteiras, inclusive, têm consultado empresas locadoras de guindastes sobre a possibilidade de efetuar os pagamentos no prazo de 60 e de até 90 dias após aprovação da medição mensal.

É importante destacar que o prazo de liberação de medições também pode afetar o prazo de pagamento, fato que deve ser igualmente observado pelas empresas e levado em consideração na composição de seu custo. O ideal seria que as medições fossem realizadas a cada 10 dias e aprovadas em até cinco dias.

O custo financeiro nem sempre é levado em consideração pelas empresas na composição do custo dos serviços, o que pode acabar prejudicando o orçamento e consequentemente a saúde financeira das empresas. Por isso, o SINDIPESA vem recomendando às suas associadas a reverem seus custos com o objetivo de manter o mercado saudável e competitivo.

Nos últimos dois anos, o SINDIPESA ampliou sua representatividade no mercado de transporte e movimentação de cargas excepcionais por meio da prestação de serviços diferenciados aos associados. Essa atuação atraiu 20% mais empresas associadas e 50% mais mantenedoras, fato que demonstra como a atuação próxima aos associados é importante e decisiva para o setor.

Dentre os projetos implementados pelo sindicato na atual gestão, destacamos o lançamento do canal de denúncia para irregularidades no transporte pesado, tendo como foco a ampliação de sua atuação contra a concorrência desleal em favor da ética e do atendimento à regulamentação. Também foram criados grupos para promover iniciativas e debates sobre a segurança nas operações de içamentos e da representatividade feminina no setor. Os workshops têm sido uma marca registrada desta gestão do SINDIPESA, com a discussão de temas importantes como legislação, segurança e normas técnicas, entre outros.

Fica o alerta para todo o mercado: é fundamental revisar sistematicamente os custos das operações para garantir sucesso a longo prazo. Do contrário, é bem possível que grandes e tradicionais nomes do transporte venham a sucumbir diante de tantos obstáculos.



Júlio Eduardo Simões
Presidente do
Sindipesa

O legado de ser uma feira transacional se manterá na Fenatran de 2022

Luiz Bellini é diretor de portfólio na RX (Reed Exhibitions), atuando na empresa desde 2017. Após dois anos de eventos realizados virtualmente devido à pandemia de covid-19, ele acredita que a Fenatran 2022 será um marco importante para a indústria e para o transporte de cargas brasileiro. “A expectativa está grande. Nas conversas com os expositores, todos estão animados com os lançamentos e com as inovações que levarão para a feira. Devido aos números superiores que já temos para 2022, enxergamos um aumento no número de visitação e das vendas, com um total de negócios perto de R\$ 9 bilhões”, aponta Luiz.

Acesse o Anuário Digital e confira essa e outras mensagens



Luiz, a RX tem uma relação muito forte com o setor de transportes por conta da Fenatran. Qual a sua relação com o segmento de transporte como um todo e como você enxerga a importância dele para o desenvolvimento da economia brasileira?

Comecei a trabalhar com este setor em 2018 na preparação para a Fenatran de 2019 e foi paixão à primeira vista. A força da feira está diretamente ligada à importância que o setor de transporte rodoviário de carga (TRC) tem para a economia brasileira. Afinal, é nele que é transportado mais de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional.

Você assumiu o cargo de diretor de portfólio da Reed Exhibitions em 2020, justamente no ano em que a pandemia se alastrou pelo Brasil e atrapalhou o desenvolvimento de praticamente todos os segmentos do mundo, inclusive o de eventos. Como foi para a RX se adaptar a esse momento e quais lições vocês aprenderam a partir da pandemia?

Foram dois anos de muita paciência e reinvenção. Como muitas empresas no mundo todo, precisamos pisar no freio, entender o que estava acontecendo e nos reestruturar. A nossa capacidade de manter os investimentos em tecnologia e testar novas soluções foi fundamental para voltarmos mais fortes.

A maior lição foi entender que mesmo nos momentos mais difíceis é importante manter a calma, pensar que tudo tem solução e que ninguém faz nada sozinho – somos parte de um todo conectado. A RX saiu da pandemia mais unida, global e com um novo posicionamento.

Falando agora de 2022, ano em que teremos a volta oficial da Fenatran de forma totalmente presencial. A organização do evento tem realizado alguns encontros do Rota Digital Fenatran. Quais são os principais objetivos desses eventos e qual o feedback vocês têm recebido sobre eles? A tendência é que esse modelo continue nos próximos anos?

A Rota Digital Fenatran fez parte da reinvenção da RX de 2020 para 2021. Lançamos esse projeto em março do ano passado, e foi a maior ação digital da empresa na América Latina, algo que chamou a atenção de todos na

companhia. Foi um novo jeito de fazer eventos.

Entendemos que nada vai substituir a feira presencial, mas as iniciativas digitais ajudarão o mercado a ser manter conectado por um período constante. Ainda, entre uma edição e outra da Fenatran, a Rota Digital permanecerá com encontros para relacionamento e troca de conhecimento e de conteúdo.

O último desses encontros aconteceu no final de agosto, na sede da NTC&Logística, e teve como principal tema “Os caminhos do transporte rodoviário no Brasil”. Qual a importância de se utilizar o nome da Fenatran e de reunir representantes das entidades de classe do setor para discutir temas tão importantes e que afetam diretamente a economia do país?

O nome Fenatran é muito forte. Quando converso com as pessoas do setor de transporte rodoviário de carga, no Brasil e no exterior,



todos são unânimes em afirmar que a Fenatran é única. Imagina isso ao longo dos anos, com muito trabalho e apoio das associações do setor de transporte e logística! O resultado só poderia ser a expectativa de resultados superiores em 2022 em relação à última edição, com potencial para ser a maior edição da história. Os números esperados para este ano foram apresentados no encontro de agosto na sede da NTC&Logística: 20% a mais de expositores e uso da capacidade máxima do pavilhão. Ainda, na área externa, ampliaremos da pista de test drive. Vale lembrar que vemos o fortalecimento do setor de intralogística, com a Movimat, e oportunidades para o novo setor de last mile.

Falando agora do nosso principal foco da entrevista: a Fenatran 2022. São mais de 500 marcas confirmadas e um crescimento de 20% em relação à última edição. A área de exposição do evento, que também contabiliza espaço para realização de testes em pista, será de 100 mil m². Qual a expectativa de vocês para a feira deste ano?

Como eu disse, a expectativa está grande. Nas conversas com os expositores, todos estão animados com os lançamentos e com as inovações que levarão para a feira. Devido aos números superiores que já temos para 2022, enxergamos um aumento no número de visitação e das vendas, com um total de negócios perto de R\$ 9 bilhões. Esta é a força da Fenatran – o legado de ser uma feira transacional se manterá.

É fato que a pandemia acelerou e muito a entrada e desenvolvimento da tecnologia no setor de transportes, e a Fenatran é um marco para todo o segmento. Quais tendências serão apresentadas na feira

que você pode adiantar para nós e que terão um impacto positivo na vida dos transportadores nos próximos anos?

A pandemia realmente acelerou os investimentos em tecnologia e em digitalização. Isso aconteceu conosco e com muitas empresas com as quais mantenho conversas. Vejo que o setor de transportes conseguiu atender a alta demanda que surgiu com as compras on-line e, por isso, recebeu investimentos em tecnologia de gestão, de monitoramento e de atendimento aos transportadores e motoristas. Isso é somente um exemplo. Podemos ainda ver o crescente mercado de aplicativos de compartilhamento de carga, que trouxe oportunidades de ampliação dos negócios. Na Fenatran, os visitantes verão os lançamentos e as novas tecnologias que serão implementadas agora e nos próximos dois anos, principalmente inovações ligadas aos sistemas de direção autônoma, de eletrificação e de sustentabilidade.

A edição deste ano da Fenatran também marcará a chegada do Proconve P8 ao Brasil. No evento, as montadoras de caminhões e ônibus apresentarão suas apostas com relação à norma Euro 6 e revelarão quais tecnologias vão utilizar para garantir que os veículos emitam menos poluentes. Qual o impacto dessa nova norma não apenas o setor de transporte, mas no meio ambiente como um todo?

Eu vejo isso de forma muito positiva. Afinal, além de falarmos sobre sustentabilidade e cuidado com o meio ambiente, é necessário fazer, agir. A RX preocupa-se com uma agenda ESG (práticas ambientais, sociais e de governança) no setor de eventos. Por exemplo, como descartar ou reaproveitar as montagens dos estandes? Como separar e cuidar

A pandemia realmente acelerou os investimentos em tecnologia e em digitalização. Isso aconteceu conosco e com muitas empresas com as quais mantenho conversas. Vejo que o setor de transportes conseguiu atender a alta demanda que surgiu com as compras on-line e, por isso, recebeu investimentos em tecnologia de gestão, de monitoramento e de atendimento aos transportadores e motoristas. Isso é somente um exemplo. Podemos ainda ver o crescente mercado de aplicativos de compartilhamento de carga, que trouxe oportunidades de ampliação dos negócios. Na Fenatran, os visitantes verão os lançamentos e as novas tecnologias que serão implementadas agora e nos próximos dois anos, principalmente inovações ligadas aos sistemas de direção autônoma, de eletrificação e de sustentabilidade.

do lixo gerado após a feira? Perguntas parecidas precisam ser respondidas no setor de transporte. Dessa maneira, teremos um lugar melhor para as futuras gerações se cada setor cuidar de seu impacto no meio ambiente.

O programa Renovar é outra novidade que estará presente na Fenatran. Qual a importância de a feira sediar o lançamento oficial do aplicativo do programa, que promete acelerar a renovação de frotas no país?

Sediar um lançamento como o Programa Renovar mostra a força e a importância da Fenatran. Além de promover negócios, a feira precisa cumprir uma agenda política e de conteúdo. Por isso, ser a plataforma de promoção de um programa que vai renovar a frota brasileira e aumentar a produtividade e a competitividade do nosso país é motivo de muito orgulho.

Qual a importância do apoio de entidades como a NTC&Logística, a CNT, a Anfir e a Anfavea para o desenvolvimento e o sucesso da Fenatran ao longo dos anos? Você acredita que essa proximidade é um dos pontos fortes para que o setor se desenvolva e cresça cada vez mais?

A Fenatran é um evento de muito sucesso devido ao apoio das três associações. Essa relação é de longa data e a cada edição se mostra mais forte. De um lado estão os exposito-

res e do outro estão os compradores. Nosso papel é entender o desejo e a demanda de cada parte e fazer a conexão correta. Quanto mais estivermos alinhados em relação ao que queremos agora e quanto aos planos para o futuro do transporte de carga e da logística, melhor será para todos os envolvidos e, assim, para o Brasil. Devemos permanecer de “mãos dadas” em prol deste setor que movimenta o país.

Para finalizarmos nossa entrevista, gostaria que o senhor enviasse uma mensagem aos transportadores que estão nos acompanhando e que com certeza, estarão na Fenatran.

Os transportadores têm honrado ao longo dos anos sua grande missão de fazer a economia brasileira girar por todo o território nacional, movendo sonhos e novas oportunidades de negócios por todos os estados. O segmento tem avançado muito no uso de veículos com novas tecnologias, com melhores índices de consumo e menores níveis de emissões, e tem alcançado também padrões mais elevados de gestão e de produtividade no transporte. Fica aqui o meu convite para que todos acompanhem a forte retomada da Fenatran e para que se atualizem com todos os avanços e novas oportunidades da indústria. A visita dos transportadores é a fortaleza deste evento. Todos serão bem-vindos!



**TRC: ATIVIDADE
ESSENCIAL PARA
A ECONOMIA**

NOSSA MISSÃO

A FETCESP e entidades regionais unidas na representação do Transporte Rodoviário de Cargas para o desenvolvimento do estado de São Paulo e todo o País.

Juntos somos mais fortes!



Mensagem para Francisco Pelucio,
presidente da NTC&Logística

Caro Francisco Pelucio, a quem carinhosamente chamamos de Chico: trabalhar ao seu lado, com o seu apoio, nestes últimos anos tem sido motivo de muito orgulho. Você é um líder para todos nós e um amigo fiel. Muito obrigado!



Rua Orlando Monteiro, n.1 - Vila Maria
CEP: 02121-021 São Paulo/SP

fetcesp@fetcesp.com.br

(11) 2632-1011

Aplicativo vai facilitar o agendamento de cargas e descargas no Porto de Santos

Acreditando que o objetivo principal de nossas entidades é facilitar o trabalho do transportador, a diretoria do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (SINDISAN) vem sempre buscando formas de solucionar as principais queixas das empresas associadas.

Assim, procuramos a Resolv Tech, uma consultoria de tecnologia e inteligência artificial especializada em desenvolver jornadas de sucesso de clientes em canais digitais, que realizou um laboratório de inovação com representantes de diversas transportadoras para descobrir e mapear o principal problema do setor.

Dessas reuniões, chegou-se à conclusão de que o maior ponto problemático era o agendamento de carga e de descarga nos terminais que operam no Porto de Santos. Conforme os relatos dos participantes, as empresas dispõem de equipes de funcionários que ficam exclusivamente buscando conseguir essas janelas de agendamento nos sites dos terminais.

Foi daí que surgiu a Assistente Virtual de Agendamentos (AVA), uma automação robótica de processos (robot process automation, ou RPA), sistema que utiliza tecnologia e inteligência artificial para substituir um processo humano robótico e cansativo.

O principal objetivo da AVA é buscar janelas disponíveis para agendamento, já que os transportadores apontaram uma enorme dificuldade em precisar acessar e acompanhar diversas telas/sistemas para agendar a entrega de contêineres cheios e vazios.

O processo foi mapeado em conjunto com analistas que atualmente realizam a operação totalmente de forma manual. A AVA chega para automatizar e facilitar este processo.

A assistente vai interagir com o usuário por meio de um canal (web, Telegram ou WhatsApp), reunindo informações necessárias para rodar o processo e coletando ranges de janelas que o usuário precisa para atender um agendamento com o terminal.

Quando a janela requerida é encontrada, a AVA retorna para o usuário uma mensagem. Toda essa interação fica salva em um banco de dados na nuvem e pode ser utilizada para gerar inteligência de negócio no futuro.

Status

Atualmente, o projeto está em desenvolvimento de prova de conceito e de criação do produto viável mínimo para que a solução seja validada e testada no recorte selecionado.



André Luis Neiva
Presidente do Sindisan

A trajetória do SINDIVAPA na construção de um transporte mais consistente no Vale do Paraíba

A história do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Vale do Paraíba e Litoral Norte (SINDIVAPA) se confunde com os grandes acontecimentos do transporte de cargas, e me enche de orgulho poder contá-las. Nossa trajetória teve início em 1983, com a criação da Comissão das Empresas de Transporte Comercial no Vale do Paraíba (CONVAPA). O objetivo da comissão era reunir e oferecer representatividade para as empresas do segmento do Vale do Paraíba e Litoral Norte.

Na época, as empresas de transporte da região passavam por dificuldades e não tinham representação, o que levou um grupo de empresários atuantes no transporte rodoviário de cargas a fundar a CONVAPA, que permaneceu representando o setor até 1987.

Quatro anos depois, a comissão se transformaria em Associação Profissional das Empresas de Transporte de Carga do Vale do Paraíba (ASSOCIVAPA), elegendo como presidente João Batista Nogueira, com apoio da recém-fundada Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP).

Em 1990, passamos da categoria de associação para sindicato com a fundação do SINDIVAPA, que desde então busca defender os interesses do segmento.

Atualmente, não é diferente. Com 30 anos de atuação, temos como foco estar à frente dos debates e das questões que afetam diretamente as empresas do setor para que elas possam estar constantemente atualizadas. Além disso, a nossa diretoria desenvolve uma gestão focada na assistência direta às empresas associadas, relacionando-se com o dia a dia da empresa e de sua equipe para que os resultados da sua atuação aconteçam em linha crescente. E reforço, como atual presidente do SINDIVAPA, que me orgulho muito em ser o sucessor do Sr. Laércio Lourenço, um dos fundadores do sindicato.

Oferecemos também uma vasta linha de benefícios que vão desde a assistência jurídica, de sustentabilidade e recadastramento até o auxílio em questões básicas dos transportadores, visando sempre a uma conexão direta e transparente com o associado.

Grandes coisas já foram realizadas, mas almejamos um futuro ainda maior para a nossa entidade. Quando crescemos, levamos muitas pessoas conosco. No transporte, quando crescemos, levamos uma carga muito próspera para o nosso associado. E essa é a nossa grande missão.



Carlos Eduardo Bueno
Presidente do SINDIVAPA

Diretor financeiro da NTC&Logística **avalia gestão como positiva** e fala sobre principais aprendizados com o presidente Francisco Pelucio

Sucessor de Francisco Pelucio no cargo de diretor financeiro da NTC&Logística, Marcelo Rodrigues foi selecionado pelo presidente da entidade para que ele conte um pouco da sua visão sobre os desafios e o trabalho desenvolvido por sua gestão. Isso porque Marcelo tem um papel importante nas atividades desenvolvidas pelo presidente Pelucio frente à NTC&Logística.

“Fico muito lisonjeado com a indicação para falar da trajetória do presidente Francisco Pelucio nesses três anos à frente da NTC&Logística”, adiciona Marcelo.

Você se lembra quando iniciou nas entidades de classe? Como foi?

Iniciei nas entidades de classe em 2000, quando fui promovido a gerente de uma transportadora. Naquela ocasião, vi a necessidade de entrar nas entidades para adquirir conhecimento de ambiente, de negócio, de comercialização, de precificação, de legislação e de tudo aquilo que esse ambiente sindical e associativo pode proporcionar para o empresário e para aquele que quer iniciar sua trajetória no transporte rodoviário de cargas.

Na época, comecei a realizar cursos no Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), a frequentar as palestras e os eventos da entidade e fui me inteirando dos assuntos que afetam o segmento. Além disso, fiz networking, que nas entidades de classe é algo muito grande, e dessa forma fui participando cada vez mais das entidades.

Acesse o Anuário Digital e confira essa e outras mensagens



Já em 2005, após essa trajetória de cursos e de eventos no Setcesp, encontrei o Tayguara Helou, até então o coordenador da COMJOVEM no sindicato de São Paulo, que me convidou a participar mais da comissão e a me informar ainda mais sobre o segmento.

Em 2008, com a abertura da COMJOVEM Nacional, iniciei minha trajetória na NTC&Logística, com o ambiente associativo, que possui um viés diferenciado, relacionado a custos do setor, e de visão nacional com outros sindicatos, tendo acesso a outras culturas, com o mesmo foco: o transporte de cargas.

Na NTC&Logística, nós temos um acesso mais amplo sobre o modus operandi de empresas de outras regiões do país, o que expande nossos horizontes.

Como recebeu o convite de participar da gestão do presidente Francisco Pelucio?

O presidente Francisco Pelucio possui uma longa jornada no sistema sindical e associativo. Um convite dele é irrecusável por toda essa experiência que ele possui no setor. No primeiro momento, quando recebi o convite para ser o diretor financeiro da gestão dele, a ficha demorou para cair. Porém, quando percebi que seria para sucedê-lo na posição de diretor financeiro, entendi que a responsabilidade era enorme, já que, para ser diretor de uma entidade focada nos empresários, você precisa se colocar no nível deles e ser muito assertivo e correto acima de tudo.

De maneira geral, posso dizer que fiquei muito lisonjeado pelo convite e por poder suceder o presidente Francisco Pelucio no cargo de diretor financeiro da NTC&Logística.

Quais foram os desafios durante esses três anos?

Assumi a área financeira da NTC&Logística em uma situação razoavelmente confortável. No entanto, logo no início da gestão, tivemos o CONET&Intersindical, edição Curitiba, que por se tratar de um grande evento foi um grande desafio.

Em seguida, em março de 2020, tivemos o início da pandemia do coronavírus, que com certeza foi o grande desafio dessa primeira gestão do presidente Francisco Pelucio.

Na ocasião, as decisões tiveram que ser tomadas com a maior rapidez possível, considerando o fator desconhecido para todos os ramos, empresários e empresas. Rapidamente, conseguimos unir as equipes das entidades que ficam no Palácio do Transporte aqui em São Paulo para juntar forças e organizar uma comunicação eficaz, que naquele momento era fundamental.

Dessa forma, saímos com uma comunicação alinhada e eficaz para sermos efetivos com os empresários do país todo. Também unimos as equipes jurídicas para acompanhar os fatos novos que apareciam semana a semana.

Dessa forma, unindo forças e utilizando as nossas boas intenções e feeling sobre o transporte rodoviário de cargas, conseguimos atravessar essas dificuldades trazidas pela pandemia com o menor prejuízo possível.

Atualmente, estamos em um período pós-pandêmico, retomando as atividades, o que se tornou um desafio inflacionário devido às variações de custos do período pré-pandemia para o período pós pandemia.

De maneira geral, esses foram os principais desafios da gestão cujos três anos estamos finalizando agora. Graças a Deus com as contas em ordem, esperamos que a próxima gestão dê continuidade ao trabalho.



Como você avalia o estilo de gestão adotado pelo presidente Pelucio?

Avalio como extremamente positivo e um dos pontos fortes de sua gestão. O presidente Pelucio possui muito tempo de experiência nas entidades de classe do setor e utiliza todo esse conhecimento para estar atento aos detalhes, para antecipar problemas e para estar à frente das soluções. Posso dizer que o nosso presidente é quase que um visionário para liderar e direcionar os seus liderados.

O presidente Pelucio também possui um pulso firme, que foi muito marcante em sua gestão e que acredito que tenha sido essencial para o desenvolvimento das atividades da NTC&Logística nos períodos mais adversos que vivemos nesses três anos.

Como você avalia o seu papel junto ao presidente?

Acredito que é um papel de auxílio geral mesmo. Temos muitas demandas diversificadas dentro da NTC&Logística, e este trabalho em conjunto que realizamos é extremamente fundamental.

Apreendi muito com ele nesse período. Prestando atenção às suas características e à sua experiência dentro do segmento, fui me moldando para melhor a fim de internalizar um pouco das características positivas que ele tem ao destrinchar as necessidades e levar a atuação da NTC&Logística adiante, mesmo no auge dos seus 80 anos.

O presidente Francisco Pelucio possui uma longa jornada no sistema sindical e associativo. Um convite dele é irrecusável por toda essa experiência que ele possui no setor. No primeiro momento, quando recebi o convite para ser o diretor financeiro da gestão dele, a ficha demorou para cair. Porém, quando percebi que seria para sucedê-lo na posição de diretor financeiro, entendi que a responsabilidade era enorme, já que, para ser diretor de uma entidade focada nos empresários, você precisa se colocar no nível deles e ser muito assertivo e correto acima de tudo.

De maneira geral, o presidente Pelucio tem uma firmeza e um vigor que foram marcas registradas de sua gestão.

Que balanço você faz da atuação junto às demandas do setor?

Focando mais especificamente nas demandas políticas que impactam o transporte rodoviário de cargas, temos que pensar que a casa legislativa possui mais de 500 deputados e mais de 80 senadores. Dessa forma, as surpresas para nós são diárias. Sempre temos alguém apresentando um projeto de lei que invariavelmente ofende, deteriora ou traz algum prejuízo para o setor, e assim somos acionados para entendermos o que está acontecendo, para entender o projeto, para adequar uma emenda e para compreender o porquê daquilo.

Enfim, de maneira geral, a cada surpresa do Congresso à qual temos acesso, o segmento demanda que a NTC&Logística verifique os prejuízos e resolva da melhor maneira possível.

Quais são os planos para o futuro?

O segmento de transporte possui em seus empresários um povo extremamente resiliente.

Infelizmente, o setor, assim como praticamente todos os outros, depende muito da política, e estamos a poucos dias de encarmos um novo momento. Novos desafios serão apresentados, e será um ano muito desafiador muito por conta do momento fiscal do país.

Então vejo um ano de grandes desafios para o setor, mas seguiremos unidos, trabalhando em prol do desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas. A NTC&Logística seguirá pronta para atender as demandas do setor e para defender os interesses dos transportadores.

Gostáramos que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores que estão nos acompanhando

Para os nossos amigos transportadores, gostaria de deixar a seguinte mensagem: venha participar das entidades de classe. Faça parte dessa construção em prol do benefício e do desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas. Nós estamos constantemente evoluindo e queremos contar com você para participar desta evolução.

Com a participação de todos, construiremos em conjunto, um futuro melhor para a nossa comunidade.

Mensagem para Francisco Pelucio,
presidente da NTC&Logística

Para o meu querido amigo e presidente, Francisco Pelucio, a mensagem que eu deixo é de orgulho de fazer parte dessa gestão. Fico muito lisonjeado, muito feliz de ter participado da sua gestão, e conte comigo independentemente do que o futuro nos reserva. Só tenho a agradecer pelos ensinamentos e pelos encaminhamentos que foram deixados nessa sua gestão.

História Sintravir

Devido à necessidade de criar uma entidade que representasse a classe transportadora, foi fundada em 1985 a Associação Profissional das Empresas de Transportes Rodoviário de Cargas de Videira (ATRAVI), tendo como seu presidente o Sr. Elfo Francisco Baroncello. O processo de criação do Sintravir começou na Rua XV de Novembro pelo então presidente o Sr. Avelino José Marcon, sendo fundado em 6 de setembro de 1996 e tendo como seu primeiro presidente o Sr. Wilson Cavazzini.

Atualmente, a entidade é presidida pelo Sr. Antônio Serighelli, possui 60 funcionários e 440 associados distribuídos em 22 municípios e con-

ta com 5000 veículos cadastrados oferecendo diversos serviços aos associados.

O Sindicato das empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística de Videira e Região (Sintravir) neste ano completa seus 26 anos de existência. Nesse período, travou inúmeros embates em defesa das empresas de transporte rodoviário de carga, e tal esforço foi recompensado. Hoje, o sindicato se orgulha das conquistas obtidas em prol de sua categoria. O Sintravir sabe que ainda tem muito a construir, pois sua luta é contínua. Porém, não deixa de agradecer os associados, os funcionários e os parceiros pelas vitórias alcançadas.

NOSSA MISSÃO

Estudar, coordenar, defender, fortalecer, assistir e representar a categoria econômica das empresas de transporte rodoviário de cargas. Proteger os direitos e deveres dos seus filiados perante as autoridades administrativas e jurídicas

NOSSA VISÃO

Ser uma entidade séria, competente, organizada, reconhecida e respeitada, tanto no setor de transporte rodoviário de cargas quanto no meio empresarial e governamental, nas esferas municipal, estadual e nacional.

NOSSOS VALORES

Ética e profissionalismo ao realizar os procedimentos de forma correta; Responsabilidade e comprometimento nos atendimentos e serviços prestados; Colaboração em nutrimos um ambiente colaborativo que aprecie a criatividade; Respeito e valorização dos associados e colaboradores.



BENEFÍCIOS

- Assessoria administrativa, buscando informações e soluções no que tange a área do transporte;
- CT-e Sintravir (serviço prestado ao transportador na emissão de Conhecimento de Transporte Eletrônico);
- Certificação Digital;
- Elaboração de planilhas de custos para todos os seguimentos;
- Gerenciamento de Risco 24 Horas;
- Negociação da Convenção Coletiva de Trabalho;
- Reunião com a participação dos associados para discutir assuntos de interesse da categoria;
- Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC).

PARCERIAS

- Assessoria jurídica;
- COMJOVEM – Núcleo de jovens empresários no transporte;
- Plataforma de benefícios on-line por meio do Centro das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (Cetrancesc) com descontos com diversos parceiros (https://fetrancesc.sindicatosdigitais.com.br/clube_sindicato);
- Projeto Despoluir;
- SEST/SENAT (atendimento odontológico, fisioterápico gratuitos e cursos diversos a distância e presenciais).



Antônio Serighelli
Presidente do Sintravir

Presidente da Anfavea vê mescla de empresas na gestão da entidade como fundamentais para o setor

Márcio de Lima Leite assumiu a presidência da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) em maio de 2022 após passar boa parte de sua carreira atuando no Grupo Fiat. O executivo também atua como vice-presidente de assuntos jurídicos, tributários e de relações institucionais da Stellantis na América do Sul. Agora à frente de uma entidade importante para o segmento de transporte, Márcio acredita na mescla de empresas produtoras dos mais variados tipos de veículos à frente da associação para o sucesso de suas atividades. “Isso nos dá uma amplitude de atuação que nos coloca como protagonistas em qualquer discussão sobre mobilidade urbana, sobre transporte rodoviário de cargas e de passageiros e sobre ferramentas no mundo agrícola, na mineração, nas obras de infraestrutura, entre outras”.

Presidente Márcio, o senhor assumiu a presidência da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores em maio de 2022. Gostaria que nos contasse um pouquinho de como foi sua carreira até chegar a esse cargo, tão importante para o setor de transportes.

Tive a felicidade de trabalhar a maior parte de minha carreira no Grupo Fiat, na época com forte atuação em máquinas agrícolas e rodoviárias, caminhões, autopeças, bancos e seguradora. E esse leque foi ampliado posteriormente com a fusão com a Chrysler (FCA) e mais recentemente com o Grupo PSA (Stellantis). Isso me permitiu também trabalhar em várias áreas de uma empresa em expansão. Faço um destaque para as negociações e para a concretização da construção da fábrica do grupo em Goiana, na divisa de Pernambuco com a Paraíba, onde hoje são produzidos modernos modelos da Jeep e da Fiat. Ver o poder transformador e o progresso que a indústria automobilística pode levar para uma região é algo que até hoje me inspira como dirigente da principal associação do setor. Antes da Fiat trabalhei na KPMG e na Deloitte.

O senhor assumiu seu cargo em um momento de retomada econômica, porém com eleições a caminho. Quais os principais desafios você teve ao chegar à presidência da Anfavea e quais devem ser os desafios para o próximo ano?

Meu amigo e antecessor Luiz Carlos Moraes en-



frentou um dos momentos mais delicados para a humanidade e para toda a indústria, que foi a pandemia. Assumi a Anfavea num momento um pouco mais ameno e repleto de desafios. A soma da transformação tecnológica do setor, que já vinha em curso, com a reorganização das cadeias globais de fornecimento fruto da pandemia abre uma série de oportunidades para um player com a grandeza e o potencial do Brasil.

Na sua chapa temos representantes da General Motors, da Scania e da Audi. Qual a importância de ter essas diferentes empresas representadas na Anfavea e quais os benefícios que essa mescla de empresas pode trazer para o segmento como um todo?

A riqueza da Anfavea é essa mescla de empresas produtoras dos mais variados tipos de veículos nos segmentos de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e máquinas rodoviárias, e dentro desse universo temos marcas generalistas, marcas premium a até marcas de luxo. Isso nos dá uma amplitude de atuação e nos coloca como protagonistas em qualquer discussão sobre mobilidade urbana, sobre transporte rodoviário de cargas e de passageiros e sobre ferramentas no mundo agrícola, na mineração, nas obras de infraestrutura, entre outras.

Quais são os principais objetivos do seu mandato, que vai de 2022 até 2025? Como vocês enxergam o setor atualmente e como pretendem que ele esteja no final do último ano de mandato?

Nosso foco principal de atuação é a descarbonização do setor automotivo e a reindustrialização no Brasil, no sentido de recuperar não apenas o nosso parque de fornecedores e de elevar seu nível tecnológico de forma que possamos ser produtores e exportadores de itens de alta tecnologia, mas também de atrair investimentos das montadoras para o país. Nesse período de transição, podemos e devemos ser exportadores de motores e de veículos a combustão de alta eficiência para países subdesenvolvidos, que ainda não têm condições



de eletrificar sua frota. Esses próximos anos serão decisivos para definir o que será da indústria brasileira nas próximas décadas. Para isso, vou perder muitas horas de sono até o final do mandato, em maio de 2025, mas sairei feliz se todo o ecossistema automotivo estiver num ciclo virtuoso que é plenamente possível em um setor com nossa resiliência, competência e inventividade.

Passando agora para uma análise do setor de atuação da Anfavea, nós tivemos por todo o período da pandemia um grande problema com atrasos no desenvolvimento e nas entregas dos veículos. Mais especificamente com relação aos caminhões, como estamos com relação a essa questão atualmente? Já é possível sentirmos a volta da normalidade?

A pandemia dificultou muito os trabalhos de desenvolvimento, de testes e de homologações, especialmente dos caminhões, que estavam à beira do P8, uma nova e desafiadora fase do Proconve. O prazo legal para essa fase é janeiro de 2023, e todos os associados estão trabalhando em dobro para recuperar esses atrasos. Muitas dessas tecnologias poderão ser conhecidas em novembro na Fenatran. Creio que todos chegarão ao próximo ano com quase toda a gama

apta a atender à regulamentação ambiental.

Quais são os principais fatores que ainda afetam a produção dos veículos automotores e do segmento como um todo?

O maior gargalo ainda são os semicondutores, presentes nas centenas de componentes eletrônicos de um veículo moderno. Deixamos de produzir mais de 370 mil veículos no ano passado por esse motivo. Este ano, as perdas já se aproximam da casa das 200 mil unidades. No entanto, felizmente o segundo semestre deste ano começou com um maior fluxo de componentes, que permitiu que a produção finalmente atingisse um patamar mais próximo do que era antes da pandemia. Dessa forma, estamos atendendo aos poucos a demanda reprimida de pessoas físicas, de frotistas e de contratos de exportação. Vamos sofrer ainda por alguns meses com essa questão, mas aposto num 2023 mais próximo de nossa capacidade normal produtiva. Muitas fábricas de semicondutores serão inauguradas no mundo até o final do ano que vem para atender essa demanda crescente de todos os setores industriais. Nós da Anfavea também estamos batalhando junto a entidades públicas e privadas para que o país atraia fabricantes desse componente cada vez mais essencial.

Além de presidente da Anfavea, o senhor também é vice-presidente de assuntos jurídicos, tributários e de relações institucionais da Stellantis na América do Sul. Com foco nessa atuação, eu gostaria que o senhor nos falasse sobre a importância de termos uma reforma tributária no Brasil para recebermos mais investimentos estrangeiros e para que montadoras como a Ford não deixem mais o país.

Tenho muito orgulho de dizer que também atuo como professor na área tributária há mais de duas décadas e que por isso sempre me dediquei muito a essa matéria. A reforma tributária é a mãe de todas as reformas: precisa ser feita com urgência pelos vencedores das eleições, que vão assumir seus cargos em janeiro de 2023. Precisamos simplificar os impostos em um primeiro momento e reduzi-los assim que possível. O Custo Brasil é a maior barreira a todas as pautas que mencionei anteriormente: asfixia nossa indústria, pune os consumidores, prejudica as exportações. O maior exemplo é o IPI, o Imposto sobre Produtos Industrializados, algo que o próprio ministro Paulo Guedes classificou como uma excrecência, algo que não existe em outros países e que deve ser eliminado com a maior urgência.

Para falarmos agora do segmento de transporte rodoviário de cargas, gostaria que o senhor nos contasse um pouquinho da sua atuação nesse setor e como entende a importância dele para o desenvolvimento da economia brasileira.

O transporte rodoviário de cargas é a veia pulsante da nossa economia, e a maior prova disso foi dada durante a pandemia, quando o Brasil parou, a exemplo de todo o mundo, mas a sobrevivência da população foi garantida pela continuidade das operações de transporte. Sem isso, não teríamos tido alimentos e medicamentos para atravessar essa grave crise sanitária e humanitária. Esse setor carrega nas costas a riqueza da nação, quase todo o nosso Produto Interno Bruto (PIB). É uma rede complexa que interliga um país de

O maior gargalo ainda são os semicondutores, presentes nas centenas de componentes eletrônicos de um veículo moderno. Deixamos de produzir mais de 370 mil veículos no ano passado por esse motivo. Este ano, as perdas já se aproximam da casa das 200 mil unidades. No entanto, felizmente o segundo semestre deste ano começou com um maior fluxo de componentes, que permitiu que a produção finalmente atingisse um patamar mais próximo do que era antes da pandemia. Dessa forma, estamos atendendo aos poucos a demanda reprimida de pessoas físicas, de frotistas e de contratos de exportação. Vamos sofrer ainda por alguns meses com essa questão, mas aposto num 2023 mais próximo de nossa capacidade normal produtiva.

dimensões continentais como o nosso e que ajuda a escoar nossos produtos para consumo interno e para as exportações. Tenho um orgulho imenso por trabalhar em uma indústria que fornece produtos para um setor crucial para nossa economia e para nossa sociedade.

Qual a importância de entidades como a Anfavea e NTC&Logística andarem juntas e estreitarem suas relações para o desenvolvimento do setor?

Pela complexidade e pela importância de nossas áreas de atuação, é fundamental que associações como as nossas, e outras de nosso ecossistema, estejam juntas na vocalização ao poder público e à sociedade das demandas essenciais à sobrevivência e ao desenvolvimento do nosso negócio.

Para finalizarmos, eu gostaria que o senhor nos passasse um pouco da sua expectativa para o ano de 2023 tanto para a economia brasileira como para

o setor de fabricantes de veículos automotores.

Depois do primeiro respiro que tivemos em 2022, após dois anos pesados de pandemia, espero um 2023 que signifique um marco em uma retomada vigorosa para o país, em todos os sentidos. Sabemos que não será uma travessia simples e que demandará muito senso de responsabilidade e de urgência por parte dos governantes e legisladores que estarão no comando dos estados e do país a partir do próximo ano. Acho que já passamos o período de maior turbulência na economia. Se não vierem surpresas desagradáveis como a invasão da Ucrânia pela Rússia, acho que será um ano de crescimento moderado em nível global. Para nosso setor, acho que as questões de oferta estarão mais equacionadas. Se houver algum alívio em questões que prejudicam a demanda, como os juros, a inflação em alta e a perda de confiança, poderemos ter um ano de crescimento moderado em todos os nossos indicadores.

Mensagem para Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística

Até por estar poucos meses à frente da Anfavea, tive um contato breve com o presidente Francisco Pelucio, mas que foi suficiente para perceber sua paixão pelo setor de transportes, seu brilho nos olhos, seu profundo conhecimento e senso de liderança. Espero, na convivência que teremos na Fenatran, aprender ainda muito mais com ele sobre esse pulsante setor. Desejo que essa parceria seja muito frutífera ao longo dos próximos anos, com ele e com toda a sua competente equipe da NTC&Logística.

FAÇA PARTE DA COMISSÃO DE JOVENS EMPRESÁRIOS DA NTC&LOGÍSTICA



26 NÚCLEOS ATIVOS

PRESENTE EM 15 ESTADOS

+ DE 500 INTEGRANTES

Nossa Missão

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



O ano de 2022 para o SINTROPAR: o retorno da TRANSPOESTE e seus impactos no mercado local

No último ano, muitos desafios quase nos paralisaram. Passamos por quase dois anos de pandemia e houve muitas incertezas ao longo do caminho. Entretanto, o crescente número de pessoas imunizadas e a queda de contaminações pela covid-19 já demonstravam que a vacinação seria o melhor caminho para estabilizar a pandemia, sinalizando com isso também o retorno dos grandes eventos em nosso país.

Com um cenário bastante promissor para 2022, animando todos os setores profissionais, e principalmente o nosso setor, a volta do calor humano nos eventos seria uma questão de tempo, movimento bem diferente do que vinha acontecendo com o espaço on-line, fato que provocou uma verdadeira adaptação de toda a cadeia produtiva. Passamos também por eventos híbridos, mas nada como o aperto de mão e o olhar atento.

Dentre tantos desafios, estávamos prontos para o retorno ao modelo tradicional. E foi em nossa região do Oeste Paranaense, que sempre é protagonista, que tivemos o prazer de iniciar os trabalhos do evento.

Aguardada com ansiedade por todos nós, promovemos a 2ª edição da maior feira de negócios do setor do Paraná no Centro de Convenções e Eventos de Cascavel: a Feira de Transportes e Negócios do Oeste Paranaense (TRANSPOESTE).

Idealizada por nosso sindicato, o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Oeste do Paraná (SINTROPAR), a feira possuiu o apoio institucional das principais entidades regionais e nacionais do setor. Em sua primeira edição, em 2019, a TRANSPOESTE movimentou mais de R\$ 180 milhões em negócios envolvendo 25

marcas expositoras e seis mil visitantes, provando ser um espaço que reúne grandes figuras do transporte de cargas da região e responsável por exportar R\$ 1,4 bilhão, cerca de 11% de todo o montante do Paraná.

Por conta do sucesso absoluto, o evento foi renovado para o ano seguinte, mas a pandemia de covid-19 fez com que a segunda edição precisasse ser adiada. Como sabemos que o transporte não pode parar, neste ano retornamos com a força de quem ansiava por fazer acontecer. Assim, o evento contou com a presença de aproximadamente 1.300 pessoas por dia e oportunizou mais de R\$ 150 milhões em negócios – valores importantes, pois atingimos os objetivos mesmo estando em um momento delicado do Brasil, com o cenário de pós-pandemia, além dos altos custos no setor de transportes e do aumento dos combustíveis, dos impostos e da inflação.

Quando nasceu a ideia, a intenção era que o evento não ficasse em apenas uma edição, e estamos seguindo o plano. Após a realização da segunda edição, já iniciamos o trabalho para a terceira, e quando estivermos na décima finalmente poderemos dizer que estamos realizados.

Queremos impactar ao máximo as pessoas levando informações, gerando conhecimento, apresentando novas tecnologias e fomentando negócios. São esses os pilares e os principais diferenciais da TRANSPOESTE.

Com certeza, quem nos visitou e ainda nos visitará em edições futuras também vai encontrar um ambiente muito organizado, acolhedor e com aquele calor humano que já estava ficando esquecido. É um trabalho árduo e intenso, mas que gera um valor imenso para cada pessoa presente.



Antonio Ruyz
Presidente do SINTROPAR

Sustentabilidade da entidade é a expressão de ordem no Transcaries

As decisões do Transcaries passam pelas reuniões de diretoria, grupo responsável por, junto ao presidente, Luiz Alberto Teixeira, planejar, discutir, organizar e articular ações para o fortalecimento do Transcaries e do segmento

Um sindicato existe para representar os interesses de uma categoria, e este é um conceito já consolidado. Some-se a essa representatividade a necessidade constante de desenvolver seu capital humano, e podemos dizer que temos a “espinha dorsal” do Transcaries. No entanto, ao longo de 42 anos, o sindicato capixaba foi além e há mais de uma década vem fortalecendo a gestão e seu lado social. Juntos, esses quatro pilares estão diretamente

ligados à sustentabilidade da entidade, como destaca o presidente, Luiz Alberto Teixeira.

“Para sobreviver, toda entidade precisa dos associados e de mão de obra qualificada. Contudo, o fim da contribuição sindical obrigatória, o mercado, a transformação digital e a pandemia passaram a exigir de nós um posicionamento mais estratégico e humano para além do negócio em si.”

É com base nesses pilares que Teixeira está trabalhando. Além de manter tudo o que já foi implantado, existe um movimento para aumentar o número de associados, e para ampliar a integração com eles, com parceiros e mantenedores, houve um reforço no calendário de cursos, uma maior aproximação com os players ao redor dos quais o sindicato orbita, além daquele que é considerado o trunfo para este ano, a adequação do Planejamento Estratégico.

Segundo o presidente, além da necessidade natural de atualização do documento, já que a última compreendeu o período de 2018 a 2020, houve o fator pandemia.

“Nosso Planejamento Estratégico estava cansado. As duas últimas edições nos ajudaram a caminhar, mas nos dois últimos anos muita coisa mudou”, argumenta.

O Planejamento Estratégico 2022-2024 ficou sob responsabilidade do consultor e economista Paulo Roberto Simões, que o entregou em 1º de agosto e tem acompanhado a implantação.

“O Planejamento Estratégico (PE) é uma ferramenta completa de gestão, pois aponta os direcionamentos de uma empresa/instituição no mercado e se desdobra na forma como cada setor pode contribuir. Mas quando fazemos o PE de uma entidade de classe, não basta ter os próprios objetivos. Neste caso, eles são uma derivação dos objetivos das empresas. Então, é preciso que a instituição compreenda bem as dores e as aspirações dessas organizações para as representar da melhor forma possível. Isso aproxima ainda mais as empresas e fortalece o segmento”, argumenta Simões.

E se o PE está sendo repaginado, os temas sustentabilidade e responsabilidade social estão ganhando mais vida. Teixeira deseja que o trabalho do Transcaries não seja limitado a datas comemorativas. “Não busco um envolvimento maior apenas por estarmos saindo de uma pandemia, mas porque somos um sindicato de pessoas feito para pessoas”, destaca.

Ele finaliza dizendo que “a sustentabilidade do Transcaries é prioridade em nossa gestão. Então, estamos somando a tudo o que já é feito um reforço de qualificação, de integração, de cooperação, de articulação, de responsabilidade social e de capacitação de recursos financeiros. Um olhar mais humano e costurado às principais diretrizes de nosso negócio é um legado que quero deixar”.



Luiz Alberto Teixeira
Presidente do Transcaries

Diretor geral da ANTT fala sobre desafios e trabalho realizado por sua gestão

Formado em engenharia civil e mestre em engenharia de transportes, Rafael Vitale iniciou sua gestão como diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em junho de 2021 para iniciar uma renovação no comando da entidade. Um dos objetivos da agência atualmente é diminuir a burocracia no país, e uma das medidas em prol dessa visão foi a desobrigação da renovação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) para as empresas do transporte rodoviário de cargas. “Os objetivos alcançados com essa medida regulatória foram diminuir a burocracia e evitar custos desnecessários ao transportador. Acreditamos que contribuimos para a eficiência e para a fluidez das atividades do transporte rodoviário de cargas”.

Rafael, antes de entrarmos nos assuntos que impactam o transporte como um todo, eu gostaria de entender um pouquinho mais sobre a sua história. Quem é Rafael Vitale e como ele se conectou com o transporte até chegar à diretoria geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres?

Sou graduado em engenharia civil pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP, 2003). Trabalhei por nove anos na iniciativa privada como gestor de produção e logística. Em 2012, assumi o cargo público de analista de infraestrutura e trabalhei no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), no Ministério dos Transportes, no Ministério da Infraestrutura e na Casa Civil da Presidência da República. Em julho de 2021, após ser indicado pelo Presidente Bolsonaro e aprovado na sabatina e no plenário do Senado Federal, iniciei minha gestão como diretor geral da ANTT sob as premissas de amplo diálogo com o setor regulado e o parlamento, de estabelecimento de parceria com o governo e o Ministério da Infraestrutura e da busca de soluções consensuais, com bom senso e urgência. Com muito trabalho e dedicação, vimos conseguindo avançar para fazer a ANTT ser reconhecida como a melhor agência reguladora do Brasil.

Ano passado entrevistamos o Guilherme para entendermos um pouco melhor esse novo momento da ANTT, e ele usou uma palavra que nos marcou: a “renovação” da entidade. Gostaria que você nos falasse um pouco de como tem sido para vocês estar à frente da agência, que é tão importante

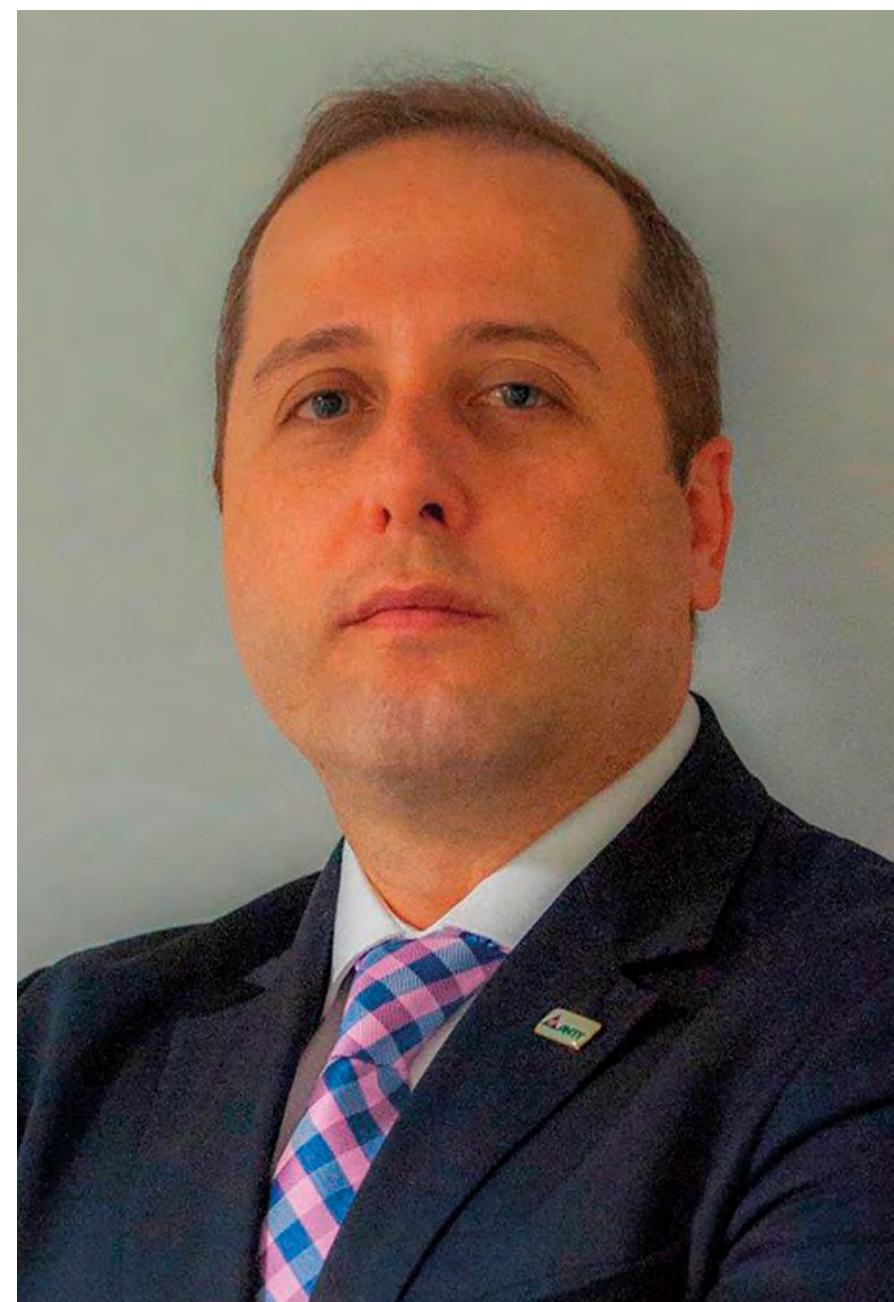
para o desenvolvimento do transporte no país.

A ANTT é uma agência de grande relevância e capilaridade no Brasil. Trabalhamos ligando caminhos e aproximando pessoas. Por isso, nossas atividades estão muito próximas do dia a dia do cidadão e do empresário do setor. Isso traz muita responsabilidade, mas também grande satisfação, pois percebemos o impacto positivo da atuação da Agência na vida dos brasileiros. As rodovias concedidas salvam vidas, as ferrovias aumentam a eficiência da logística brasileira, o transporte rodoviário de cargas é a base do abastecimento de alimentos e de mercadorias em todo território nacional e o transporte rodoviário interestadual de passageiros é fundamental para o

deslocamento da maior parte dos brasileiros. Portanto, as ações da ANTT são essenciais para manter a logística e a mobilidade em todo o Brasil. Isso é muito gratificante, e por isso temos orgulho de ser ANTT.

Você assumiu a agência no meio do ano passado, em um momento ainda conturbado pela pandemia de covid-19. Quais têm sido os principais desafios enfrentados pela agência desde o ano passado e como estão atuando para solucioná-los?

Assumimos a gestão da agência em um momento de incertezas provocadas pela pandemia de covid-19 e por quase dois anos de interinidade da diretoria geral. Em um primeiro momento, fizemos um



“ Na prática, o que teremos serão reajustes mais precisos do piso mínimo de fretes frente à variação de custos do setor do transporte rodoviário de cargas, visto que a nova regra buscou tornar mais apurado o mecanismo de revisão previsto na lei e na resolução da ANTT. Então, as empresas perceberão um acompanhamento maior sobre a variação dos custos por parte do órgão regulador, e, consequentemente, teremos uma política de pisos mínimos ainda mais aderente à realidade dos preços dos insumos envolvidos no transporte de cargas. ”

diagnóstico das prioridades da agência com base nos pilares da transparência regulatória, da eficácia da fiscalização e da eficiência da administração dos recursos disponíveis. Com essas prioridades definidas, promovemos reestruturação das superintendências e das unidades regionais da agência, provendo mais recursos para as áreas afetas à gestão dos contratos de concessão e de mudanças no conceito das fiscalizações rodoviárias. Passamos então a focar mais no planejamento das operações com base na análise de informações, ações as quais têm trazido resultados positivos para a agência. Trabalhamos para entregar uma agência mais tecnológica, inovadora e parceira.

Recentemente, a ANTT retirou a necessidade de renovação do RNTRC para as empresas do transporte rodoviário de cargas. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco sobre a decisão, sobre os objetivos e sobre quais serão os principais benefícios para os transportadores.

Os objetivos alcançados com essa medida regulatória foram diminuir a burocracia e evitar custos desnecessários ao transportador. Por outro lado, a Agência está implementando controles baseados em tecnologia de informação e integração de dados e em informações com outros órgãos. O intuito é atuar de forma específica, alertando somente os transportadores que não estão aderentes aos requisitos previstos no regramento do RNTRC para que possam regularizar sua situação perante a ANTT. Acreditamos que assim contribuímos para a eficiência e para a fluidez das atividades do transporte rodoviário de cargas.

No final de agosto, o Senado aprovou a MPV 1117/2022, que dá mais flexibilidade para a ANTT reajustar o piso do transporte de cargas. Como essa medida afetará o segmento de transporte de cargas e principalmente as empresas do setor? O que efetivamente deve mudar?

Na prática, o que teremos serão reajustes mais precisos do piso mínimo de fretes frente à variação de custos do setor do transporte rodoviário de cargas, visto que a nova regra buscou tornar mais apurado o mecanismo de revisão previsto na lei e na resolução da ANTT. Então, as empresas perceberão um acompanhamento maior sobre a variação dos custos por parte do órgão regulador, e, consequentemente, teremos uma política de pisos mínimos ainda mais aderente à realidade dos preços dos insumos envolvidos no transporte de cargas.

Ainda sobre a tabela de fretes, tivemos este ano diversos reajustes no preço do diesel, que exerceram um impacto sobre as empresas e sobre a operação de transportes em si. Como foi para a ANTT regulamentar as atualizações da tabela de frete com a frequência que elas deveriam acontecer?

Atuamos com a assertividade e a serenidade de quem sabe exatamente o que deve ser feito. Atribuo essa maturidade de ações ao arcabouço regulatório robusto aprovado pela diretoria da agência e ao time de excelência que temos atuando na Superintendência de Serviços de Transporte de Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC).



Outra pauta recorrente neste atual governo tem sido as privatizações de rodovias e da infraestrutura como um todo. Como a ANTT enxerga o trabalho realizado pelo Ministério da Infraestrutura neste ano de 2022 e qual deve ser o foco da pasta para o próximo ano?

As concessões de ativos públicos à iniciativa privada vêm se mostrando, nas últimas décadas, como um motor para o desenvolvimento e para a geração de empregos para o país. Entendemos que o Ministério da Infraestrutura adotou essa política pública como prioridade, e cabe à ANTT cumprir seu papel de atuar na concepção dos modelos de contrato e na gestão e na fiscalização das concessões. Atualmente, existem 25 contratos de concessões rodoviárias que somam mais de 13 mil km. Nos próximos três a cinco anos vamos aumentar a quantidade de contratos e chegaremos a 20 mil km, o que garantirá rodovias mais seguras a todos os brasileiros. Com relação às ferrovias, estamos trabalhando em três pilares: primeiro, com novas concessões; segundo, com a renovação antecipada de contratos; e terceiro, com a possibilidade criada pela Lei nº 14.273: as autorizações ferroviárias. Isso fará a participação das ferrovias na matriz de transporte brasileira saltar de 15% para 30% em 10 anos. Portanto, estamos falando em política de estado, e não de governo, não havendo assim outra possibilidade que não seja a continuidade dessas ações.

ANTT também tem falado muito sobre o aumento do segmento ferroviário no Brasil. Gostaria que o senhor nos falasse um pouco sobre quais são os objetivos da agência com a intermodalidade e sobre como as empresas de transporte rodoviário de cargas podem não se sentir prejudicadas nesse cenário.

Analisando a matriz de transporte dos países desenvolvidos, pode-se perceber que o provimento de serviços e de infraestrutura adequada é a chave para a logística eficiente e competitiva. No Brasil, não há razões para pensarmos diferente, então nesse cenário é que se encaixa um maior protagonismo do transporte ferroviário, isso considerando que a infraestrutura e os serviços disponíveis hoje para esse modo de transporte não condizem com o planejamento do setor para as próximas décadas. O transporte rodoviário de cargas (TRC) tende a se beneficiar com o plano de expansão do transporte ferroviário, pois a infraestrutura de transportes adequada atrai investimentos em todas as áreas, o que contribui para o aumento de circulação de mercadorias. O TRC tem seu papel nessa matriz, garantindo o transporte de produtos de maior valor agregado de forma mais rápida e com menor custo do que o transporte ferroviário, além de fazer o transporte last mile, ou seja, vai realizar mais viagens e em trechos menos extensos. Portanto, a expansão de um modo de transporte acaba por beneficiar os outros modos.

Falando agora um pouco mais sobre as expectativas que cercam o próximo ano. Quais devem ser os principais focos da agência no próximo ano para o desenvolvimento do setor de transportes no país?

Estamos conduzindo três revoluções na agência. A primeira é a revolução regulatória,

produzindo contratos de concessão mais modernos, com os incentivos corretos e com matriz de risco mais equilibrada; desenvolvendo o Regulamento das Concessões Rodoviárias, que vai unificar e padronizar a relação ANTT-concessionárias, facilitando a gestão contratual. A segunda é a revolução tecnológica, com uso intensivo de tecnologia da informação e de inteligência artificial em nosso Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), o que diminuirá a assimetria de informações e permitirá à ANTT ser preditiva e proativa. Por fim, a revolução comportamental, desenvolvida em conjunto com os agentes regulados (concessionárias e transportadores), promovendo uma parceria transparente e cooperativa, pois o sucesso das concessões e da logística é o sucesso da ANTT.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem aos transportadores que nos acompanham pelo Anuário NTC&Logística de 2022.

Os transportadores são especiais para a ANTT, pois são agentes regulados enquanto prestadores de serviço de transporte e também são usuários enquanto transitam pelas nossas rodovias concedidas. Por isso, é extremamente necessário manter o diálogo aberto e transparente com esse setor, para que possamos equilibrar nossa regulação para supervisionar a prestação do serviço sem peso burocrático enquanto recebemos suas críticas e sugestões para promover uma logística cada vez mais fluida, segura e tecnológica. Por isso, nossa parceria com a NTC&Logística é essencial para conseguirmos cumprir com nossa missão de “assegurar aos usuários adequada infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre, com transparência e regulação efetiva, proporcionando melhoria contínua dos serviços ofertados”.



Deputados analisam atuação da NTC&Logística e importância para o desenvolvimento do TRC

A Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) atua há mais de 50 anos de forma ativa em diversos âmbitos da sociedade brasileira, sempre buscando o melhor desenvolvimento do transporte de cargas no país, tão importante para o funcionamento econômico da nossa sociedade.

Um dos principais focos dessa atuação está no âmbito político, por meio do qual a entidade está sempre dialogando diretamente com parlamentares dentro e fora do Congresso Nacional para mostrar a importância das empresas e do setor como um todo. O objetivo é claro: fazer as necessidades e os desafios do segmento serem ouvidos e atendidos por quem decide diretamente os rumos do país. Diante disso, a NTC&Logística entrou em contato com alguns dos principais deputados que contribuíram nos últimos anos com as demandas do setor de transporte rodoviário de cargas brasileiro por meio de solicitações da entidade. O objetivo era saber: o que eles têm feito para que o transporte de cargas brasileiro tenha um desenvolvimento sustentável e continue auxiliando o crescimento da economia do país?

Deputado Federal: Lucas Gonzalez (Partido NOVO)

“Trabalho para que haja mais liberdade para empreender no país. Isso se dá de duas formas, basicamente: estimulando a aceleração de bons projetos e obstruindo os que criam barreiras para o segmento.

O setor de transporte, muitas vezes, é prejudicado pelo excesso de normas que burocratizam em demasia a atividade – o que encarece o serviço e obriga o empreendedor a despender muito tempo com atividades acessórias.

O Congresso Nacional precisa trabalhar para que o exercício da atividade seja mais simples, cooperando para o crescimento dos negócios e, sobretudo, resultando em um serviço mais acessível e de maior qualidade.

Lido com isso semanalmente na Comissão de Viação e Transporte (CVT), onde apresentei no último ano mais de 100 pedidos de retirada de pauta; bem como na Comissão de Administração Pública e Trabalho (CTASP), comissão repleta de projetos que impõem ao empregador regras completamente distorcidas da realidade, tornando assim o mercado formal cada vez mais inacessível.

Vejo a NTC&Logística como uma grande articuladora dos interesses do setor. Um exemplo é o já tradicional seminário que a instituição coordena anualmente na CTasp, a Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público. Este ano, tive o privilégio de apresentar o requerimento de realização do evento em nome da nossa parceira.

A ideia é intensificar e aprofundar os debates atinentes às particularidades trabalhistas que envolvem o setor. Isso é peça-chave para o nosso crescimento, e a NTC&Logística tem feito isso com maestria.”



Deputado Federal: Carlos Chiodini (MDB)



“Nosso trabalho é focado nos processos de simplificação que possam gerar mais investimentos no sistema logístico brasileiro em seus diversos modais. Isso inclui aumentar a taxa de investimento, seja com recurso público ou privado, dentro de uma regulamentação que tenha como ideia tornar o Brasil mais competitivo.

Esse é o nosso foco e continuará sendo, por isso estou sempre à disposição diante de entidades sérias que fazem um trabalho contínuo e que nos auxiliam e nos pautam, como é o caso da NTC.

Por isso, aproveito o momento também para parabenizar o trabalho da NTC e dizer que estamos juntos com as mesmas lutas e com os mesmos ideais”.

Deputado Federal: Vanderlei Macris (PSDB)

“Todos temos ciência de uma certeza: o Brasil não se desenvolve sem o transporte rodoviário de cargas. Tendo essa compreensão e ciente de que o país só será pujante economicamente se eliminarmos os diversos gargalos que aqui existem, desde o meu primeiro mandato na Câmara dos Deputados, em 2007, o setor foi tratado com prioridade.

No decorrer desses anos e em todos os governos, estive no Palácio do Planalto e nos ministérios explicitando que, de fato, 80% de tudo que é produzido no Brasil, mesmo tendo parte do trajeto em navios e em trens, precisa dos caminhões para alcançar o seu destino. Assim, fui vice-presidente da Comissão Especial do Novo Marco Regulatório do Setor e trabalhei em todas as propostas que passaram pelo Congresso Nacional para a desoneração da folha de pagamento; no Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda; na Regulamentação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Cargas; pela reforma tributária; nas propostas de enfrentamento emergencial do aumento do diesel; e nas medidas para conter os juros e reduzir a inflação, entre outros. Enfim, a importância do transporte rodoviário de cargas é conhecida, mas o trabalho pelo reconhecimento do setor não cessa – e conta com a minha luta.

A NTC&Logística estabeleceu o fortalecimento e a valorização profissional do setor. Tem uma representação crucial não só no transporte rodoviário de cargas, mas no desenvolvimento do país como um todo. Tudo o que é tratado no Congresso Nacional, ainda que indiretamente pouco afete o setor, a NTC estuda, debate e avalia, além de se posicionar quanto a qualquer proposta. É esse compromisso que consolida a credibilidade da entidade.”



**Qualidade,
Infraestrutura
e Segurança.**



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo o Brasil

BRASPRESS
www.braspress.com

Mesmo com os desafios dos últimos anos, a NTC&Logística manteve seu objetivo de desenvolver encontros aproximando as empresas do setor

Durante o mandato do presidente Francisco Pelucio (2020-2022), a NTC&Logística seguiu atuando próxima a seus associados, interagindo com a sociedade e buscando alternativas políticas para que o setor de transporte de cargas, tão importante para a economia brasileira, seguisse se desenvolvendo e causando um impacto positivo na vida de todos os brasileiros.

Obviamente que desafios ímpares surgiram, e não podemos deixar de falar do impacto que a pandemia de covid-19 causou não só no Brasil, mas em todo o mundo. Porém, mesmo nesse período de crise, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística seguiu se renovando para desenvolver seus eventos e para fazer com que toda a sua atuação chegasse a quem realmente toma as decisões dentro do setor: os empresários.

Até o lançamento deste anuário, que acontece em novembro de 2022, a NTC&Logística realizou cinco edições do CONET&Intersindical, sendo três delas híbridas e duas totalmente presenciais; duas edições do Seminário Brasileiro do TRC; sete edições do Seminário Itinerante COMJOVEM; realizou também o XII e XIV Encontro Nacional da COMJOVEM; duas edições do Congresso Técnico Olhar Empresarial; dois eventos de entrega da Medalha de Mérito do Transporte; COMJOVEM Experience. Como novidade, desenvolveu pela primeira vez o Seminário Trabalhista do TRC e apoiou, em conjunto com entidades como a FETCESP e o SETCESP, o Encontro com Candidatos ao Governo de São Paulo.

Confira alguns eventos que aconteceram no período 2020 - 2022:



XIV Encontro Nacional da COMJOVEM



XIV Encontro Nacional da COMJOVEM



XX Seminário Brasileiro do TRC



Aniversário 59 anos



Aniversário 59 anos



Avant Premier - Fenatran



CONET&Intersindical - Belo Horizonte



CONET&Intersindical - Curitiba



Encontro com candidatos ao governo - São Paulo



CONET&Intersindical - São Paulo



Encontro com candidatos ao governo - São Paulo



CONET&Intersindical online



CONET&Intersindical online



Encontro com candidatos ao governo - São Paulo



Pnatrans



Medalha de Mérito do Transporte NTC - 2020 (online)



Medalha de Mérito do Transporte NTC - 2022



Seminário Itinerante COMJOVEM Bahia



Seminário Itinerante COMJOVEM Belém



Medalha de Mérito do Transporte NTC - 2022



Seminário Itinerante COMJOVEM Centro-Oeste



Seminário Itinerante COMJOVEM Centro-Oeste Mineiro



Visita Técnica - Filial Patrus na Bahia



Visita Técnica - Sede Autotrak



Seminário Itinerante COMJOVEM São Paulo



Seminário Itinerante COMJOVEM Sul de SC



Seminário Itinerante COMJOVEM Chapecó



XI Congresso Técnico COMJOVEM Olhar Empresarial



XII Olhar Empresarial



XIV Encontro Nacional da COMJOVEM



XXI Seminário Brasileiro do TRC

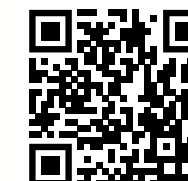


EVENTOS NTC

PALCO DE GRANDES ENCONTROS PARA TRATAR OS ASSUNTOS QUE DESAFIAM O TRC

A NTC&Logística reúne empresários, executivos e autoridades das principais empresas e entidades do transporte rodoviário de cargas de todo o Brasil para discutir os rumos do segmento e proporcionar aprendizado e trocas de informações.

Conheça nossos projetos e soluções. Fale com a gente!



EVENTOS DE 2022 EM NÚMEROS:

DATA	EVENTO	PARTICIPANTES
22 DE FEVEREIRO	CONET ONLINE	302
12 DE ABRIL	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM – EDIÇÃO CHAPECÓ	150
21 DE JUNHO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM – EDIÇÃO REGIÃO SUL DE SC	105
31 DE MAIO	XII CONGRESSO TÉCNICO OLHAR EMPRESARIAL	80
01 DE JUNHO	XXI SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC	1.751 (ONLINE) 200 (PRESENCIAL)
22 DE JULHO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM – EDIÇÃO BAHIA	100
04 E 05 DE AGOSTO	CONET&INTERSINDICAL – EDIÇÃO SÃO PAULO	320
05 DE AGOSTO	MEDALHA DE MÉRITO DO TRANSPORTE NTC	400
16 DE SETEMBRO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM – EDIÇÃO SÃO PAULO	100
07 DE OUTUBRO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM – EDIÇÃO CURITIBA	100
07 A 11 DE NOVEMBRO	FENATRA	
10 DE NOVEMBRO	PRÊMIO FORNECEDORES	
23 A 27 DE NOVEMBRO	CONGRESSO NTC 2022 – XV ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM	400
30 DE NOVEMBRO	II SEMINÁRIO TRABALHISTA DO TRC	2.725
TOTAL	11 EVENTOS	6.733

EVENTOS DE 2021 EM NÚMEROS:

DATA	EVENTO	PARTICIPANTES
18 DE FEVEREIRO	CONET&INTERSINDICAL - ONLINE	302 VIEWS
10 DE MAIO	XX SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC	2.672 VIEWS
10 DE MAIO	MEDALHA DE MÉRITO DO TRANSPORTE NTC	1.000 VIEWS
11 DE MAIO	XI CONGRESSO TÉCNICO OLHAR EMPRESARIAL	2.080 VIEWS
11 DE MAIO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM - CENTRO-OESTE	280 VIEWS
05 DE AGOSTO	CONET&INTERSINDICAL - ONLINE	300 VIEWS 30 PRESENCIAIS
06 DE AGOSTO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM CENTRO-OESTE MINEIRO	50
16 DE SETEMBRO	SEMINÁRIO ITINERANTE COMJOVEM BELÉM	90
25 DE OUTUBRO	I SEMINÁRIO TRABALHISTA DO TRC	2.725
04 A 07 DE NOVEMBRO	CONGRESSO NTC 2021 - XIV ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM	321
TOTAL		9.850

EVENTOS DE 2020 EM NÚMEROS:

DATA	EVENTO	PARTICIPANTES
06 E 07 DE FEVEREIRO	CONET&INTERSINDICAL – EDIÇÃO CURITIBA	400
06 DE AGOSTO	COMJOVEM EXPERIENCE	343 VIEWS
20 DE AGOSTO	CONET&INTERSINDICAL - ONLINE	200
25 DE NOVEMBRO	CONGRESSO NTC 2020 - XIII ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM	778 VIEWS
TOTAL		1.721

LIVES DE 2020 A 2022

EVENTO	QUANTIDADE	VIEWS
OS IMPACTOS DAS DECISÕES DO STF NA ÁREA TRABALHISTA	1 LIVE	343
LIVE MAIO AMARELO: AS MAIS RECENTES ALTERAÇÕES DO CTB	1 LIVE	98
A EVOLUÇÃO DA MULHERES NO TRC	1 LIVE	264
BATE PAPO NTC - ESPECIAL: TRAJETÓRIA NO TRC COM FRANCISCO PELUCIO	1 LIVE	376
GERAÇÃO COMJOVEM: FAMÍLIA BERTOLINI	1 LIVE	399
GERALDO VIANNA – 50 ANOS DE TRANSPORTE	1 LIVE	320
IMPACTO DO CORONAVÍRUS NO TRC	12 LIVES	3.363
GIRO NOS ESTADOS	6 LIVES	1.698
COMJOVEM CONVIDA	12 LIVES	5.999
CENÁRIO DO TRC	1 LIVE	247
BALANÇO COM O PRESIDENTE	2 LIVES	1.139
ROUBO DE CARGAS	1 LIVE	1.000
ENCONTRO NTC COM EX-PRESIDENTES	1 LIVE	416
MEDIDA PROVISÓRIA	1 LIVE	162
AÇÕES JUNTO AO CONGRESSO NACIONAL	1 LIVE	226
MEDIDAS ADOTADAS – COVID 19	1 LIVE	364
BALANÇO DAS AÇÕES EM PROL DO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL	2 LIVES	587
TELETRABALHO – CONEXÃO TRC COVID 19	1 LIVE	33
MEDIDAS TRIBUTÁRIAS	1 LIVE	287
CONTRATO INDIVIDUAL - CONEXÃO TRC COVID 19	1 LIVE	22
ANTECIPAÇÃO DE FÉRIAS - CONEXÃO TRC COVID 19	1 LIVE	27
TOTAL	50 LIVES	17.370

CONQUISTAS DOS EVENTOS:

- RETORNO DOS EVENTOS PRESENCIAIS, AUMENTANDO CONSECUTIVAMENTE A PARTICIPAÇÃO DO PÚBLICO QUE ANSEAVA PELA SUA VOLTA, COMO MAIS INTERAÇÃO ENTRE PARTICIPANTES, PALESTRANTES E MARCAS;
- NOVA FORMULAÇÃO DOS SEMINÁRIOS ITINERANTES QUE CONSEGUIU ATRAIR UM MAIOR NÚMERO DE PARTICIPANTES, LEVANDO A NTC PARA VÁRIAS REGIÕES DO PAÍS;
- CONQUISTAS DE NOVOS PARCEIROS;
- REFORMULAÇÃO DA ÁREA DE EVENTOS, TRAZENDO NOVOS FORMATOS A SEREM ESTUDADOS COM A NOVA ERA (MAIOR CONTROLE DE PARTICIPANTES, NOVOS RELATÓRIOS, MAIS INTERAÇÃO E MAIOR COBERTURA DO EVENTO).

COMJOVEM EM NÚMEROS (OUT21 – NOV22)

ANO	HORA REUNIÃO	VISITA TÉCNICA	AÇÃO SOCIAL	ARTIGO TECNICO	ATIVIDADE COMPARTILHADA
2022	589 HORAS	99	85	28	104
2021	324 HORAS	10	87	29	59
2020	302 HORAS	10	164	10	11
2019	458 HORAS	89	153	100	32
2018	453 HORAS	48	71	33	23
2017	503 HORAS	74	50	39	0
2016	504 HORAS	43	29	17	0
2015	399 HORAS	39	17	11	0
2014	160 HORAS	18	6	2	0

*O QUADRO ACIMA SOFRERÁ ALTERAÇÕES POIS O CICLO SERÁ FECHADO AO FINAL DE OUTUBRO.

CONQUISTAS DA COMISSÃO (2020 – 2022):

- REUNIÕES DE ALINHAMENTO DA COORDENAÇÃO NACIONAL DA COMJOVEM = 157 REUNIÕES REALIZADAS (1H CADA) TODAS ÀS TERÇAS;
- NÚCLEOS NOVOS ABERTOS: MARINGÁ, LONDRINA, FOZ DO IGUAÇU, TRIÂNGULO MINEIRO E REGIÃO NORDESTE;
- PARCERIA INSTITUCIONAL COM CNT / SEST SENAT / ITL E FUMTRAN;
- LANÇAMENTO DO PROJETO NTC COMJOVEM TRAZENDO SOLUÇÕES PARA AS EMPRESAS E ENTIDADES DO SETOR, REFORMULADO EM 2022 COM A FERRAMENTA DE DESIGN THINKING;
- COMJOVEM ÔNIBUS ABERTA NA REGIÃO DE SÃO PAULO DEVIDO AO SUCESSO DA COMISSÃO;
- LANÇAMENTO DO NOVO LIVRO DA COMISSÃO EM COMEMORAÇÃO AOS SEUS 15 ANOS;
- LANÇAMENTO DO E-BOOK START: DESCUBRA QUAIS FERRAMENTAS DIGITAIS PODERÃO AGREGAR VALOR NO SEU NEGÓCIO E AUXILIAR NA GESTÃO DA NOVA CULTURA DE TRANSPORTES COM O INSTITUTO COMJOVEM.

RELATÓRIO DE CONQUISTAS DA ÁREA NA GESTÃO DO PRESIDENTE FRANCISCO PELUCIO:

- MAIOR ACOMPANHAMENTO DOS PROCESSOS;
- GESTÃO DE PERTENCIMENTO;
- MAIOR INTERAÇÃO DAS ÁREAS;
- ATUALIZAÇÃO TÉCNICA DOS FUNCIONÁRIOS ATRAVÉS DE NOVAS DEMANDAS E DESAFIOS.

PERSPECTIVAS PARA 2023:

- NOVAS CONQUISTAS EM PROL DOS TRANSPORTADORES;
- MAIOR ALCANCE DOS CONTEÚDOS/EVENTOS DA NTC;
- MAIOR APROXIMAÇÃO COM NOVOS PARCEIROS.

Mercado de transporte rodoviário de cargas 2021-2022

O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro de 2021 e do 1º semestre de 2022 mostram que a economia não foi tão ruim como os economistas previam. Foi até razoável para o setor de transporte, por ser uma atividade de meio, pois o setor é reflexo do PIB e, a depender do segmento, tem variação de duas a três vezes o seu valor. Desta forma, como o PIB de 2021 foi de 4,6% e o do primeiro trimestre de 2022 de 1,0%, no geral o setor teve um bom desempenho.

Os economistas estão revisando suas projeções para o crescimento econômico do Brasil neste ano de 1,5% para 2,5%. Essa mudança reflete as surpresas positivas para a atividade doméstica, para o mercado de trabalho e para os estímulos fiscais. O saque extraordinário do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) entre maio e junho e o mercado de trabalho aquecido tem impulsionado o aumento do consumo das famílias. Além disso, as medidas aprovadas pelo Congresso Nacional, como o incremento do Auxílio Brasil e dos subsídios tributários, deverão sustentar uma variação ainda positiva no segundo semestre, o que deve contribuir para o aumento do volume de carga, que normalmente já é maior que do primeiro semestre do ano.

Outros fatores apontam para um crescimento nos próximos meses. Um exemplo é a taxa de investimento do segundo trimestre, que teve alta de 21,6% em 2022 (até julho), maior resultado já registrado desde o início da série histórica em 2000. O índice de de-

semprego vem caindo a cada mês, e tudo indica que deve encerrar o ano abaixo de 8%.

Evolução dos custos do transporte rodoviário de carga

O Índice Nacional de Custo de Transporte de Carga (INCT) registrou em julho de 2022 uma inflação de 17,17% para o transporte de cargas fracionadas e de 29,19% para o transporte de cargas lotações ou fechadas.

Foi essa inflação fora do comum e muito acima da inflação geral que prejudicou o resultado do setor apesar do bom desempenho da economia. O aumento excessivo dos custos e a rapidez de como ocorreu ocasionaram grandes prejuízos aos transportadores já que eles não conseguiram ajustar os seus preços na mesma velocidade e no mesmo valor.

O combustível foi o insumo que mais subiu, alcançando 104% em um ano e meio segundo a Agência Nacional de Petróleo (ANP). Só no primeiro semestre de 2022 foram quatro aumentos anunciados pela Petrobras em um total de 67%.

Os veículos subiram 11% em média só no período, com alguns modelos subindo em torno de 70% em 18 meses.

A mão de obra, pelo menos, pela referência dos valores acertados no dissídio, foi reajustada na casa dos 12,5% (o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC) do período). No entanto, é de conhecimento geral que as empresas têm dado aumentos superiores a este valor, seja para os benefícios concedidos

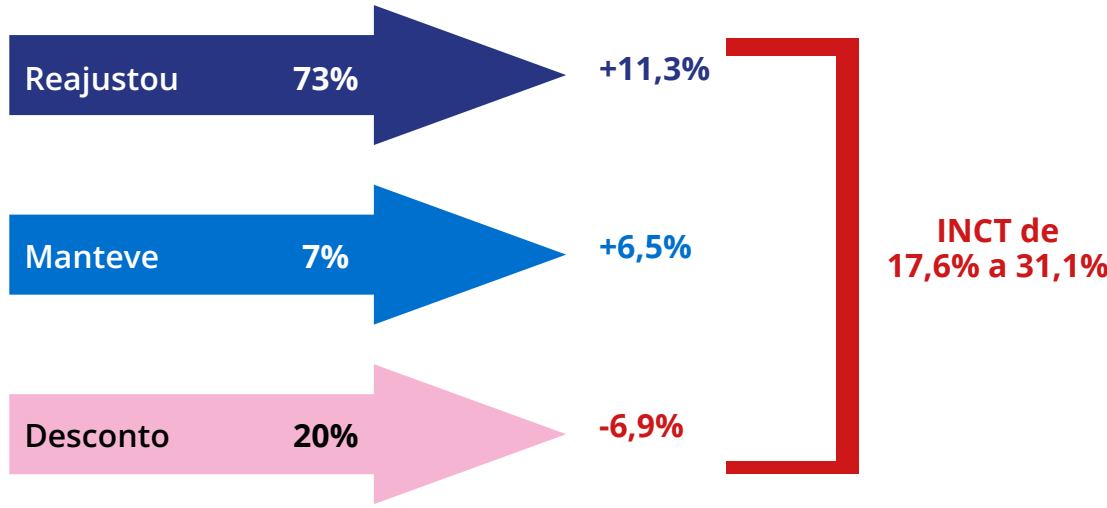
ou mesmo para reter os seus funcionários.

Neste caso, o que se espera é que no segundo semestre do ano tenhamos um alívio com relação aos aumentos dos insumos, permitindo aos transportadores que os repasses e ajustes sejam feitos. A Petrobras anunciou duas baixas em agosto (3,6% dia 4 e 4,07% dia 12) e, apesar de ser muito pouco perto do aumento total, já é um começo, e o que se espera agora é que seja uma tendência.

O mercado de transporte rodoviário de carga

As últimas pesquisas da NTC mostram que o transporte rodoviário de carga (TRC) não conseguiu recuperar o valor do frete rodoviário de carga, seguindo este como o maior problema a ser enfrentado pelo setor. Nos últimos anos, por meio do CONET, a NTC constatou que as empresas que operam no setor trabalham com fretes abaixo dos custos apurados por ela. Além disso, também operam com margens insuficientes para bancar a complexidade das suas operações, os investimentos necessários e os riscos envolvidos de forma a garantir o seu futuro e as necessidades impostas pelo mercado, situação que compromete em curto e médio prazos o atendimento das demandas da sociedade.

No primeiro semestre de 2022, alcançou-se o maior patamar de empresas que conseguiram aumentar o seu frete desde que a pesquisa se iniciou há 14 anos: foram 73% que reajustaram o frete, 11,3% em média. Entretanto, apesar dos expressivos aumentos que tivemos no período, houve 20% que concederam em média 6,9% de desconto no valor do frete.



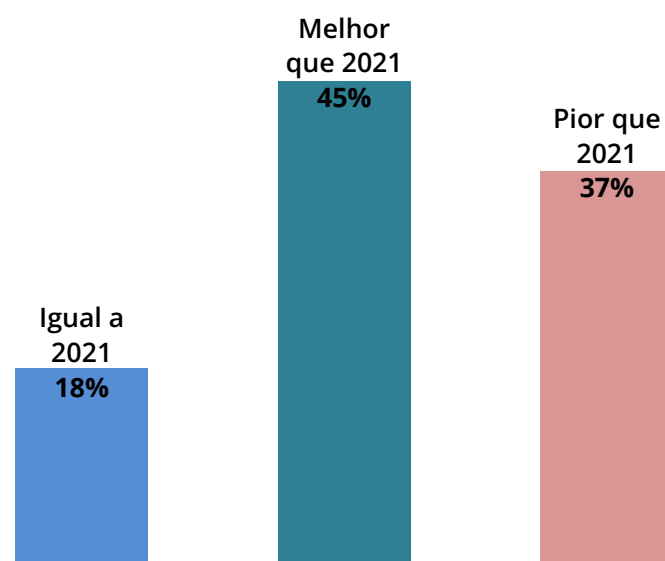
Nota-se que grande parte do mercado compreendeu as dificuldades por que passa o setor. Contudo, mesmo para os que conseguiram um reajuste no frete, em comparação com a inflação do período medida pelo INCT da NTC, verifica-se que o aumento médio de 11,3% não foi suficiente, que dirá para os que cederam e baixaram frete. Ou seja, ainda não se vislumbrou no setor a necessária recuperação do valor do frete, e ele continua com uma defasagem na casa dos 14%.

Apesar de tudo, 45% dos participantes disseram que o primeiro semestre do ano foi melhor que 2021, 18% que foi igual e 37% afirmaram que foi pior. Acompanhando este resultado, 39% responderam que o resultado financeiro (lucro) melhorou, 18% que ficou igual e 43% que ele diminuiu.

A pesquisa ainda indica números preocupantes:

- 78% disseram que têm frete em atraso para receber, valor que compromete 11,4% do faturamento;
- O prazo de recebimento está em 44,1 dias, apesar de boa parte dos custos serem pagos à vista;
- 26,1% dos pesquisados não estão conseguindo pagar os impostos em dia.

Porém, considerando tudo que aconteceu no primeiro semestre do ano, pode-se afirmar que o início do ano não foi ruim para o TRC, apesar de ser necessário destacar que houve uma diferença entre as duas principais atividades de transporte de carga, a fracionada e a lotação. Em geral, para a fracionada o desempenho foi pelo menos 10 pontos percentuais pior que a lotação, diferença essa que se justifica,



pois é uma operação que demora mais para se adaptar às mudanças de mercado e, como os aumentos foram muitos e rápidos, não houve tempo suficiente para que todos os ajustes fossem feitos.

O fato é que a atual condição de mercado levou o otimismo do transportador quanto ao futuro a um patamar relativamente baixo, em que 27% acham que o mercado vai melhorar contra 43% que acreditam no contrário. O que se espera para o segundo semestre é que os preços dos insumos, em especial o diesel, se estabilizem ou mesmo que haja uma queda significativa. Quanto ao volume de carga a ser transportado, tudo indica que teremos um segundo semestre bom, e a incerteza fica por conta da postura do novo presidente eleito.



Lauro Valdivia
Engenheiro do Transporte
e Assessor Técnico da
NTC&Logística



mira.com.br

HÁ 44 ANOS NO MERCADO DE CARGAS FRACIONADAS, SOMOS UMA DAS TRANSPORTADORAS MAIS RECONHECIDAS EM TODO O PAÍS!

Com foco em entregas das regiões Sul e Sudeste para o Norte e Centro-Oeste, contamos com excelente infraestrutura. São mais de **25 filiais em 17 estados e no Distrito Federal.**

Carregando no peito o orgulho de ser uma empresa **100% brasileira!**

@miratransportes Mira Transportes

comercial@mira.com.br / (11) 2142-9000



Representação da NTC&Logística frente ao Congresso Nacional

A pandemia de covid-19 transformou o mundo como um todo, e o ambiente corporativo não esteve de fora dessa transformação. Para superar esse desafio, foi necessário focar nos objetivos e aproveitar as oportunidades da melhor maneira possível.

Nesse sentido, desde o início da crise mundial, a NTC se pautou em trabalho árduo e na adaptação frente às mais diversas adversidades. O ambiente legislativo se adaptou, e o Congresso Nacional teve um grande desafio em manter suas funções e em continuar com suas sessões de forma virtual, híbrida ou presencial, sempre priorizando a saúde de todos.

Dessa forma, apesar das adversidades, a entidade sempre trilhou em busca de resultados positivos em várias proposições que tramitaram no Congresso Nacional. Foram desempenhadas atividades em equipe de forma responsável e consciente, sabendo que não podíamos deixar de cumprir nossas obrigações mesmo naquele momento.

Em parceria com a Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, foi realizado o XXI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas – de forma presencial neste ano. Como sempre, o objetivo foi o aprimoramento da legislação de trânsito, a eficiência do transporte rodoviário de carga (TRC) e a redução dos obstáculos que encarecem os custos do setor, invariavelmente repassados à sociedade.

Nesse ínterim, é necessário destacar os projetos e as proposições em cuja tramitação a NTC teve influência por meio dos seus representantes no Congresso Nacional.

Confira a seguir um resumo das atividades:

Proposições transformadas em normas jurídicas e outras que ainda tramitam no Congresso em 2022

(quadro atualizado até o dia 18/07/2022)

PROPOSIÇÃO	LEI ORDINÁRIA	EMENTA
MPV 1050/2021	Lei nº 14.229/2021	Altera as Leis nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, e 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para dispor sobre a fiscalização do excesso de peso dos veículos, e a Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001; e dá outras providências.
MPV 1051/2021	Lei nº 14.206/2021	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.
MPV 1063/2021	Lei nº 14.292/2021	Altera a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e a Lei nº 9.718, de 27 de novembro de 1998, para dispor sobre as operações de compra e venda de álcool, a comercialização de combustíveis por revendedor varejista e a incidência da Contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) nas referidas operações. Mensagem de veto.
MPV 1079/2022	Lei nº 14.366, de 8.6.2022	Dispõe sobre a prorrogação excepcional de prazos de isenção, de redução a zero de alíquotas ou de suspensão de tributos em regimes especiais de drawback; altera as Leis nº 9.365, de 16 de dezembro de 1996, 13.483, de 21 de setembro de 2017, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 14.060, de 23 de setembro de 2020; e revoga dispositivo da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011.
MPV 1099/2022	Lei nº 14.370 de 15.06.2022	Institui o Programa Nacional de Prestação de Serviço Civil Voluntário e o Prêmio Portas Abertas.
MPV 1100/2022	Lei nº 14.367, de 14.6.2022	Altera as Leis nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, e 9.718, de 27 de novembro de 1998, para promover ajustes na cobrança da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (Contribuição para o PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) incidentes sobre a cadeia de produção e de comercialização de etanol hidratado combustível; e revoga a Medida Provisória nº 1.069, de 13 de setembro de 2021.

PROPOSIÇÃO	LEI ORDINÁRIA	EMENTA
PL 3052/2015 CD	Lei nº 14.329, de 3.5.2022	Institui o Dia Nacional do Profissional de Logística.
PL 4157/2019 CD	Lei nº 14.397, de 8.7.2022	Anistia infrações e anula multas por atraso na entrega da Guia de Recolhimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço e Informações à Previdência Social (GFIP).
PL 130/2020 CD	Lei nº 14.304, de 23.2.2022	Veda a divulgação, a publicação ou a disseminação, em redes sociais ou em quaisquer outros meios de divulgação digitais, eletrônicos ou impressos, do registro visual da prática de infração que coloque em risco a segurança no trânsito; e altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro). Mensagem de veto.
PL 1665/2020 CD	Lei nº 14.297, de 5.1.2022	Dispõe sobre medidas de proteção asseguradas ao entregador que presta serviço por intermédio de empresa de aplicativo de entrega durante a vigência da emergência em saúde pública decorrente do coronavírus responsável pela covid-19. Mensagem de veto
PL 3757/2020 CD	Em Tramitação	Encontra-se na CVT aguardando apresentação do parecer do relator Deputado Carlos Chiodini.
PL 2541/2021 CD	Lei nº 14.288 de 2021	Desoneração da Folha de Pagamento.
PL 2058/2021 CD	Lei nº 14.311, de 9.3.2022	Altera a Lei nº 14.151, de 12 de maio de 2021, para disciplinar o afastamento da empregada gestante, inclusive a doméstica, não imunizada contra o coronavírus SARS-Cov-2 das atividades de trabalho presencial quando a atividade laboral por ela exercida for incompatível com a sua realização em seu domicílio, por meio de teletrabalho, trabalho remoto ou outra forma de trabalho a distância, nos termos em que especifica.
PL 3188/2021 SF	Lei nº 14.348, de 25.5.2022	Altera as Leis nº 13.999, de 18 de maio de 2020, e 14.161, de 2 de junho de 2021, para estabelecer melhores condições de sustentabilidade ao Programa Nacional de Apoio às Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Pronampe) como política oficial de crédito permanente no tratamento diferenciado e favorecido aos beneficiários desse programa, e a Lei nº 14.257, de 1º de dezembro de 2021, para aprimorar o Programa de Estímulo ao Crédito (PEC); revoga dispositivo da Lei nº 14.042, de 19 de agosto de 2020; e dá outras providências. Mensagem de veto.

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR	LEI COMPLEMENTAR	EMENTA
PLP 11/2020 CD	Lei Complementar nº 192, de 11.3.2022	Define os combustíveis sobre os quais incidirá uma única vez o Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), ainda que as operações se iniciem no exterior; e dá outras providências.
PLP 46/2021 SF	Lei Complementar nº 193, de 17.3.2022	Institui o Programa de Reescalonamento do Pagamento de Débitos no Âmbito do Simples Nacional (Relp).
PLP 32/2021 SF	Lei Complementar nº 190, de 4.1.2022	Altera a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para regulamentar a cobrança do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) nas operações e prestações interestaduais destinadas a consumidor final não contribuinte do imposto.
PLP 18/2022 CD	Lei Complementar nº 194, de 23.6.2022	Altera a Lei nº 5.172, de 25 de outubro de 1966 (Código Tributário Nacional), e a Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996 (Lei Kandir), para considerar bens e serviços essenciais os relativos aos combustíveis, à energia elétrica, às comunicações e ao transporte coletivo, e as Leis Complementares nº 192, de 11 de março de 2022, e 159, de 19 de maio de 2017. Mensagem de veto.

PROPOSTA DE EMENDA À CONSTITUIÇÃO	EMENDA CONSTITUCIONAL	EMENTA
PEC 17/2019 SF	115, de 10.2.2022	Altera a Constituição Federal para incluir a proteção de dados pessoais entre os direitos e garantias fundamentais e para fixar a competência privativa da União para legislar sobre proteção e tratamento de dados pessoais.
PEC 45/2019	Tramitando	Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências
PEC 15/2022 SF	123, de 14.7.2022	Altera o art. 225 da Constituição Federal para estabelecer diferencial de competitividade para os biocombustíveis; inclui o art. 120 no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias para reconhecer o estado de emergência decorrente da elevação extraordinária e imprevisível dos preços do petróleo, combustíveis e seus derivados e dos impactos sociais dela decorrentes; autoriza a União a entregar auxílio financeiro aos Estados e ao Distrito Federal que outorgarem créditos tributários do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS) aos produtores e distribuidores de etanol hidratado; expande o auxílio Gás dos Brasileiros, de que trata a Lei nº 14.237, de 19 de novembro de 2021; institui auxílio para caminhoneiros autônomos; expande o Programa Auxílio Brasil, de que trata a Lei nº 14.284, de 29 de dezembro de 2021; e institui auxílio para entes da Federação financiarem a gratuidade do transporte público.
Requerimento 93/2022	Aguardando Aprovação	Requerimento apresentado pelo Deputado Lucas Gonzales para a realização do II Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas no âmbito da Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados.



Edmara Claudino
Diretora Executiva
da NTC&Logística
em Brasília

A tradição e qualidade da West Cargo agora também no modal marítimo.



- Transporte Rodoviário em Regime de Trânsito Aduaneiro - DTA
- Autorizações para Transportes de Medicamentos, Correlatos, Insumos, Saneantes e Cosméticos
- Licença para Produtos Controlados
- Frota Diversificada de Caminhões Refrigerados
- Equipamentos Especiais para Transportes de Turbinas de Aviação e Helicópteros

CERTIFICAÇÕES:
ANVISA • POLÍCIA FEDERAL • POLÍCIA CIVIL • EXÉRCITO • OEA (RECEITA FEDERAL DO BRASIL)

TRANSPORTE RODOVIÁRIO



westcargo.com.br

Líder em gestão ambiental, a **Ambipar** possui presença global e mais de 15 mil colaboradores posicionados em 400 bases operacionais.

Ambipar Response, protege o meio ambiente, a sociedade e a sua empresa.



EMERGENCY[®]
RESPONSE



MARINE[®]
RESPONSE



RESPONSE[®]
AIR



ENVIRONMENTAL[®]
RESPONSE



TRAINING[®]



MEDICAL[®]
RESPONSE



INDUSTRIAL[®]
SERVICES



OUTSOURCING[®]



ambipar
response



♦ África do Sul
♦ Alemanha
♦ Angola
♦ Antártica
♦ Argentina
♦ Austrália
♦ Bangladesh
♦ Brasil

♦ Canadá
♦ Chile
♦ China
♦ Colômbia
♦ Coreia do Sul
♦ Emirados Árabes
♦ Escócia
♦ Espanha

♦ Estados Unidos
♦ Filipinas
♦ França
♦ Gana
♦ Grécia
♦ Índia
♦ Inglaterra
♦ Irlanda

♦ Irlanda do Norte
♦ Itália
♦ Japão
♦ Mônaco
♦ Noruega
♦ Nova Zelândia
♦ País de Gales
♦ Países Baixos

♦ Paraguai
♦ Peru
♦ Singapura
♦ Tailândia
♦ Trinidad e Tobago
♦ Turquia
♦ Uruguai



ambipar
response



Vendas:

+55 11 3526-3526

vendas@ambipar.com

+55 19 99999-9584

www.ambipar.com



ambipar
GROUP

ESG



O ESG, sigla para environmental (ambiente), social e governance (governança corporativa), representa e resume a sustentabilidade no universo corporativo. O ESG nasceu em janeiro de 2004, quando Kofi Anna, ex-secretário-geral das Nações Unidas, convidou mais de 50 CEOs de grandes instituições financeiras para participar de uma iniciativa conjunta para buscar integrar o ESG no mercado de capitais. A premissa é que a integração de fatores ambientais, sociais e de governança nos mercados de capitais faça sentido para os negócios, o levando assim a mercados mais sustentáveis e que proporcionem melhores resultados sociais. Dessa forma, o ESG se difundiu nos meios empresariais da Europa e dos Estados Unidos, especialmente no setor financeiro, e ganha cada vez mais força e espaço no ambiente empresarial brasileiro. Além disso, pode-se dizer que ditará os próximos passos para empresas na implementação dessas novas ações.

O ESG representa uma mudança clara e significativa para um modo de pensar sustentável considerado um conjunto de práticas de engajamento social, comercial e ambiental. Do ponto de vista do mercado, o cumprimento desse indicador demonstra a capacidade da empresa de interpretar efetivamente os valores na sociedade e de os integrar nas operações do negócio sem apenas manter o foco no lucro e se preocupando com suas responsabilidades sociais e ambientais.

Esse tema tornou-se pauta de discussões, de conferências, de eventos e de reuniões e passou a ser aplicado de forma significativa no campo do transporte de cargas e logística, com interesse de discutir as diversas formas de impacto desse setor, principalmente ao meio ambiente.

A discussão despertou cada vez mais o desejo de valorização das empresas de investir na consciência ambiental e na sua própria gestão. Esse conjunto de normas e de boas práticas tem como objetivo determinar se as operações de uma empresa são socialmente responsáveis e sustentáveis e adequadamente geridas.

Hoje, ainda, a empresa que mostra seu comprometimento com as causas do ESG tem um diferencial na hora de fechar novos negócios e parcerias. Isso, no entanto, logo deixará de ser um diferencial e passará a ser um critério padrão, pois cada vez mais investidores e grandes embarcadores buscam parceiros que estejam engajados em todas as áreas do ESG. Isso desperta uma grande responsabilidade nas empresas e demonstra o enorme papel que os agentes de transformação desempenham. Pode-se dizer que o transporte principalmente é uma das áreas que mais precisam de um ambiente melhor, uma vez que, segundo re-



latório divulgado pelo Observatório do Clima em 2018, a frota de caminhões foi responsável pela emissão da maior parte dos poluentes climáticos no Brasil em 2016.

Frente a isso, como o transporte pode efetivamente pôr em prática ações que andem junto as premissas do ESG?

Um estudo conduzido pelo Instituto FSB Pesquisa ouviu 401 empresários de diferentes segmentos e regiões do país e concluiu que 79% das empresas afirmaram que questões socioambientais fazem parte da estratégia de negócios. Já 47% participam de ações pelo desenvolvimento sustentável, sendo reciclagem a mais citada (13%), seguida de treinamentos sobre meio ambiente (10%). Entende-se que qualquer uma das ações mencionadas dependem de pessoas para executá-las, logo deixa-se de lado as questões mais importantes, que são o treinamento, o desenvolvimento e a capacitação do capital mais valioso de uma empresa: o capital humano. O trabalho de conscientização dos funcionários frente à visão e aos valores da

empresa precisa ser passado ao colaborador no momento que ele começa a integrar a equipe, pois ele precisa ter a certeza de que a empresa para a qual ele vai trabalhar tem esses valores como premissas básicas e que de fato são importantes para a sociedade como um todo. Além disso, a empresa precisa desenvolver e passar essas novas práticas aos colaboradores que já estão inseridos na instituição e garantir que os valores não se percam com o passar do tempo.

Dentro de cada um dos três pilares do ESG, existem várias ações que podem ser aplicadas e trabalhadas dentro da instituição.

O pilar ambiental são as ações da empresa com foco no meio ambiente e nos recursos naturais, ou seja, tudo que se faz para assegurar o crescimento sustentável e redução dos impactos ambientais resultantes das atividades da empresa. Podem ser gestão de resíduos sólidos, gestão de efluentes, eficiência energética, emissões atmosféricas, uso consciente dos recursos naturais, práticas de sustentabilidade. Bons exemplos na

prática para o transporte incluem o gerenciamento do ciclo de vida dos pneus visando à segurança, à economia e ao descarte correto; e controle e medição do nível de emissão de fumaça, que inclusive ganha suporte incrível do programa Despoluir, mantido pelo Serviço Social do Transporte Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest Senat) e pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), oferecido de forma gratuita aos transportadores.

O pilar social abrange todas as práticas que a empresa aprimora e que são voltadas para as questões sociais. É basicamente a relação da empresa com os funcionários, clientes, fornecedores e sociedade, de modo que direciona ações com foco nas relações pessoais. Importante citar diversidade da equipe, processos equânimes de oportunidades para todos os colaboradores, inclusão social, direitos humanos, relação com a comunidade, relação com funcionários, políticas de trabalho, proteção de dados e satisfação dos clientes.

Por fim, o pilar governança diz respeito a questões relacionadas à alta gestão da empresa, fatores que a empresa utiliza para realizar sua gestão, como independência, diversidade no conselho, remuneração dos executivos, relação com órgãos públicos, transparência e ética, canal de denúncias e auditorias fiscais.

Essas e outras ações não apenas contribuem para o bom funcionamento dos serviços, mas visam também à preparação de um cenário melhorado para as gerações futuras. Priorizar e alinhar os termos de sustentabilidade gera reconhecimento social.

Se você chegou até o final deste artigo é porque está entendendo a importância da ESG e quer começar a ter boas práticas ou aprimorar as já existentes. No entanto, é indispensável que se desenvolva uma nova cultura organizacional e que se estimule a mudança de pensamento e de atitude entre todos os níveis da organização.

A primeira pergunta que você deve fazer é: “O que a minha empresa tem feito para planejar e implementar um desenvolvimento sustentável?”

De acordo com a Organização das Nações Unidas, “o desenvolvimento sustentável é aquele que satisfaz as necessidades presentes sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprirem suas próprias necessidades”.



Ana Paula Pellizza
Comissão de Jovens
Empresários e Executivos do
Transporte Rodoviário de
Cargas da NTC&Logística -
COMJOVEM Chapecó



18
serviços



1500
associados



12900
atendimentos*



1900
participantes
em eventos*



450
profissionais
capacitados*

SETCESP



*de janeiro a agosto de 2022

www.setcesp.org.br

Metodologias ágeis aplicadas no TRC



Falar sobre agilismo é algo que aprecio muito desde o primeiro momento que tive contato com este modelo de gestão. Em 2018 tive a oportunidade de conhecer desenvolvedores de softwares que trabalhavam em uma empresa com este mesmo fim em Belo Horizonte. Bastou apenas a oportunidade de um prazeroso happy hour para que eu compreendesse que aquilo era um fantástico modelo de gestão.

Dentre muitas pesquisas que fiz naquela época, percebi que todos os artigos e conteúdo que eu encontrava eram apenas direcionados para desenvolvimento de sistemas ou de empresas com alta tecnologia em seu dia a dia. Aquilo de certa forma me deixava incomodado por eu não poder aproveitar todo o potencial da ferramenta no dia a dia de uma transportadora. Foi então que, ainda naquela época, decidi aprofundar meu conhecimento e realizar os primeiros estudos técnicos para desenvolver de uma metodologia ágil voltada para logística e transportes, descobrindo assim todo o histórico e as ferramentas existentes neste modelo de gestão.

Historicamente, o movimento iniciou-se nos anos 2000 quando um grupo de desenvolvedores, incomodados com os atuais modelos de gestão no desenvolvimento de softwares, decidiu fundar a “Agile Alliance” para então criar algo que se tornou fundamental para o desenvolvimento de softwares – e de outras atividades – para as próximas décadas: o Manifesto Agile. Neste manifesto, foram organizados 12 princípios – dispostos cada um em uma pequena frase – a serem seguidos no desenvolvimento de softwares.

Neste artigo, demonstrarei de maneira prática e intuitiva utilização de alguns dos 12 princípios em uma gestão de empresas de logística e transporte, sempre dispondo primeiramente o conceito original e depois exemplificando a sua aplicação a nossa realidade.

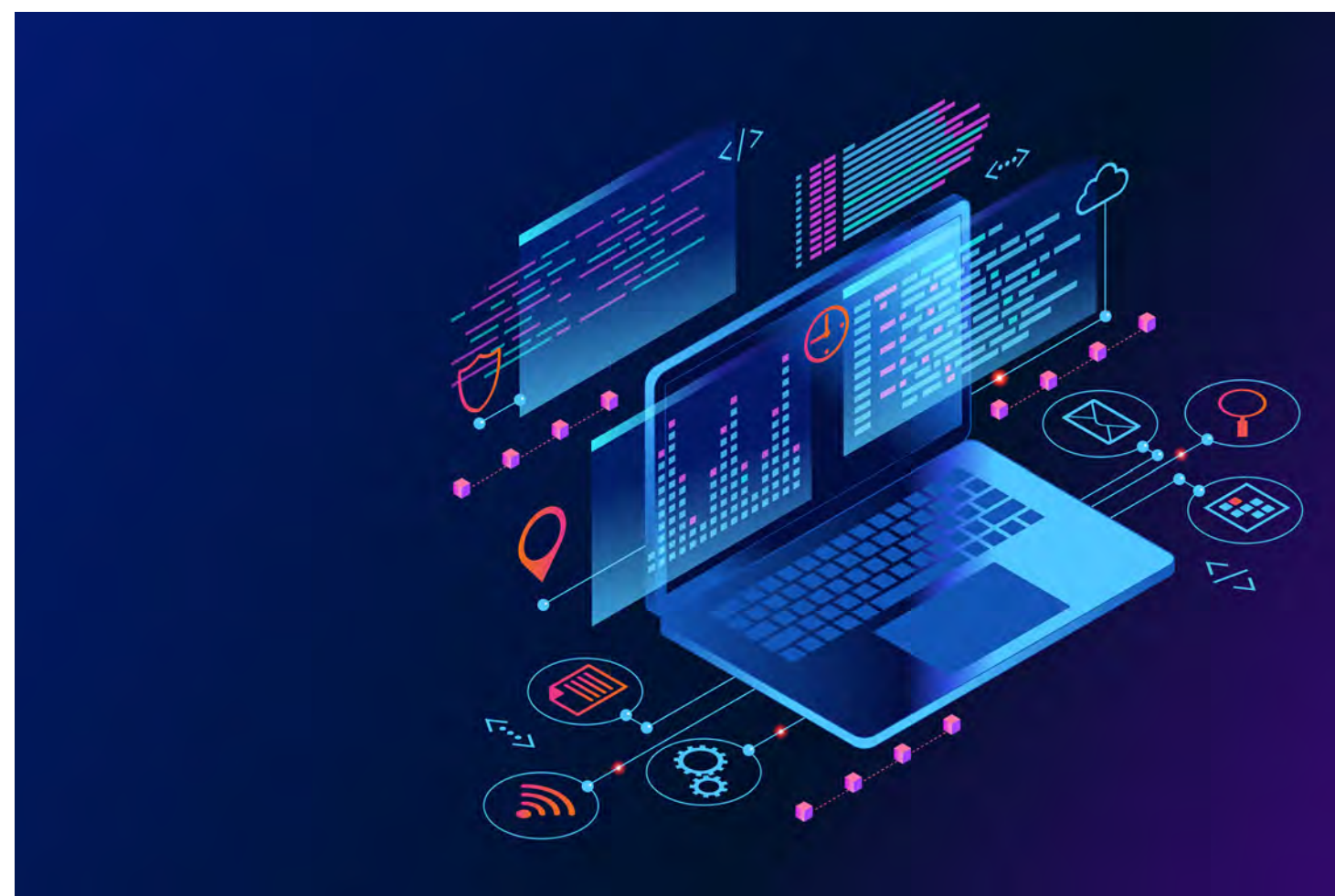
Nossa maior prioridade é satisfazer o cliente por meio da entrega contínua e adiantada de software com valor agregado. Para adaptar este princípio ao nosso dia a dia, realizamos a divulgação contínua da importância no atendimento de qualidade ao cliente. Adaptamos a entrega contínua para o conceito de sempre entregar o melhor serviço possível para o cliente, evitando erros de operação e buscando sempre superar suas expectativas. Para atendimento pleno deste item, o treinamento deve sempre dispor de pesquisas de satisfação e de controle do NPS. Em caso de níveis altos de insatisfação, a tratativa é realizada via realinhamento de cultura de atendimento.

Mudanças nos requisitos são bem-vindas, mesmo tardiamente no

desenvolvimento. Processos ágeis tiram vantagem das mudanças visando a vantagem competitiva para o cliente. Este princípio foi fundamental para criarmos dois desdobramentos. Primeiramente o entendimento de que as coisas mudam constantemente e por isso devemos sempre estar preparados para tirar lições e aprendizados. Em segundo, incentivamos sempre a divulgação de sugestões e de opiniões na empresa, seja utilizando simples caixas de sugestões, seja usando de momento específico durante a escuta ativa realizada pela nossa psicóloga organizacional e pelos gestores. Entendemos que aqueles que estão em campo são os melhores agentes de sugestões e de transformação.

Pessoas de negócio e desenvolvedores de-

vem trabalhar diariamente em conjunto por todo o projeto. Este princípio foi base para implantação da cultura de “visão de dono” por parte de todos os nossos colaboradores. Realizar constantemente reuniões de cultura e mentorias em todos os níveis da companhia é fundamental para que todos se sintam pertencentes ao propósito maior da empresa e para que assim consigam trabalhar em equipe com um objetivo comum, livre de interesses próprios ou do setor. Este de fato é um princípio que leva tempo para ser implementado, principalmente por se tratar de uma mudança cultural profunda. Foi implementado também o conceito de squads, que são equipes interdisciplinares para desenvolver ações de solução de problemas nos mais



diversos setores da empresa. Por meio dos squads, as pessoas entendem o problema sob a perspectiva do outro e existe, de fato, empatia para a resolução de desafios.

Construa projetos em torno de indivíduos motivados. Dê a eles o ambiente e o suporte necessário e confie neles para fazer o trabalho. Criamos um ambiente que aproximasse as pessoas e as deixassem mais confortáveis no seu dia a dia. Espaço de jogos e sala de desconpressão foram ferramentas com um ótimo custo-benefício. Autonomia é outro ponto fundamental dessa transformação. Dar autonomia aos membros da equipe faz parte do processo de crescimento da equipe e da empresa. Erros podem acontecer; contudo, criar mecanismo para minimizar os reflexos desses erros é fundamental. Por meio do erro é possível aprender e melhorar.

O método mais eficiente e eficaz de transmitir informações para e entre uma equipe de desenvolvimento é por meio de conversas cara a cara. & Em intervalos regulares, a equipe reflete sobre como se tornar mais eficaz e consequentemente refina e ajusta seu comportamento. Investimento em ferramentas de comunicação, de organização e de planejamento deve ser parte obrigatória de qualquer transformação ágil, mas deve-se preocupar também com treinamento e bom uso dessas ferramentas. Outras duas ferramentas são o one-on-one e a daily scrum. A one-on-one é a reunião que todo gestor deve realizar com todos os membros de sua equipe, sendo de no máximo 15-20 minutos. Nesta reunião, o gestor deve estar aberto a escutar as necessidades do seu liderado, aconselhar em aspectos profissionais e sobretudo dar um feedback do trabalho desenvolvido pelo liderado. A daily scrum é uma reunião diária de 30 minutos com todos os membros da equipe onde em 5 minutos cada membro expõe as atividades realizadas no dia anterior, as atividades que pretende realizar no dia e expõe dificuldades que está enfrentando para que todos possam tentar

contribuir. Perceba que esses dois “cultos gerenciais” reforçam não só este fundamento, mas também diversos outros presentes no manifesto original.

Software funcionando é a medida primária de progresso. Para atendimento desse princípio, investimos em ferramentas de controle e gestão para que todos os processos sigam seu fluxo normal. O bom andamento dos processos é de fundamental importância para o sucesso da empresa.

Simplicidade – a arte de maximizar a quantidade de trabalho não realizado – é essencial. Este princípio é fundamental e o mais bem aceito na equipe. Criar ideias simples é fundamental para a execução de um bom trabalho. Realizar o trabalho de forma simples é muitas vezes o mais assertivo. O uso de MVP é de fato a ferramenta mais utilizada em nossa corporação. Incentivamos de maneira constante o uso de modelo para todas as iniciativas.

Percebemos que conceitos simples com aplicações práticas e diretas podem trazer inúmeros benefícios para nossas empresas. A aplicação da metodologia ágil, ainda que de forma simplificada, é o futuro da gestão moderna, e nós, gestores do futuro, temos que investir em ferramentas e em pessoas para que consigamos cada vez mais resultados. Mesmo sendo um conceito com mais de 20 anos, a metodologia ágil nunca foi tão atual e ao mesmo tempo vanguardista.



Antonio Lodi
Comissão de Jovens
Empresários e
Executivos do Transporte
Rodoviário de Cargas
da NTC&Logística –
COMJOVEM Belo Horizonte



**BENEFÍCIOS
SERVIÇOS E
REPRESENTATIVIDADE**



PARCERIA PARA O SEU CRESCIMENTO

O SETCARCE completa, em 2022, 80 anos de estreita e bem-sucedida parceria com as empresas de transporte de cargas e logística do Ceará, sendo uma das mais longevas entidades sindicais do Brasil.

Sua experiência e conhecimento proporcionam benefícios relevantes para os seus associados, oferecendo a eles o suporte que precisam para o desenvolvimento de suas atividades de maneira eficiente e segura.

Desde 1942 transportando o desenvolvimento do Ceará



Rodovia BR 116, nº 3151 Km 08 - Messejana Fortaleza - Ceará
CEP: 60842-395 - Telefone: (85) 3276.4118

Temas e conquistas do TRC

Gestão Francisco Pelucio (2020-2023)

Não podemos deixar de falar da gestão 2020-2023 sem mencionar os impactos sociais, econômicos, políticos, culturais e históricos sem precedentes na história recente das epidemias com a pandemia da covid-19. Ela produziu e ainda vem produzindo repercussões, não apenas de ordem biomédica e epidemiológica, mas também em escala global e na economia do país.

Diante dos desafios colocados pela pandemia, a NTC&Logística buscou se manter próxima às empresas, às entidades e ao governo federal no seu intento de alcançar da melhor forma possível o seu objetivo, que é a representação e a defesa do segmento do transporte rodoviário de cargas (TRC). Sua maior preocupação foi a manutenção da prestação de serviços de transporte rodoviário de cargas, notadamente o abastecimento de hospitais, de farmácias, de supermercados, de medicamentos e de insumos para produção de vacinas, além do escoamento da safra e do mercado de e-commerce, tipos de serviços que aumentaram muito por conta do isolamento social. Tudo isso motivou o TRC a continuar em sua atividade, apesar de todos os riscos e dificuldades que a pandemia impunha.

Com a finalidade de garantir a manutenção da atividade e de assegurar o equilíbrio financeiro das empresas, a NTC atuou diretamente junto ao governo federal, demonstrando a importância e essencialidade do TRC. Embora não totalmente suficientes, os resultados foram a liberação de benefícios e a flexibilização das exigências de algumas obrigações. São elas: 1) auxílio emergencial para trabalhadores informais, desemprega-

dos e contribuintes individuais do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e microempreendedor individual (MEI); 2) linha de crédito emergencial para empresas de pequeno e médio porte; 3) linha de crédito da Caixa Econômica Federal voltada também para essas empresas na obtenção de capital de giro; e 4) prorrogação de prazos para cumprimento de obrigações no TRC, entre outras.

É importante ressaltar que a atuação da entidade junto ao governo e a órgãos federais foi essencial ao equilíbrio econômico das empresas na tentativa de mitigar os impactos negativos da pandemia na folha de pagamento das empresas, na manutenção dos empregos e na prioridade de vacinação dos profissionais da área.

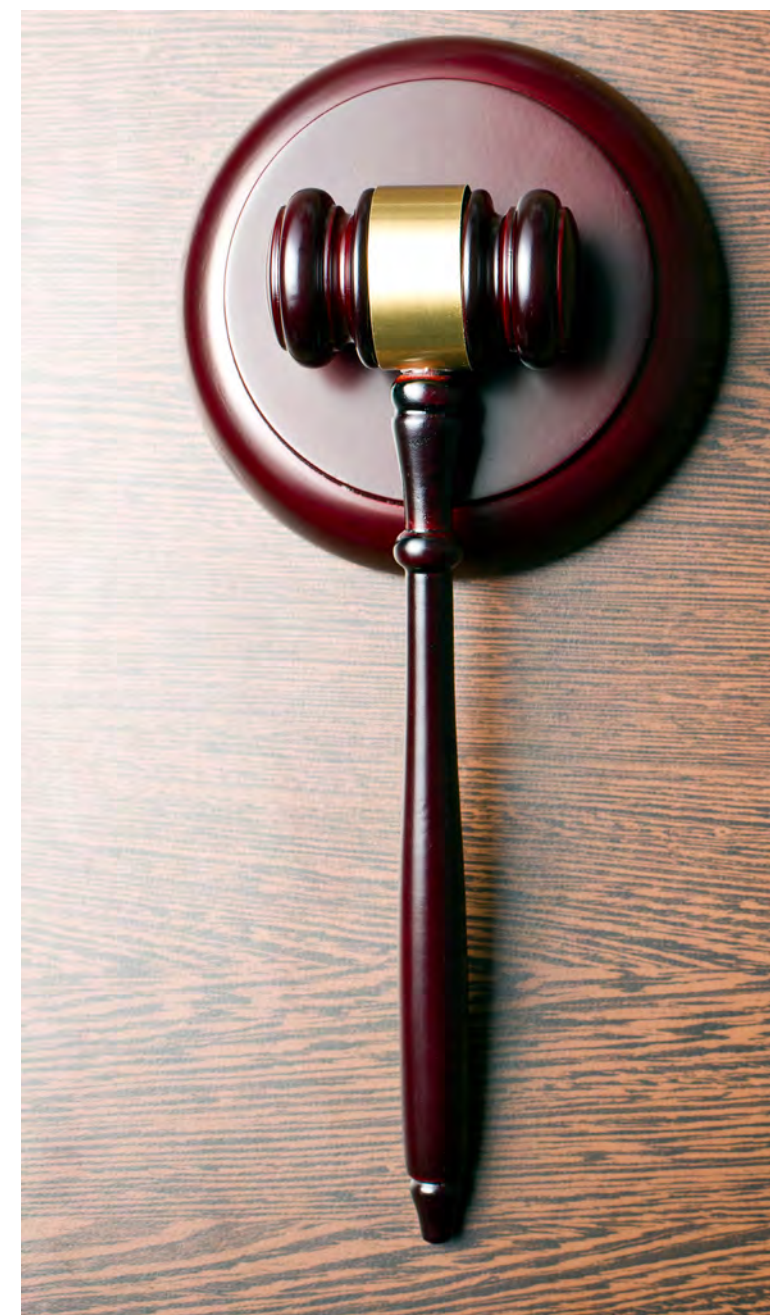
Mesmo com o cenário de pandemia, a NTC não podia descuidar dos temas de interesse do TRC, como a RDC ANVISA nº 430/2020. Esta trouxe mudanças na regulamentação e no controle, definindo novas condições mínimas a serem cumpridas na especialidade de transporte de medicamentos com grave impacto financeiro sobre as operações das empresas que poderiam levar à inviabilização de muitas delas. Com atuação forte e direta junto ao Congresso Nacional e à ANVISA, as exigências então impostas foram suspensas. Dessa forma, o tema voltou ao debate com envolvimento de todos os atores da cadeia de abastecimento de medicamentos no país para que se buscasse uma solução com viabilidade econômica para as empresas do segmento.

Ainda se discutia em 2020 a criação do Código Identificador da Operação de Transporte (CIOT para Todos), que na visão do governo

era uma ferramenta adequada para fiscalização dos pagamentos de fretes aos transportadores autônomos (TAC). Esse tema vem sendo discutido pelo TRC há anos, e ao final de 2020 foi suspenso depois de diversas manifestações quanto à sua eficiência. Atualmente, como se sabe, o CIOT é exigido somente na contratação de TAC ou de empresa de transporte de cargas (ETC) equiparada nos termos do art. 5ºA da Lei 11.442/07, como deve ser.

Desde a criação da Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), no ano de 2005, seguido do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e agora alcançando o Manifesto de documentos Fiscais Eletrônico (MDF-e), entre outros, a NTC vem atuando junto ao Grupo de Trabalho criado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) para discussão e implementação dos Documentos Fiscais Eletrônicos (DF-e). Conforme prevê resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o MDF-e é o documento que caracteriza a operação de transporte sendo utilizado pelo Fisco e pela ANTT na fiscalização da atividade de transporte rodoviário de cargas. Ou seja, desde o primeiro documento implementado, até o último (MDF-e), bem como o projeto de Logística Sem Papel, a entidade está presente levando propostas de aprimoramento à regulamentação sempre com o propósito de mitigar possíveis impactos negativos na vida das empresas de transporte de cargas.

O Vale-pedágio Obrigatório (VPO), foi instituído em decorrência da pauta de reivindicação e paralisação dos TAC (caminhoneiros), resultando na Lei nº 10.209/2011. Seu teor continua suscitando discussões no setor, chegando inclusive com a judicialização sobre sua exigência a responsabilidade pelo seu não fornecimento. Recentemente, por meio do Instituto da Participação Social, a ANTT recolocou o tema em discussão, pois ainda se busca solução de grave controvérsia que é como envolver o destinatário final



da obrigação em fornecer o VPO – o Embarcador –, que transfere sua responsabilidade para os transportadores.

Desde a criação da ANTT, em 2001, nasceu também a obrigação de se criar um Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RN-TRC), que possui finalidade meramente estatística, implementado apenas em 2004. A publicação da resolução que disciplinou esse cadastro trouxe também a promessa de se ter uma base para o desenvolvimento de uma política pública para o TRC, além da melhoria da prestação de serviços e de segurança na contratação de transportadores. Com o passar dos anos, esse registro passou a ser uma autorização/concessão para prestação do transporte rodoviário de cargas para terceiros mediante remuneração nos termos da Lei nº 11.442/07.

Atualmente o RNTRC é uma realidade do TRC envolvendo outros órgãos com relação direta com a atividade. Ele é exigido para

- emissão de documentos de veículos (CRV e CRLV);
- mudança de placa na categoria aluguel (placa vermelha) junto ao órgão de trânsito;
- contratação e renovação de apólices de seguro obrigatório de cargas;
- emissão de documentos fiscais eletrônicos.

Enfim, deixou de ser um simples cadastro e passou a ser o principal caminho para o exercício da atividade, bem como para seu controle e fiscalização. Nesse sentido, há que se ressaltar a atuação direta da entidade em todas as discussões que envolvem o tema, pois a NTC entende que esse é um dos caminhos para melhorar a qualificação das empresas de transportes de cargas, tornando o setor mais igualitário e competitivo.

Por meio do seu corpo técnico, a NTC é representada em diversos assentos no governo federal, área de atuação da NTC. Cabe destacar aqui a atuação da entidade nos órgãos de trânsito, notadamente nas Câmaras Temáticas do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), já que a atividade de transporte rodoviário de carga está intrinsecamente ligada ao trânsito.

As Câmaras Temáticas são órgãos técnicos vinculados ao CONTRAN cujo objetivo é estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos para decisões daquele colegiado. Nesse ambiente de atuação, algumas conquistas valem ser destacadas: após anos de discussões, estudos e polêmicas, o CONTRAN voltou a permitir o uso de cavalos mecânicos 6X2 em bitrens de sete eixos e do uso do quarto eixo em semirreboques.

Ainda na esfera do trânsito, destacamos a participação da NTC na Junta Administrativa de Recurso de Infrações (JARI) da ANTT para tratar de multas de excesso de peso, portanto, relacionado ao trânsito. Destacamos também o apoio e a participação no Movimento Maio Amarelo e, mais recentemente, a assinatura do Termo de Compromisso com a Secretaria Nacional de Trânsito (SENATRAN) para o cumprimento da Resolução nº 870 de 13 de setembro de 2021 do CONTRAN, que dispõe so-

bre o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS).

A atuação da entidade no executivo abrange o Ministério da Infraestrutura (MINFRA) e a Secretaria Nacional de Transporte Terrestre (SNTT e ANTT), órgãos cuja atuação afeta diretamente a atividade de transporte rodoviário de carga. Colaboramos com o envio de sugestões para melhoria do Plano Nacional de Logística 2035 (PNL) do MINFRA, que traça uma visão estratégica da rede de transporte no futuro com a proposta de integrar todos os modais de transporte e a transformação da matriz de transporte do Brasil, tornando-a mais racional e sustentável.

Além da participação ativa em reuniões, dos encontros setoriais, das reuniões participativas, das tomadas de subsídios e das audiências públicas, a NTC enviou propostas para melhoria ao processo administrativo para apuração de infrações e de aplicação de penalidades decorrentes de condutas que infrinjam a legislação de transportes terrestres. Destacamos aqui os prazos de notificações das multas, pois por inúmeras vezes os autuados só têm conhecimento da multa quando ela já se encontra em fase de execução fiscal.

O Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) é um dos mais recentes assuntos debatidos no âmbito do governo federal – no caso o MINFRA, com participação ativa da entidade. Este documento nasceu da necessidade de unificação e simplificação das obrigações dos transportadores e da fiscalização por parte dos órgãos reguladores do TRC.

Como já dito em matérias anteriores, o DT-e ainda não alcançou seu objetivo final, que é a unificação de todas as informações inerentes à prestação de serviços de transportes de cargas em uma única plataforma digital. A NTC vê no DT-e uma possibilidade para defender junto ao governo federal e aos governos dos estados a importante bandeira do setor de sua transformação em documento único do transporte com a implantação da logística sem papel. Até o fechando desse texto, aguarda-se a publicação do decreto que regulamentará a matéria com o cronograma oficial de sua implementação.

A política de reajuste de combustíveis da Petrobras, em especial do óleo diesel, foi um dos temas mais debatidos e levado para Brasília por ocasião da realização do XXI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas. Em parceria com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, foi realizado em 1º de junho de 2022 no Auditório Nereu Ramos, em Brasília, DF, e serviu como uma caixa de ressonância para outros questionamento por parte de outros segmentos da economia brasileira. Ainda, contribuiu muito para a alteração da política de preços e para a redução principalmente dos impostos sobre combustíveis que acabou adotada e aprovada no Congresso Nacional.

Apesar de uma gestão ser insuficiente para tantas demandas, ainda assim esperamos poder colher ao final desse mandato os resultados esperados com a urgência e a seriedade que o TRC merece.



Gildete Menezes
Assessoria Jurídica
na NTC&Logística



Marcos Aurélio Ribeiro
Diretor Jurídico da
NTC&Logística

O TRC e a contratação do TAC após a ADC 48

A relação jurídica envolvendo o transportador autônomo de cargas (TAC) e a empresa de transporte de cargas (ETC) remonta ao início do século XX. À época, a construção de estradas Brasil afora e a opção pelo modal rodoviário como principal matriz para o transporte de cargas fez com que surgissem as empresas de transporte rodoviário de cargas e também os transportadores autônomos de cargas, donos de seu caminhão, trabalhando em regime de cooperação mútua para o desenvolvimento da economia nacional.

Em outras palavras, sempre existiram as figuras da ETC e do TAC como transportadores, cada um atuando em seu espaço e muitas vezes em regime de mútua colaboração. Ora trabalham como concorrentes, mas muitas vezes estabelecem sólidas parcerias, pois ambas figuram são e sempre foram transportadores exercendo atividade econômica.

Há vários casos no segmento econômico do transporte rodoviário de cargas de transportadores autônomos que se tornaram empresários e de lideranças empresariais que muito fizeram e ainda fazem pelo desenvolvimento dessa relevante atividade, colaborando inclusive com a regulamentação e a estruturação sindical do transporte rodoviário de cargas.

Entretanto, nas últimas décadas, surgiram várias decisões judiciais equivocadas que passaram a enxergar fraude onde nunca houve, entendendo que a relação jurídica existente entre o TAC e a ETC é de emprego, e não de natureza comercial e civil.

O setor de transporte de cargas passou então a sofrer com o aumento do passivo trabalhista, quando os TAC passaram a ajuizar ações trabalhistas milionárias contra as ETC depois de trabalharem anos sem nunca ter a intenção de serem empregados, pois, além do capital investido no negócio representado pelo caminhão e seus equipamentos, sempre receberam remuneração bem superior àquela percebida pelos motoristas empregados.

Os transportadores autônomos de cargas sempre foram empreendedores e parceiros das empresas, e não empregados. Além disso, mesmo com a publicação das Leis nº 7.290/84 e 11.442/07, continuaram existindo os embates nos tribunais trabalhistas discutindo a relação jurídica existente entre essas duas espécies de transportadores.

Além dos processos trabalhistas, as empresas de transporte de cargas passaram a ser acionadas na Justiça do Trabalho por meio de ações civis públicas propostas pelo Ministério Público do Trabalho. O objetivo era impedir que essa contratação de natureza civil fosse feita, com pleitos de indenizações por dano moral coletivo e obrigações de não fazer sob pena multa diária.

O Ministério do Trabalho também passou a defender a existência de fraude nesta contratação e a lavrar autos de infração contra várias empresas de transporte. Ele entende que os TAC-agregados e independentes são empregados das empresas de transporte de cargas, agravando ainda mais o passivo das empresas.

Essa insegurança jurídica fez com que a Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 19/08/2017, ajuizasse no Supremo Tribunal Federal (STF) a Ação Direta de Constitucionalidade (ADC) 48 para que fosse declarada a constitucionalidade da Lei nº 11.442/2007.

Proposta pela Associação Nacional dos Magistrados Trabalhistas e pela Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho, já tramitava no STF a Ação Direta de Constitucionalidade 3961, que visava a declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 11.442/07. Por esse motivo, ambos os processos foram apensados para que pudessem ser julgados em conjunto.

A primeira legislação a tratar sobre o motorista autônomo no TRC foi a Lei nº 7.290/84, que não está revogada e trouxe uma definição inicial sobre esta figura. Ela dispõe o seguinte:

“Art. 1º - Considera-se Transportador Rodoviário Autônomo de Bens a pessoa física, proprietário ou co-proprietário de um só veículo, sem vínculo empregatício, devidamente cadastrado em órgão disciplinar competente, que, com seu veículo, contrate serviço de transporte a frete, de carga ou de passageiro, em caráter eventual ou continuado, com empresa de transporte rodoviário de bens, ou diretamente com os usuários desse serviço.

Art. 2º - A prestação de serviços de que trata o artigo anterior compreende o transporte efetuado pelo contratado ou seu preposto, em vias públicas ou rodovias.”

A Lei nº 11.442/07 é a principal legislação sobre transporte rodoviário de cargas e foi idealizada pela NTC&Logística no sentido de regulamentar a atividade.

Em seu primeiro artigo dispõe que:

“Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre o Transporte Rodoviário de Cargas – TRC realizado em vias públicas, no território nacional, por conta de terceiros e mediante remuneração, os mecanismos de sua operação e a responsabilidade do transportador.

Art. 2º. A atividade econômica de que trata o art. 1º desta Lei é de natureza comercial, exercida por pessoa física ou jurídica em regime de livre concorrência, e depende de prévia inscrição do interessado em sua exploração no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas - RNTRC

da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, nas seguintes categorias:

I - Transportador Autônomo de Cargas - TAC, pessoa física que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade profissional;

II - Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas - ETC, pessoa jurídica constituída por qualquer forma prevista em lei que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua atividade principal.

§ 1º. O TAC deverá:

I - comprovar ser proprietário, co-proprietário ou arrendatário de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado em seu nome no órgão de trânsito, como veículo de aluguel;

II - comprovar ter experiência de, pelo menos, 3 (três) anos na atividade, ou ter sido aprovado em curso específico.

§ 2º. A ETC deverá:

I - ter sede no Brasil;

II - comprovar ser proprietária ou arrendatária de, pelo menos, 1 (um) veículo automotor de carga, registrado no País;

III - indicar e promover a substituição do Responsável Técnico, que deverá ter, pelo menos, 3 (três) anos de atividade ou ter sido aprovado em curso específico;

IV - demonstrar capacidade financeira para o exercício da atividade e idoneidade de seus sócios e de seu responsável técnico.

Art. 4º. O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º. Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço o contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º. Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.

Art. 5º. As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.

Art. 18. Prescreve em 1 (um) ano a pretensão à reparação pelos danos relativos aos contratos de transporte, iniciando-se a contagem do prazo a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.” (Grifou-se)

A Lei nº 11.442/07 traz os conceitos do TAC-agregado e Independente, dispondo no artigo 4º que:

“Art. 4º. O contrato a ser celebrado entre a ETC e o TAC ou entre o dono ou embarcador da carga e o TAC definirá a forma de prestação de serviço desse último, como agregado ou independente.

§ 1º. Denomina-se TAC-agregado aquele que coloca veículo de sua propriedade ou de sua posse, a ser dirigido por ele próprio ou por preposto seu, a serviço o contratante, com exclusividade, mediante remuneração certa.

§ 2º. Denomina-se TAC-independente aquele que presta os serviços de transporte de carga de que trata esta Lei em caráter eventual e sem exclusividade, mediante frete ajustado a cada viagem.”

À medida que o TST passou a examinar os processos que discutiam a existência ou não de vínculo empregatício em decorrência da tercei-

rização de mão de obra, criou-se uma jurisprudência amparada na teoria da subordinação estrutural, defendida por Mauricio Godinho Delgado.

De acordo com essa teoria, a subordinação estrutural é aquela que se manifesta com a inserção do trabalhador dentro da dinâmica da atividade econômica do tomador de seus serviços, pouco importando se receba ou não ordens diretas dele. No entanto, se a empresa o acolher dentro de sua estrutura utilizando a sua prestação de serviços na dinâmica de organização e de funcionamento da empresa, será possível a configuração da relação de emprego.

De acordo com Maurício Godinho Delgado, em “Direitos Fundamentais na Relação de Trabalho”, LTr-SP, n.6, p.657-667”:

“estrutural é, pois, a subordinação que se manifesta pela inserção do trabalhador na dinâmica do tomador de seus serviços, independentemente de receber ou não suas ordens diretas, mas acolhendo, estruturalmente, sua dinâmica de organização e funcionamento”.

Ocorre que em contraposição a essa teoria existe a da parassubordinação, que não tem sido admitida pela jurisprudência trabalhista brasileira. Ela não se confunde nem com a autonomia, nem com a subordinação e pauta-se pela colaboração e pela coordenação – ou melhor, pela colaboração coordenada.

Conforme o ensinamento de Amauri Mascaro Nascimento, em “Ordenamento Jurídico Trabalhista, SP, LTr, 2013, p.322”:

“a parassubordinação se concretiza nas relações de natureza contínua, nas quais os trabalhadores desenvolvem atividades que se enquadram nas necessidades organizacionais dos tomadores de seus serviços, contribuindo para atingir o objeto social do empreendimento, quando o trabalho pessoal deles seja colocado, de maneira predominante, à disposição do contratante, de forma contínua”.

No julgamento da ADPF 324/DF e do RE 958.252-RG/MG, o Supremo Tribunal Federal firmou entendimento no sentido da possibilidade de terceirização de qualquer tipo de atividade econômica, finalística ou não.

Ante o entendimento consolidado pela corte, a Lei nº 11.442/2007 mostra-se compatível com a Constituição ao prever a possibilidade de terceirização da atividade de transporte rodoviário de cargas.

Na mesma linha, o STF proferiu decisão, nos autos da ADPF 324, reconhecendo a compatibilidade da terceirização de toda e qualquer atividade – inclusive da atividade-fim – com a Constituição, valendo destacar a tese firmada pela Suprema Corte:

“1. É lícita a terceirização de toda e qualquer atividade, meio ou fim, não se configurando relação de emprego entre a contratante e o empregado da contratada. 2. Na terceirização, compete à contratante: i) verificar a idoneidade e a capacidade econômica da terceirizada; e ii) responder subsidiariamente pelo descumprimento das normas trabalhistas, bem como por obrigações previdenciárias, na forma do art. 31 da Lei 8.212/1993.”

A ADI 3961 foi proposta pela Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (ANAMATRA) e pela Associação Nacional dos Procuradores do Trabalho (ANPT). Ela busca a declaração de inconstitucionalidade da Lei nº 11.442/07, em relação ao artigo 5º, caput e parágrafo único, que dispõe não haver vínculo empregatício decorrente do contrato de transporte, e do artigo 18, que estabelece o prazo prescricional de um ano para os danos relativos ao contrato de transporte.

A ADC 48 foi ajuizada pela Confederação Nacional do Transporte, visando à declaração de constitucionalidade dos artigos 1º, caput, 2º, par. 1º e 2º, 4º, par. 1º e 2º e 5º, caput, da Lei nº 11.442/07. Isso aconteceu em função das diversas decisões da Justiça do Trabalho que negam a possibilidade de as ETC terceirizarem a sua atividade-fim, o que, no entender da CNT, viola os princípios constitucionais da livre iniciativa e da liberdade da profissão, negando sistematicamente a aplicação da Lei nº 11.442/07.

Em 28/12/2017, o ministro Luís Roberto Barroso já havia deferido cautelar nos autos da ADC 48, determinando a suspensão de todos os processos que versassem sobre a aplicação dos artigos 1º, caput, 2º, par.1º e 2º, 4º, par.1º e 2º e 5º, caput, da Lei nº 11.442/07. Além disso, determinou a inclusão do processo e da pauta para julgamento do mérito pelo Plenário do STF.

Em 19/05/2020, foi publicado o acórdão do Supremo Tribunal Federal, cujo julgamento do Plenário do STF encerrado no dia 14/04/2020, por maioria de

votos, vencidos os ministros Edson Fachin, Ricardo Lewandowski e Rosa Weber, julgou procedente a Ação Direta de Constitucionalidade 48 e improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade 3961. Sua ementa é a seguinte:

“DIREITO DO TRABALHO. AÇÃO DECLARATÓRIA DA CONSTITUCIONALIDADE E AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE. TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS. LEI 11.442/2007, QUE PREVIU A TERCEIRIZAÇÃO DA ATIVIDADE-FIM. VÍNCULO MERAMENTE COMERCIAL. NÃO CONFIGURAÇÃO DE RELAÇÃO DE EMPREGO.

1. A Lei nº 11.442/2007 (i) regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; (ii) autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e (iii) afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese.

2. É legítima a terceirização das atividades-fim de uma empresa. Como já foi decidido pelo Supremo Tribunal Federal, a Constituição não impõe uma única forma de estruturar a produção. Ao contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa garante aos agentes econômicos liberdade para eleger suas estratégias empresariais dentro do marco vigente (CF/1988, art. 170).

A proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º). Precedente: ADPF 524, Rel. Min. Luís Roberto Barroso.

3. Não há inconstitucionalidade no prazo prescricional de 1 (um) ano, a contar da ciência do dano, para a propositura de ação de reparação de danos, prevista no art. 18 da Lei 11.442/2007, à luz do art. 7º, XXIX, CF, uma vez que não se trata de relação de trabalho, mas de relação comercial.

4. Procedência da ação declaratória de constitucionalidade e improcedência da ação direta de inconstitucionalidade. Tese:

“1 – A Lei 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização, de atividade-meio ou fim. 2 – O prazo prescricional estabelecido no art. 18 da Lei 11.442/2007 é válido porque não se trata de créditos resultantes de relação de trabalho, mas de relação comercial, não incidindo na hipótese o art. 7º, XXIX, CF.

3 – Uma vez preenchidos os requisitos dispostos

na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista”.

Segundo o bem fundamentado voto do ministro Luís Roberto Barroso, o mercado de transporte de cargas convive com três diferentes figuras: a empresa de transporte de cargas (ETC), o transportador autônomo de cargas (TAC) e o motorista empregado. A Lei nº 11.442/07 disciplinou a relação comercial, de natureza civil, existente entre os agentes do setor, permitindo a contratação de autônomos para a realização do transporte rodoviário de carga sem a configuração de vínculo de emprego.

Em seu voto, o ministro relator faz uma análise da estruturação da produção durante o século XX e da transição dos modelos taylorista e fordista. Neles, a tendência era de que a empresa executasse internamente todas as partes da sua cadeia de produção (integração vertical) para o modelo chamado toyotismo ou ohnismo, pelo qual a indústria automobilística japonesa criou uma organização do trabalho bastante enxuta e flexível com equipes operando de forma horizontalizada com controles próprios de seu trabalho e aperfeiçoando os produtos.

Após discorrer sobre a terceirização de partes da cadeia produtiva que permitem que a empresa concentre os seus esforços naquelas atividades que constituem o seu diferencial – a sua vantagem competitiva –, o voto do relator passa a analisar a evolução da terceirização das atividades-meio para as atividades-fim. Ele cita exemplos de atividades econômicas cuja aplicação é marcante tanto na produção de bens como na prestação de serviços e menciona vários países nos quais a terceirização da mão de obra é amplamente praticada. Ainda, discorre sobre como em um mundo globalizado e cada vez mais integrado tecnologicamente os países que rejeitam a terceirização encontram-se em indiscutível desvantagem competitiva, reconhecendo que a terceirização tornou-se um fenômeno global.

Em seu voto, o ministro relator também admite haver compatibilidade entre a terceirização e as normas constitucionais, citando que a Constituição Federal consagra a livre iniciativa e a livre concorrência como valores fundamentais da ordem econômica (art. 1º c/c art. 170, caput e inciso IV). Ele conclui que não há na Constituição norma que imponha a adoção

de um único modelo de produção e que obrigue os agentes econômicos a concentrarem todas as atividades necessárias à consecução de seu negócio ou a as executar diretamente por seus empregados.

Sobre a Lei nº 11.442/07, o voto reconhece que a norma estabelece que o TAC pode ser contratado diretamente pelo proprietário da carga ou pela ETC, autorizando de forma expressa que a ETC terceirize a sua atividade-fim por meio da contratação do TAC. Além disso, a decisão sobre a forma de estruturar e contratar o transporte de cargas está inserida na estratégia da ETC, que pode entender, por exemplo, que o seu diferencial está na gestão do serviço de transporte, e não na sua execução direta propriamente, podendo haver subcontratação continuamente ou em período de pico de demanda.

O ministro relator também admite que o proprietário da carga, no gerenciamento da distribuição de seus produtos, pode valer-se de motoristas empregados para os distribuir e terceirizar parte do transporte contratando TAC como estratégia empresarial. As categorias dos transportadores autônomos previstas na Lei nº 11.442/07 convivem com a figura do motorista profissional empregado prevista no artigo 235-A e seguintes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), concluindo que o TAC constitui apenas uma alternativa de estruturação do transporte de cargas e não substitui ou fraudula o contrato de emprego.

A decisão também reconhece que a Lei nº 11.442/07, em seu art. 4º, par. 1º, ao conceituar a figura do TAC-agregado, dispõe que ele dirige o próprio serviço diretamente ou por meio de preposto seu e não estão presentes os elementos da pessoalidade e da subordinação que caracterizam a relação de emprego (CLT, art. 3º). Além disso, o TAC-independente presta serviços em caráter eventual, também não havendo relação de emprego com o contratante.

Por fim, o voto lembra que a Lei nº 13.467/17 (reforma trabalhista), em seu artigo 4º, autorizou expressamente a terceirização da atividade fim da empresa, na mesma linha que já havia feito a Lei nº 11.442/07, sendo esta constitucional e compatível com a nova CLT e o STF, ao julgar a ADPF 324, também reconheceu a compatibilidade entre a terceirização de toda e qualquer atividade, inclusive a atividade-fim, com a Constituição Federal.

Dessa forma, o bem fundamentado voto entende

que a Constituição não veda a terceirização da atividade-fim. Pelo contrário: as estratégias empresariais estão amparadas pelo princípio constitucional da livre iniciativa. No caso do transporte de cargas, a possibilidade de terceirização da atividade-fim é prevista na Lei nº 11.442/07, sendo constitucional, não havendo os requisitos da pessoalidade, subordinação e não eventualidade na prestação de serviços do TAC. Ele conclui então que, uma vez preenchidos os requisitos da Lei nº 11.442/07, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo empregatício, sendo também constitucional o prazo prescricional de um ano para ajuizamento de ação de reparação pelos danos relativos ao contrato de transporte, contados a partir do conhecimento do dano pela parte interessada.

Sobreleva ressaltar alguns pontos relevantes contidos no acórdão do STF na ADC 48, que transitou em julgado em 27/10/2020:

1. Entendeu que é preciso ter em conta, relativamente a essa lei, que o mercado de transporte de carga convive com três figuras diferentes: a empresa de transporte de carga; o transportador autônomo de carga e o motorista empregado. Nós aqui não estamos tratando do motorista empregado;

2. A apreciação do pedido veiculado em ambas as ações impõe o exame de duas questões constitucionais: (i) a Constituição veda a terceirização de atividade-fim? (ii) a Constituição impõe que a proteção e a regulamentação de toda prestação remunerada de serviços ocorra mediante a configuração de relação de emprego?

3. Para responder a essas duas perguntas, o voto do ministro Barroso fez uma breve exposição sobre: (i) as alterações no modo de estruturar a produção no curso do século XX a fim de contextualizar e de compreender o fenômeno da terceirização; e (ii) o exame da compatibilidade da terceirização com os princípios constitucionais da livre iniciativa e da proteção ao trabalho.

4. É nesse contexto que se coloca a discussão sobre a terceirização no Brasil. A terceirização é muito mais do que uma forma de reduzir custos trabalhistas por meio de uma suposta precari-

zação do trabalho, tal como alegado pelos que a ela se opõem. Pode, em verdade, constituir uma estratégia sofisticada, eventualmente imprescindível, para aumentar a eficiência econômica, para promover a competitividade das empresas brasileiras e, portanto, para manter e para ampliar postos de trabalho. Essa é a relevância da terceirização para a estruturação das atividades econômicas, e é com essa perspectiva que deve ser examinada;

5. Nessa linha, no que diz respeito à compatibilidade entre a terceirização e as normas constitucionais, deve-se lembrar que a Constituição de 1988 consagra a livre iniciativa e a livre concorrência como valores fundantes da ordem econômica (CF/1988, art. 1º c/c art. 170, caput e inc. IV). De acordo com tais princípios, compete aos particulares a decisão sobre o objeto de suas empresas, sobre a forma de estruturá-las e sobre a estratégia para torná-las mais competitivas desde que obviamente não se violem direitos de terceiros. Não há na Constituição norma que imponha a adoção de um único modelo de produção e que obrigue os agentes econômicos a concentrarem todas as atividades necessárias à consecução de seu negócio ou a executá-las diretamente por seus empregados;

6. A Lei nº 11.442/2007, por sua vez, previu as figuras da empresa de transporte rodoviário de carga (ETC) e do transportador autônomo de cargas (TAC) e estabeleceu que o TAC pode ser contratado diretamente pelo proprietário da carga ou pela ETC. A norma autorizou, portanto, de forma expressa, que a empresa transportadora de cargas terceirizasse a sua atividade-fim por meio da contratação do transportador autônomo;

7. A decisão sobre a forma de estruturar e de contratar o transporte de cargas está inserida na estratégia empresarial da ETC. A ETC pode entender, por exemplo, que seu diferencial está na gestão do serviço de transporte, e não na sua execução direta propriamente. Nesse caso, poderá concentrar esforços na gestão da atividade e subcontratar a sua execução. Pode decidir executar o transporte em algumas regiões e optar por subcontratar o transporte para outras. Pode, ainda, valer-se da contratação do TAC em

períodos de pico de demanda, quando não dispuser de motoristas suficientes;

8. Do mesmo modo, o proprietário de carga que opte por gerenciar a distribuição dos seus produtos pode valer-se de motoristas empregados para distribuí-los, pode executar parte do transporte e terceirizar parte, pode concluir que é mais eficiente terceirizar integralmente a atividade de transporte. Trata-se, igualmente, de estratégia empresarial do proprietário da carga;

9. Note-se, ademais, que as categorias previstas na Lei nº 11.442/2007 convivem com a figura do motorista profissional empregado, prevista no art. 235-A e seguintes da CLT. O TAC constitui apenas uma alternativa de estruturação do transporte de cargas, não substitui ou fraudula o contrato de emprego;

10. É válido observar, igualmente, que as normas constitucionais de proteção ao trabalho não impõem que toda relação entre o contratante de um serviço e o seu prestador seja protegida por meio da relação de emprego. Há alguma margem de conformação para o legislador ordinário. Não bastasse isso, ainda que se utilizassem os parâmetros da própria CLT, o transportador autônomo de carga não se configuraria como empregado;

11. De acordo com o art. 3º da CLT, a relação de emprego caracteriza-se pelos seguintes elementos: (i) onerosidade, (ii) não eventualidade, (iii) pessoalidade e (iv) subordinação. A Lei nº 11.442/2007 prevê duas modalidades distintas de TAC: o TAC-agregado e o TAC-independente. O TAC-agregado, nos termos do art. 4º, §1º, da Lei nº 11.442/2007, dirige o próprio serviço e pode prestá-lo diretamente ou por meio de preposto seu, por expressa determinação legal. Não estão presentes, portanto, na relação com o contratante os elementos da pessoalidade e da subordinação. O TAC-independente presta serviços em caráter eventual. Portanto, em nenhum dos dois casos haveria relação de emprego nem mesmo à luz dos critérios da CLT.

12. A Constituição não veda a terceirização das atividades-fim. Pelo contrário, o princípio constitucional da livre iniciativa assegura às empresas a formulação das suas próprias estratégias empresariais. No caso do transporte de

carga, a possibilidade de terceirização da atividade-fim é, ademais, inequívoca, já que é expressamente disciplinada na Lei nº 11.442/2007. Não há que se falar na inconstitucionalidade da norma, uma vez que a Constituição também não impõe a proteção de toda prestação remunerada de serviços mediante a configuração de relação de emprego.

De acordo com o art. 5º da Lei nº 11.442/07, declarado constitucional pelo STF, a relação jurídica decorrente do contrato de transporte é de natureza comercial, competindo à Justiça Comum, e não à Justiça do Trabalho, apreciar e julgar as ações oriundas desta relação.

Dispõe o referido artigo que:

“Art. 5º. As relações decorrentes do contrato de transporte de cargas de que trata o art. 4º desta Lei são sempre de natureza comercial, não ensejando, em nenhuma hipótese, a caracterização de vínculo de emprego.”

Parágrafo único. Compete à Justiça Comum o julgamento de ações oriundas dos contratos de transporte de cargas.”

Porém, a Lei nº 14.206, de 27/09/2021, em seu artigo 18, alterou a Lei nº 11.442/07 para dar novo conceito à Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC) e revogar o artigo 5º, par. 1º, que atribuía à Justiça Comum a competência material para julgar as ações oriundas dos contratos de transporte de cargas:

“Art. 18. A Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, passa a vigorar com as seguintes alterações, numerando-se o atual parágrafo único do art. 5º como § 1º:

“Art. 2º ”

III - Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas (CTC), sociedade cooperativa na forma da lei, constituída por pessoas físicas e/ou jurídicas, que exerce atividade de transporte rodoviário de cargas;

.....” (NR)

“Art. 5º ”

§ 1º (Revogado).

§ 2º No caso de contratação direta do TAC pelo proprietário da mercadoria, a relação dar-se-á nos termos desta Lei e será considerada de natureza comercial, conforme o caput deste artigo.” (NR)

A despeito da referida alteração, entendemos que a competência material continua sendo da Justiça Comum, tendo em vista que a Lei nº 11.442/07 regula a atividade econômica do transporte rodoviário de cargas e os direitos e deveres das pessoas físicas e jurídicas que exercem essa atividade econômica.

Após a decisão do STF na ADC 48, a maioria dos ministros da Suprema Corte tem entendido que não compete à Justiça do Trabalho apreciar controvérsia sobre relação jurídica entre o TAC e a ETC que tem por fundamento a Lei nº 11.442/2007.

Tal entendimento decorre da conclusão a que chegou o Plenário do STF de que a relação jurídica existente entre o TAC e a ETC é de natureza comercial e civil, devendo a discussão judicial sobre o tema ser remetida a apreciação e a julgamento pela Justiça Comum Estadual.

Ocorre que há algumas decisões da Justiça do Trabalho que negam vigência à decisão do STF na ADC 48 e rejeitam a arguição de incompetência absoluta, levando o STF a analisar várias Reclamações Constitucionais que assentam que:

“CONSTITUCIONAL E PROCESSUAL CIVIL. AGRAVO INTERNO NA RECLAMAÇÃO. VIOLAÇÃO AO QUE DECIDIDO NA ADC 48. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA COMUM PARA JULGAR CAUSA ENVOLVENDO RELAÇÃO JURÍDICA COMERCIAL. AGRAVO INTERNO PROVIDO. 1. No julgamento da ADC 48, o ministro relator Roberto Barroso consignou em seu voto que a lei 11.442/07, ‘disciplina, entre outras questões, a relação comercial, de natureza civil, existente entre os agentes do setor, permitindo a contratação de autônomos para a realização do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) sem a configuração de vínculo de emprego’. 2. As relações envolvendo a incidência da lei 11.442/07 possuem natureza jurídica comercial, motivo pelo qual devem ser analisadas pela justiça comum, e não pela justiça do trabalho, ainda que em discussão alegação de fraude à legislação trabalhista, consubstanciada no teor dos arts. 2º e 3º da CLT. 3. Agravo Interno provido.” (Rcl n. 43.544-AgR, Relatora Min. Rosa Weber, Redator p/ o Acórdão Min. Alexandre de Moraes, Primeira Turma, j. 17/02/2021, DJe 3/3/2021).

No que tange à terceirização de mão de obra, vale mencionar que a Lei nº 13.429, de 31/03/2017, alterou a Lei nº 6.019/74 para dispor sobre a prestação de serviços a terceiros e para permitir a terceirização

pelo contratante de quaisquer de suas atividades, inclusive sua atividade principal, à pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviços que possua capacidade econômica compatível com a sua execução.

Posteriormente, a Lei nº 13.467/17, de 13/07/2017, trouxe novas alterações à Lei nº 6.019/74, passando a definir a empresa prestadora de serviços a terceiros como sendo a pessoa jurídica destinada a prestar à contratante serviços determinados e específicos.

A reforma trabalhista também trouxe alteração na Lei nº 6.019/74 para dispor que se considera prestação de serviços a terceiros a transferência feita pela contratante da execução de quaisquer de suas atividades, inclusive sua atividade principal, à pessoa jurídica prestadora de serviços que possua capacidade econômica com a sua execução.

A contratante é pessoa física ou jurídica que celebra com a empresa de prestação de serviços relacionados a quaisquer de suas atividades, inclusive sua atividade principal. Logo, o contratante pode ser pessoa física ou jurídica, mas o prestador de serviços terceirizados somente pode ser pessoa jurídica.

Além disso, a Lei nº 6019/74 foi alterada para dispor que não possa ser contratada a pessoa jurídica cujos titulares ou sócios tenham, nos últimos 18 meses, prestado serviços à contratante na qualidade de empregado ou trabalhador sem vínculo empregatício, exceto se os referidos titulares ou sócios forem aposentados. O empregado que for demitido não poderá prestar serviços para essa mesma empresa na qualidade de empregado de empresa prestadora de serviços antes do prazo de 18 meses contados a partir da demissão do empregado.

Essas alterações foram relevantes e podem ter influenciado positivamente o STF na conclusão de que a Lei nº 11.442/07 é não apenas constitucional, mas compatível com o sentido que a legislação infraconstitucional adotou permitindo a terceirização tanto da atividade meio quanto da atividade fim, independentemente do ramo de atividade.

Vale destacar que a Lei nº 13.467/17 inseriu na CLT o artigo 442-B, que assim dispõe:

“A contratação do autônomo, cumpridas por este todas as formalidades legais, com ou sem exclusividade, de forma contínua ou não, afasta a qualidade de empregado prevista no art. 3º desta Consolidação.”

Considerando as decisões do STF e as alterações

contidas na Lei nº 6019/74, entendemos que a Súmula 331 do Tribunal Superior do Trabalho que trata da terceirização está superada e deve ser cancelada: além de inconstitucional, se contrapõe às decisões da Suprema Corte sobre a terceirização, pois limita as hipóteses de terceirização apenas aos serviços especializados ligados à atividade-meio do tomador.

A despeito do posicionamento do STF sobre a contratação do transportador autônomo de cargas pelas empresas de transporte, recomendamos a adoção de cautelas nesta contratação de sorte a se evitar discussões judiciais.

A decisão do STF na ADC 48 não criou um salvo conduto para a terceirização no TRC, e vale destacar que o acórdão do ministro Barroso é preciso ao dispor que:

“3 – Uma vez preenchidos os requisitos dispostos na Lei nº 11.442/2007, estará configurada a relação comercial de natureza civil e afastada a configuração de vínculo trabalhista”.

Assim, os requisitos da Lei nº 11.442/07 devem ser rigorosamente observados para que se possa configurar a relação comercial entre o TAC-agregado e o embarcador e a ETC.

O ministro Edson Fachin apresentou a divergência de que o princípio da primazia da realidade impõe a declaração de inconstitucionalidade dos dispositivos da Lei nº 11.442/07 porque afirmam que o vínculo que se estabelece entre pessoas físicas ou empresas com transportadores rodoviários de cargas sempre será de natureza comercial. O ministro Barroso acrescentou ao seu voto um esclarecimento no sentido de que, se estiverem presentes os elementos do vínculo trabalhista e alguém estiver trabalhando como empregado, não incide a lei.

Portanto, a despeito da bem lançada decisão do STF, se na prática da prestação de serviços pelo TAC à ETC estiverem presentes os requisitos da relação de emprego, haverá o risco de reconhecimento do vínculo empregatício pela Justiça do Trabalho.

Entendemos que a histórica decisão do STF na ADC 48 é de suma importância para a atividade econômica do transporte rodoviário de carga e traz mais segurança jurídica para a subcontratação de transporte a frete que sempre defendemos ser constitucional, legal e inerente à própria da atividade, inicialmente prevista na Lei nº 7.290/84 e posteriormente com a

Lei nº 11.442/07. Além disso, ganhou ainda maior ênfase com as alterações feitas na Lei nº 6.019/74 com as Leis nº 13.429/17 e 13.467/17, que passaram também a prever a possibilidade de terceirização da atividade principal da empresa, além da decisão do STF na ADPF 324 e no RE 958252.

Embora não citados no acórdão do STF, lembramos que o Código Civil, em seus artigos 733 a 756, autoriza duas empresas do seguimento do transporte de coisas firmarem o transporte cumulativo. Adicionalmente, a legislação tributária que regulamenta o ICMS também prevê a subcontratação, e a Lei nº 9.611, de 19/02/1998, que dispõe sobre o transporte multimodal de cargas, também fundamenta a possibilidade de terceirização na atividade de transporte de cargas.

Vale destacar que, ao contratarem outras ETC ou TAC para prestação de serviços de transporte de cargas, as empresas de transporte de cargas e logística devem observar rigorosamente os requisitos previstos na Lei nº 11.442/07, pois a decisão do STF anteriormente analisada concluiu pela sua constitucionalidade desde que respeitados os seus requisitos.

Considerando os julgamentos do STF sobre a terceirização e a Lei nº 11.442/07, pensamos que não há mais espaço para aplicação da teoria da subordinação estrutural na relação jurídica envolvendo o TAC-agregado e a ETC assim como não procede o entendimento de que a Lei nº 11.442/07 não ampara a contratação entre empresas de transporte de cargas.

Todavia, as empresas devem se precaver em relação à contratação do TAC, pois a decisão do STF na ADC 48 exige que os requisitos da Lei nº 11.442/07 sejam rigorosamente observados para que a relação entre o TAC e a ETC possa ser estritamente comercial.

Decreto 10.854 de 10/11/2021 e as Normas Trabalhistas Infralegais

Em 11/11/2021 foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto Presidencial 10.854, de 10/11/2021, que regulamenta disposições relativas à legislação trabalhista e institui o Programa Permanente de Consolidação, Simplificação e Desburocratização de Normas Trabalhistas infralegais e o Prêmio Nacional Trabalhista e altera o Decreto 9.580, de 22/11/2018.

Além de instituir o Programa Permanente de Consolidação, Simplificação e Desburocratização de Normas trabalhistas e o Prêmio Nacional Trabalhista Decreto, regulamenta os seguintes temas: 1) Livro de Inspeção do Trabalho Eletrônico; 2) fiscalização das normas de proteção ao trabalho e de segurança e saúde no trabalho; 3) diretrizes para elaboração e revisão das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho; 4) certificado de aprovação do equipamento de proteção individual; 5) registro eletrônico de controle de jornada; 6) mediação de conflitos coletivos de trabalho; 7) empresas prestadoras de serviços a terceiros; 8) trabalho temporário; 9) décimo terceiro salário; 10) relações individuais e coletivas de trabalho rural; 11) vale-transporte; 12) Programa Empresa Cidadã; 13) situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior; 14) repouso semanal remunerado; 15) Relação Anual de Informações Sociais (RAIS); e 16) Programa de Alimentação do Trabalhador (PAT).

PROGRAMA PERMANENTE DE CONSOLIDAÇÃO, SIMPLIFICAÇÃO E DESBUROCRATIZAÇÃO DE NORMAS TRABALHISTAS

O programa abrangerá a revisão e a consolidação de normas trabalhistas e a melhoria dos serviços prestados pela Secretaria de Trabalho da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia com revisão da legislação trabalhista e com a compatibilização das matérias em atos normativos com as políticas e as diretrizes do governo federal.

Compreenderá os seguintes eixos de iniciativas: legislação trabalhista, relações de trabalho e políticas de trabalho; segurança e saúde no trabalho; inspeção do trabalho; procedimentos de multas e recursos de processos administrativos trabalhistas; convenções e recomendações da Organização Internacional do Trabalho (OIT); profissões regulamentadas e normas administrativas.

Deverá visar à melhoria do ambiente de negócios, ao aumento da competitividade e à eficiência do setor público para a geração de empregos. Além disso, deverá estar alinhado com os objetivos do planejamento estratégico da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia (SEPT/ME) com o objetivo de oferecer um marco regulatório trabalhista simples, desburocratizado e competitivo e promover a conformidade às normas e o direito do trabalho digno.

São objetivos específicos do programa tirar e catalogar a legislação trabalhista com matérias conexas e afins, consolidar e garantir que atos normativos com matérias conexas ou afins alterem a norma consolidada e não sejam publicadas isoladamente, garantir que o repositório de normas trabalhistas seja

constantemente atualizado, revogar atos normativos exauridos ou tacitamente revogados e realizar audiências públicas.

PRÊMIO NACIONAL TRABALHISTA

O prêmio será concedido pela Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (SEPT/ME), com a finalidade de estimular a pesquisa nas áreas de direito do trabalho, economia do trabalho e auditoria do trabalho. Ainda, será coordenado e implementado pela SEPT/ME, cujas despesas com a sua execução ficarão sujeitas a disponibilidade orçamentária.

LIVRO DE INSPEÇÃO DO TRABALHO ELETRÔNICO

Encontra previsão no artigo 628, par. 1º, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e será disponibilizado por meio eletrônico pela SEPTME a todas as empresas que tenham ou não empregados, sem ônus, por intermédio de sistema informatizado. Será instrumento oficial de comunicação entre a empresa e a fiscalização do trabalho, ficando as microempresas e as empresas de pequeno porte dispensadas da posse do Livro de Inspeção do Trabalho tradicional e também do eletrônico (eLIT), podendo aderir a esse último por meio de cadastro voluntário.

São princípios do eLIT a presunção de boa-fé, a racionalização e a simplificação do cumprimento das obrigações trabalhistas e das obrigações não tributárias impostas pela legislação previdenciária, a eliminação de formalidades e de exigências desnecessárias ou superpostas, a padronização de procedimentos e de transparência e o fomento à conformidade à legislação trabalhista e previdenciária, inclusive quanto às normas de segurança do trabalhador.

As comunicações eletrônicas realizadas por meio do eLIT, com prova de recebimento, são consideradas pessoais para todos os efeitos legais.

DA FISCALIZAÇÃO DAS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHO E DE SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO

A SEPT/ME instituirá um canal eletrônico para o recebimento de denúncias, de comunicações sobre irregularidades trabalhistas e de pedidos de fiscalização. Esse canal poderá ser utilizado por trabalhadores, por órgãos e por entidades públicas ou privadas ou por qualquer interessado, sendo garantida a

confidencialidade da identidade dos usuários. Dessa forma, não será permitido a qualquer pessoa que obtiver acesso à informação revelar a sua origem ou a fonte da fiscalização.

O decreto trata da atuação estratégica e preventiva da inspeção do trabalho e da atuação pela inspeção do trabalho.

DAS DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO E REVISÃO DAS NORMAS REGULAMENTADORAS DE SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO

O decreto dispõe que são diretrizes para elaboração e revisão das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho:

- redução dos riscos inerentes ao trabalho, prevenção de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais e promoção da segurança e saúde do trabalhador;
- a dignidade da pessoa humana, o valor social do trabalho, a valorização do trabalho humano, o livre exercício da atividade econômica e a busca do pleno emprego;
- embasamento técnico-científico, a atualidade das normas com o estágio corrente de desenvolvimento tecnológico e a compatibilidade dos marcos regulatórios brasileiro e internacionais;
- a harmonização, a consistência, a praticidade, a coerência e a uniformização das normas;
- a transparência, a razoabilidade e a proporcionalidade no exercício da competência normativa;
- a simplificação e desburocratização do conteúdo das normas regulamentadoras;
- e a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício de atividades econômicas, incluído o tratamento diferenciado à atividade econômica de baixo risco à saúde e à segurança no ambiente de trabalho.

Ficam vedadas as seguintes condutas na elaboração e na revisão de normas regulamentadoras, exceto se em estrito cumprimento a previsão explícita em lei: 1) criar reserva de mercado para favorecer segmento econômico em detrimento de concorrentes; 2) exigir especificação técnica que não seja necessária para atingir o fim pretendido; 3) redigir enunciados que impeçam ou que retardem a inovação e a adoção de novas tecnologias, processos ou modelos de negócios.

Serão priorizadas as situações de alto risco ocupacional e com maior propensão ao desenvolvimento de doenças e de acidentes do trabalho para fins de atuação normativa da fiscalização.

As Normas Regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho serão redigidas com clareza, com precisão e com ordem lógica, apresentando conceitos técnicos e objetivos, sendo que a sua elaboração e sua revisão incluirão mecanismos de consulta à sociedade em geral e às organizações sindicais mais representativas de trabalhadores e empregadores, seja por meio de audiências públicas ou de consulta à Comissão Tripartite Permanente. Além disso, deve haver submissão a processo de análise crítica quanto à necessidade de sua revisão em intervalos inferiores a cinco anos.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO DO EQUIPAMENTO DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

O equipamento de proteção individual (EPI) somente poderá ser comercializado com a obtenção do certificado de aprovação, emitido pela SEPT/ME, a qual também disporá sobre os procedimentos e sobre os requisitos técnicos para emissão, para renovação ou para alteração do certificado que será emitido por meio de sistema eletrônico simplificado.

REGISTRO ELETRÔNICO DE CONTROLE DE JORNADA

O registro eletrônico de controle de jornada será realizado por sistemas e por equipamentos que atendam aos requisitos técnicos fundamentais que serão estabelecidos pela SEPT/ME. O objetivo é coibir fraudes e permitir o desenvolvimento de soluções inovadoras e garantia de concorrência na oferta de sistemas.

Os equipamentos e os sistemas de registro de ponto deverão obedecer a requisitos de confiabilidade, não permitindo alteração ou eliminação dos dados registrados pelo empregado, restrições de horário às marcações de ponto e às marcações automáticas

de ponto, não exigindo autorização prévia para marcação de sobrejornada e permitindo o pré-assinalação do período de repouso e ponto por exceção. Deverá ser permitida a identificação de empregador e do empregado e possibilitada a extração do registro fiel das marcações realizadas pelo empregado.

MEDIAÇÃO DE CONFLITOS COLETIVOS

Poderão ser realizadas mediações de conflitos coletivos pela Secretaria de Trabalho da SEPT/ME para resolução de conflitos por solicitação dos trabalhadores e por entidades sindicais de patrões e de empregados. A designação de mediador dentre os servidores públicos acontecerá sem ônus para as partes, e na hipótese de conciliação entre as partes será lavrada ata de mediação que terá natureza de título executivo extrajudicial.

EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVIÇOS A TERCEIROS

O decreto reitera parte das regras contidas na Lei nº 6.019/74 com a redação trazida pela Lei nº 13.429/17 para definir a empresa prestadora de serviços a terceiros, dispondo que não configura vínculo empregatício a relação trabalhista entre os trabalhadores ou sócios das referidas empresas, qualquer que seja o seu ramo e a empresa contratante e a verificação do vínculo. As infrações trabalhistas e a imposição de multas em relação ao trabalhador terceirizado serão realizadas contra a empresa prestadora dos serviços, e não em relação à empresa contratante, salvo quando for constatada fraude da empresa contratante em relação à prestadora.

Se houver configuração de vínculo empregatício com a empresa contratante, deverão ser observados os seguintes requisitos: a não eventualidade; a subordinação jurídica; e a onerosidade e a pessoalidade.

Quanto à responsabilidade subsidiária da tomadora pelas obrigações trabalhistas em relação ao período da prestação de serviços, o texto dispõe que não implica qualquer tipo de desconsideração da cadeia produtiva quanto

ao vínculo empregatício. Além disso, é vedada a caracterização de grupo econômico pela mera identidade de sócios, sendo necessárias a demonstração de interesse integrado e a efetiva comunhão de interesses, além da atuação conjunta das empresas dele integrantes.

TRABALHO TEMPORÁRIO

O decreto também reitera conceitos e regras na contratação já estabelecidas na Lei nº 6.019/74. Dentre outras regras, dispõe que não se considera demanda complementar de serviços, para fins de contratação temporária, as demandas contínuas ou permanentes e as demandas decorrentes da abertura de filiais. Ainda, é vedado à empresa de trabalho temporário contratar estrangeiro portador de visto provisório de permanência no país. Também é vedada de ter ou de utilizar, em seus serviços, trabalhador temporário, exceto quando o trabalhador for contratado por outra empresa de trabalho temporário e for comprovada a necessidade de substituição transitória de pessoal permanente ou a demanda complementar de serviço.

GRATIFICAÇÃO DE NATAL

O decreto repete algumas regras para pagamento do décimo terceiro salário, de que trata as Lei nº 4.090/62 e 4.749/65, com ênfase para o cálculo da gratificação de Natal dos empregados que percebem remuneração variável e pagamento proporcional.

VALE-TRANSPORTE

São reiteradas regras para pagamento do vale-transporte, a maior parte delas já previstas na Lei nº 7.418/85 com novas definições, conceitos e regras para concessão do benefício. Reitera que fica vedado ao empregador substituir o vale-transporte por antecipação em dinheiro ou por qualquer outra forma de pagamento, exceto quanto ao empregador doméstico.

DO PROGRAMA EMPRESA CIDADÃ

Dispõe sobre o Programa Empresa Cidadã, instituído pela Lei nº 11.770/08, destinado a prorrogar por 60 dias a duração da licença-maternidade e por 15 dias a duração da licença-paternidade.

Trata dos procedimentos para adesão ao programa por parte das empresas e prevê que, durante o período de prorrogação da licença-maternidade, da licença-paternidade e da licença à adotante: I) a empregada terá direito à remuneração integral, nos mesmos moldes devidos no período de percepção do salário-maternidade pago pelo Regime Geral da Previdência Social; e II) o empregado terá direito à remuneração integral.

DOS TRABALHADORES CONTRATADOS OU TRANSFERIDOS PARA PRESTAR SERVIÇO NO EXTERIOR

Enquanto estiver prestando serviços em outro país, o empregado contratado no Brasil ou transferido por seu empregador para prestar serviços no exterior poderá converter e remeter para o local de trabalho, no todo ou em parte, os valores correspondentes à remuneração, paga em moeda nacional.

A contratação de trabalhador por empresa estrangeira para trabalhar no exterior exige prévia autorização do Ministério do Trabalho e Previdência, devendo a empresa interessada comprovar: I) a sua existência jurídica, de acordo com a legislação do país de sua sede; II) a participação de pessoa jurídica domiciliada no Brasil em, no mínimo, 5% do seu capital social; III) a existência de procurador legalmente constituído no Brasil, com poderes especiais de representação, inclusive para receber citação; e IV) a solidariedade de pessoa jurídica a que se refere o inciso II no cumprimento das obrigações da empresa estrangeira decorrentes da contratação do empregado.

REPOUSO SEMANAL REMUNERADO E PAGAMENTO DE SALÁRIO NOS DIAS DE FERIADOS CIVIS E RELIGIOSOS

Reitera a regra já contida na CLT de que todo o empregado tem direito a um descanso semanal remunerado de 24 horas consecutivas, preferencialmente aos domingos, bem como nos feriados civis e religiosos.

Dispõe que será obrigatório o repouso remunerado nos dias feriados locais, até o máximo de sete, desde que declarados como tais por lei municipal, devendo ser adotada escala de revezamento nos serviços que exijam trabalho no domingo.

Será admitido, excepcionalmente, o trabalho em dias de repouso quando ocorrer motivo de força maior ou para atender à realização ou à conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto, quando a empresa obtiver autorização prévia da autoridade competente. Ainda, deve constar a discriminação do período autorizado que, de cada vez, não poderá exceder 60 dias.

Caso haja serviço nos dias de repouso, a remuneração dos empregados que trabalharem nesses dias será paga em dobro, exceto se a empresa determinar outro dia de folga, trazendo o texto as regras e os critérios que deverão ser obedecidos para concessão e pagamento do Repouso Semanal Remunerado (RSR).

DA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS

A Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) conterá as informações periodicamente solicitadas pelas instituições vinculadas ao Ministério do Trabalho e Previdência, especialmente em relação: I) ao cumprimento da legislação relativa ao Programa de Integração Social (PIS) e para o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PASEP); II) às exigências da legislação de nacionalização do trabalho; III) ao fornecimento de subsídios para controle dos registros relativos ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS); IV) à viabilização da concessão do pagamento do abono salarial; e V) à coleta de dados indispensáveis à elaboração dos estudos técnicos, de natureza estatística e atuarial, dos serviços especializados do Ministério do Trabalho e Previdência.

De acordo com o Decreto, a RAIS identificará I) o empregador pelo número de inscrição a) no CNPJ, b) no Cadastro Nacional de Obras e c) no Cadastro de Atividade Econômica da Pessoa Física; II) a pessoa jurídica de direito público e o órgão público pelo número de inscrição no CNPJ; III) o empregado pelo número de inscrição no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF).

DO PROGRAMA DE ALIMENTAÇÃO DO TRABALHADOR

Dispõe que a pessoa jurídica beneficiária do PAT poderá manter serviço próprio de refeições, distribuir alimentos ou firmar contrato com entidades de alimentação coletiva.

As entidades de alimentação coletiva deverão estar registradas no PAT nas seguintes categorias: I) fornecedora de alimentação coletiva, podendo ser: a) operadora de cozinha industrial e fornecedora de refeições preparadas transportadas; b) administradora de cozinha da contratante; e c) fornecedora de cestas de alimento e similares para transporte individual; ou II) facilitadora de aquisição de refeições ou de gêneros alimentícios, emissora do PAT ou credenciadora do PAT.

As pessoas jurídicas beneficiárias, no âmbito do contrato firmado com fornecedoras de alimentação ou com facilitadora de aquisição de refeições ou de gêneros alimentícios, não poderão exigir ou receber qualquer tipo de deságio ou de imposição de descontos sobre o valor contratado, prazos de repasse que descaracterizem a natureza pré-paga dos valores a serem disponibilizados aos trabalhadores ou outras verbas e benefícios diretos ou indiretos de qualquer natureza não vinculados diretamente à promoção de saúde e à segurança alimentar do trabalhador.

A parcela paga in natura pela pessoa jurídica beneficiária, no âmbito do PAT, ou disponibilizada na forma de instrumentos de pagamento, vedado o seu pagamento em dinheiro, I) não tem natureza salarial, II) não se incorpora à remuneração para quaisquer efeitos e III) não constitui base de incidência do FGTS.

O Decreto 10.854/21 revoga e altera vários decretos sobre as matérias contidas no seu texto. Além disso, traz alterações relevantes e necessárias às normas trabalhistas infralegais, as quais esperamos abrirem caminho para a simplificação de procedimentos e para melhor clareza na aplicação das regras legais que regulamentam as relações de trabalho.

O teletrabalho no transporte rodoviário de cargas

INTRODUÇÃO

A tecnologia tem evoluído rapidamente, trazendo a todos nós a facilitação de várias tarefas seja no trabalho, no lazer, no lar ou nos estudos.

No trabalho, a tecnologia e os meios telemáticos de comunicação tornaram-se tão rotineiros que seria difícil imaginar o desenvolvimento de várias atividades sem a utilização de seus eficientes recursos.

Essa verdadeira revolução tecnológica tem afetado sensivelmente o campo das relações laborais, surgindo então uma nova espécie de prestação de serviços cujo incremento foi sensivelmente sentido durante a pandemia de covid-19. Esse é o teletrabalho.

CONCEITO

Podemos definir teletrabalho como a prestação de serviços prevista em lei com predominância de trabalho fora das dependências do empregador e com a utilização de tecnologias de informação e de comunicação, não se constituindo como trabalho externo.

A doutrina e a jurisprudência se inclinam favoravelmente à limitação do uso da expressão teletrabalho para hipóteses de trabalho remoto exercido com uso intensivo de tecnologia para informação e comunicação.

Trata-se de um serviço de natureza subordinada ou não, dependendo da área em que é aplicado, sendo também encontrado no direito civil e na sociologia. São sinônimos do teletrabalho as expressões “trabalho à distância”, “trabalho periférico” e “trabalho remoto”.

Podemos encontrar o teletrabalho como gênero e como espécie. No direito do trabalho, ele é considerado como uma espécie do gênero “trabalho”.

Para realização do trabalho, no sistema clássico, há um local apropriado para o empregado prestar os seus serviços, há controle de horário, há hierarquia entre empregado e empregador e há controle na utilização do trabalho humano nas linhas de produção.

Por exigência da sociedade, surgiu um novo sistema de prestação de serviços no qual o local de trabalho, via de regra, passa a ficar cada vez mais distante do domicílio do empregador e, em alguns casos, também da residência do empregado.

Paralelamente, surgiram novos instrumentos tecnológicos de informação e de comunicação que permitem a realização de alguns serviços sem que o empregado seja obrigado a comparecer à empresa, os quais modificaram a forma da prestação de serviços tradicional.

O TELETRABALHO NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

Não raro, as pessoas confundem o teletrabalho com outras figuras. O teletrabalho não é trabalho em domicílio, pois pode ser desenvolvido em outro centro, distante daquele onde o empregado está ligado, sem necessariamente ocorrer na sua residência. Um exemplo é o trabalho realizado em filiais da empresa.

Mesmo quando executado no domicílio, o teletrabalho é desenvolvido apenas em parte do tempo, sendo comum que o empregado compareça à empresa em alguns dias da semana, o que vem sendo denominado de “regime híbrido”.

O home office é uma das espécies de teletrabalho, cujos serviços são prestados na residência do trabalhador.

Não é característica dessa modalidade de contratação o poder diretivo do empregador, pois o empregado estará também subordinado ao patrão, porém com maior liberdade do que o empregado comum.

Entretanto, o empregador controlará mais o resultado do trabalho do que as regras no procedimento, então não se trata de trabalho a título precário ou informal, mas uma nova modalidade de trabalho subordinado.

Podemos destacar três características fundamentais para esta modalidade de contratação: 1) a execução do teletrabalho está profundamente ligada às novas tecnologias, sendo o smartphone, o computador de mesa ou notebook os instrumentos principais e imprescindíveis para o desenvolvimento dessa espécie de labor; 2) na relação do empregado com o empregador, pois quase toda a prestação de serviços é realizada pela internet em tempo real; 3) o trabalho se desenvolve, preferencialmente, fora da unidade fabril que é o ambiente clássico da prestação de serviços, podendo ser realizado na residência do empregado ou em qualquer outro lugar.

A primeira alteração na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para inclusão do teletrabalho ocorreu com o parágrafo único do artigo 6º, na Lei nº 12.551/01, para dispor que “os meios telemáticos e informatizados de comando, controle e supervisão se equiparam, para fins de subordinação jurídica, aos meios pessoais e diretos de comando e supervisão do trabalho alheio.”

Posteriormente, com a publicação da Lei nº 13.467, de 14/07/17, em vigor a partir de 11/11/17, foram inseridos no Capítulo II-A da CLT os artigos 75-A a 75-E,

trazendo a primeira regulamentação do teletrabalho.

O TELETRABALHO E A REFORMA TRABALHISTA

Embora muito comum atualmente, o teletrabalho não possui a regulamentação legal que se espera a despeito de a reforma trabalhista ter buscado traçar algumas diretrizes básicas.

A CLT traz um conceito do teletrabalho no artigo 75-B como a prestação de serviços preponderantemente fora das dependências do empregador, com a utilização de tecnologias de informação e de comunicação que, por sua natureza, não se constituam como trabalho externo.

Não descaracteriza o regime de teletrabalho o comparecimento às dependências do empregador para realização de atividades específicas que exijam a presença do empregado no estabelecimento, como reuniões presenciais, treinamentos ou prestação de contas (CLT, 75-A, par. único).

Trata-se de uma modalidade especial de prestação de serviços, portanto há necessidade de haver pactuação por escrito, especificando as atividades que serão realizadas pelo empregado (CLT, 75-C).

É possível fazer alteração entre o regime presencial e de teletrabalho desde que haja mútuo acordo entre as partes mediante aditivo contratual (CLT, 75-C, par. 1º).

O empregador pode alterar o regime de teletrabalho para o presencial desde que haja um prazo de transição mínimo de 15 dias e com registro em aditivo contratual (CLT, 75-C, par. 2º), não havendo nenhuma sanção para o eventual descumprimento do referido prazo.

Embora não prevista na lei, é possível a transição do regime de teletrabalho para o presencial mediante aditivo ao contrato de trabalho, podendo ser utilizado por analogia o mesmo prazo previsto no artigo 75-C, par. 2, da CLT.

Serão previstas em contrato escrito as disposições relativas à responsabilidade pela aquisição, pela manutenção ou pelo fornecimento dos equipamentos tecnológicos e da infraestrutura necessária e adequada à prestação do trabalho remoto, bem como o reembolso de despesas suportadas pelo empregado (CLT, 75-D).

Um dos aspectos mais importantes do teletrabalho, mas ao qual a CLT não trouxe uma solução adequada, é a responsabilidade pelos custos dos equi-

pamentos, pela manutenção dos insumos e pelas contas de energia elétrica ou de internet, prevendo apenas a possibilidade de um ajuste escrito entre as partes.

O artigo 75-D, parágrafo único, dispõe que tais utilidades não integram a remuneração do empregado, solução que já consta do art. 458, par. 2º, I, da CLT.

Tem prevalecido na doutrina e na jurisprudência o entendimento de que os custos e as despesas próprias do contrato de emprego são ônus do empregador, sendo ele, portanto, o responsável por eventuais despesas que ocorrerem quando da adoção desse regime.

Outro aspecto relevante e que tem causado polêmica é a responsabilidade por acidentes ou por doença profissional causadas no regime de teletrabalho.

O artigo 75-E dispõe que cabe ao empregador instruir os empregados, de maneira expressa e ostensiva, quanto às precauções a serem tomadas a fim de se evitar doenças e acidentes de trabalho.

É certo que nem todos os acidentes do trabalho decorrem de ato inseguro do empregado, e há acidentes e doenças equiparadas que decorrem de sobrecarga muscular. É o caso da tendinite, por exemplo, que pode ocorrer não só pelo descuido do empregado em relação à postura, mas também em razão de exíguos prazos para entrega de trabalhos, metas de difícil cumprimento e esforços repetitivos.

Também têm surgido no regime de teletrabalho problemas psicológicos decorrentes do isolamento do empregado, potencializado no período da pandemia de covid-19. É o caso de síndrome de Burnout, depressão, fadiga, estresse e esgotamento físico, o que exige cuidados das empresas e dos empregados.

Entretanto, é fundamental que o empregador instrua os empregados e adote medidas preventivas para redução dos riscos de acidentes e de doenças profissionais no teletrabalho.

Recomenda-se cautela com o excesso de informações e de carga de trabalho aos empregados em regime de teletrabalho, pois o empregado possui direito à desconexão.

No que tange às responsabilidades das partes contratantes no regime de teletrabalho, em relação ao empregado, basicamente são as mesmas responsabilidades do trabalho presencial, mas há necessidade de assinatura de um termo de responsabilidade em que ele se compromete a seguir as instruções fornecidas pelo empregador em relação a medidas preventivas a fim de evitar doenças e acidentes de trabalho (CLT, art. 67-E, par. único).

Em relação ao controle de jornada e ao pagamento de horas extras no teletrabalho, faz-se mister observar algumas considerações.

Quando do advento da Lei nº 12.551/01, que inseriu o par. único ao artigo 6º, da CLT, houve interpretação de que o artigo 6º passou a representar uma nova forma de hora extra ou de sobreaviso e que a simples presença do uso do computador, do smartphone ou de outros meios telemáticos de comunicação em poder do empregado geraria o direito ao pagamento de horas extras.

Não é essa a interpretação que extraímos do referido artigo e nem a que prevaleceu na doutrina, pois o parágrafo único do artigo 6º, da CLT, reforça o conceito de subordinação jurídica inerente a um contrato de trabalho, que pode ser configurada à distância, não interferindo no conceito de horas extras.

Nesse passo, para que as horas extras possam ser geradas, há necessidade de efetiva demonstração de que os meios eletrônicos tenham sido efetivamente utilizados ao longo da jornada diária, semanal e mensal.

Para que se evite discussões judiciais sobre esse tema, é recomendável que as empresas adotem regras claras em seu regulamento interno estabelecendo limites para a prestação de serviços remotos, uso de e-mail pessoal e corporativo, participação de reuniões por videoconferência e uso de mídias sociais.

A Lei nº 13.467/17 inseriu o inciso III ao artigo 62 da CLT para dispor que os empregados em regime de teletrabalho não estão sujeitos ao controle de jornada.

Por essa razão, criou-se uma celeuma sobre ser ou não o teletrabalho compatível com

o controle de jornada, ou seja, se está ou não ao alcance do empregador aferir a produção e a atividade do empregado nesta modalidade especial de prestação de serviços.

O enquadramento do contrato de trabalho no artigo 62 da CLT retira do empregado o direito a horas extras, a intervalos intra e interjornada e a adicional noturno e seus reflexos, salvo o descanso semanal remunerado.

O fato de o trabalho estar sendo desenvolvido à distância, por si só, não afasta a possibilidade de controle da jornada, pois o serviço externo somente se enquadra no artigo 62 se for efetivamente incompatível com o controle de jornada.

É temerário o empregador interpretar literalmente o artigo 62, III, pois a doutrina tem se posicionado no sentido de interpretar restritivamente o referido dispositivo em razão de sua excepcionalidade, afastando o controle da jornada apenas se efetivamente o trabalho for incompatível com o controle de jornada.

Caso seja possível esse controle, mesmo de forma remota, a doutrina e jurisprudência entendem que são aplicáveis as normas relativas ao controle de jornada, podendo o empregado fazer jus ao pagamento de horas extras nos casos de extrapolação da jornada normal de trabalho.

O teletrabalho pode ser previsto em acordo ou convenção coletiva com prevalência sobre a lei conforme previsto no artigo 611-A, VIII, da CLT.

Segundo levantamento do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE)¹, em 2019 o teletrabalho estava previsto em apenas 1,2% das negociações coletivas. Já em 2020, durante a pandemia de covid-19, houve um aumento de normas coletivas tratando do teletrabalho passando para 13,7%.

De acordo com o mesmo levantamento, os setores com maior proporção de negociações coletivas sobre teletrabalho são os serviços (17,5%) e o comércio (16,3%). Na indústria, o percentual foi menor (9,7%), e entre os trabalhadores rurais o trabalho remoto foi de apenas 1,1%.

Todavia, segundo o estudo do DIEESE, ainda não se observa muita profundidade na regulamentação do tema no âmbito coletivo, pois a maior parte das cláusulas analisadas em 2020 tinha como principais objetos a autorização do home office em razão da pandemia, a definição de normas relacionadas ao

fornecimento de equipamento ou a infraestrutura e a concessão ou a suspensão de auxílios.

Do ponto de vista do empregado, podemos apontar como principais vantagens do teletrabalho o desenvolvimento do labor de acordo com o seu biorritmo; menor autonomia e maior alienação do trabalho; redução do tempo dispendido entre o deslocamento de casa para o trabalho; diminuição do estresse, pois o empregado não ficará mais se submetendo ao trânsito caótico das grandes cidades; vida familiar e social mais intensa; redução da despesa com deslocamento.

Para o empregador, as principais vantagens são a redução do espaço físico e consequentemente a diminuição de custos mobiliários e imobiliários, a circulação mais rápida das informações, a diminuição das horas extras, a redução ou a eliminação de faltas, o aumento de produtividade e aumento da satisfação do empregado.

A sociedade também é beneficiada com a economia de energia elétrica e de combustíveis, com a melhoria do meio ambiente e do trânsito, com a racionalização da utilização dos imóveis urbanos, com a melhoria do relacionamento familiar e com o aumento do mercado de trabalho para pessoas que não podem se locomover ou que possuem dificuldade na locomoção, como pessoas portadoras de deficiências, idosos e mães.

Entretanto, há algumas desvantagens a serem apontadas. No âmbito geral, há um isolamento do indivíduo, a possibilidade de problemas com a saúde física do empregado decorrente da ergonomia ante a má utilização de móveis, problemas psicológicos, enfraquecimento da atuação e da representação sindical, favorecimento da quebra da privacidade, maior facilidade para violação de segredos industriais ou comerciais e redução da subordinação e possibilidade de mal uso dos recursos eletrônicos (internet, e-mail, mídias sociais).

Segundo dados pesquisados pelo professor Fabiano Zavanella no livro *Evolução do Teletrabalho*, pág. 29 e 41, de acordo com pesquisa realizada pelo IPEA, 20,8 milhões de pessoas no Brasil passaram a utilizar o teletrabalho no ano de 2020, o que seria equivalente a cerca de 22,7% dos postos de trabalho.

O autor menciona estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) que indica que deve crescer em 30% o número de empresas que adotam o regime do home office. Destaca também outro estudo da Fundação

Dom Cabral com a Grant Thornton envolvendo 705 profissionais que indica que 54% desses empregados pedirão aos gestores para trabalhar remotamente após a crise, o que indica que há forte tendência da adoção do teletrabalho no regime híbrido ou com parte do tempo de forma descentralizada.

Outro levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA)² aponta que o home office poderá ser adotado por 22,7% das profissões no Brasil, alcançando mais de 20,8 milhões de pessoas e colocando o país na 45ª posição mundial e no 2º lugar no ranking de trabalho remoto na América Latina.

Há vários projetos de lei tramitando no Congresso Nacional visando à regulamentação do teletrabalho. Podemos citar como exemplo o PL 5581/20, que teve origem na Câmara dos Deputados, e o Projeto de Lei (PL) 3512/20, de iniciativa do Senado Federal.

O PL 3512/20, de autoria do Senador Fabiano Contarato (REDE/ES), propõe alteração no art. 75-D da CLT para, em síntese: a) obrigar o empregador a fornecer ao empregado a estrutura necessária e adequada à prestação do trabalho com foco na segurança e no conforto ergonômico e dos órgãos visuais do empregado; b) reembolsar o empregado pelas despesas de energia elétrica, de telefonia e de uso da internet relacionadas à prestação do trabalho; c) haver a possibilidade de dispensa do fornecimento de equipamentos e de infraestrutura necessária por acordo coletivo; d) necessidade de previsão dessas regras em contrato ou termo aditivo escrito; e) as utilidades anteriormente mencionadas não integrem a remuneração do empregado; f) obrigatoriedade do controle de jornada.

O PL 5581/20, de autoria de Deputado Rodrigo Agostinho (PSB/SP), propõe nova regulamentação do teletrabalho, estabelecendo regras para o meio ambiente de trabalho e para a saúde e a segurança do teletrabalhador. Além disso, traz conceitos, princípios e diretrizes com regras objetivas de prevenção de danos e de proteção contra a degradação do meio ambiente de trabalho no ambiente doméstico (home office). Ainda, considera aspectos de ordem física, química, biológica ou psicológica e proteção contra a fadiga e tensões musculares decorrentes de carga excessiva de trabalho.

Ele cria obrigação de adoção de um código de conduta para empresas com mais de 50 empregados que promovem o meio ambiente equilibrado.

Adicionalmente, prevê a possibilidade de adoção de modelo híbrido, cujas regras poderão ser estabelecidas em acordo ou convenção coletiva ou em contrato individual de trabalho, e responsabilidade solidária do empregador em caso de utilização de estações de coworking e similares em regime de terceirização.

Também estabelece a possibilidade de o empregador fazer vistoria no local de trabalho quando se tratar de home office, sendo que a recusa do teletrabalhador afasta a responsabilidade administrativa ou civil do empregador em relação às eventuais consequências.

Dispõe sobre a saúde mental do teletrabalhador com exigência de adoção, pelas empresas com mais de 50 empregados, de políticas internas de prevenção, de educação e de orientação para preservação da saúde mental dos teletrabalhadores.

Além de estabelecer a obrigação para empresas com mais de 50 empregados de manter políticas de gestão para preservação de meio ambiente de teletrabalho equilibrado (NR-17), cria responsabilidade compartilhada entre o empregado e a empresa em relação à prevenção de acidentes de trabalho e de doenças ocupacionais no teletrabalho. Propõe também alteração na Lei nº 8.213/91 para definir o acidente de trabalho e a doença profissional decorrentes da adoção do sistema do teletrabalho.

Dispõe, ainda, sobre a responsabilidade civil do empregador pelos danos pessoais causados ao teletrabalhador, permite a adoção do teletrabalho para os aprendizes e favorecimento às pessoas com deficiência e trata da proteção a pessoas idosas e vítimas de violência doméstica e também da proteção e da privacidade dos dados pessoais e da inspeção do trabalho.

MEDIDA PROVISÓRIA 1.108 E AS ALTERAÇÕES NO REGIME DE TELETRABALHO

A Medida Provisória (MP) 1.108, publicada em 28/03/2022, traz alterações na CLT em relação ao regime de teletrabalho. Altera sua definição para incluir o trabalho remoto, para tratar do controle de jornada como regra, para dispor sobre o modo de aferição do salário, para criar diferenciação entre o teletrabalho e telemarketing e para tratar do tempo de uso das tecnologias, dentre outras matérias atinentes.

Com as novas alterações, passaram a existir três espécies distintas de teletrabalhador: aquele que ganha por jornada (diária, quinzenal ou mensal); aquele

que ganha por produção; e aquele que ganha por tarefa. Assim, passa a ser relevante analisar estas três figuras distintas para avaliar se será necessário ou não o controle da jornada de trabalho e eventualmente a prestação de serviços em regime de horas extras.

Com o advento da Lei nº 13.467/17, foi inserido o inciso II, ao artigo 62 da CLT para excluir do capítulo sobre cumprimento e controle de jornada os empregados em regime de teletrabalho.

Dessa forma, antes da MP 1.108, qualquer empregado que se ativava em regime de teletrabalho estava fora do regime de controle de jornada embora já existisse controvérsia na doutrina sobre esta exceção contida no artigo 62, III, da CLT, pois na maior parte dos casos há recursos tecnológicos capazes de aferir e de controlar a jornada de quem está se ativando no teletrabalho.

Com a MP 1.108, foi alterado o referido dispositivo e inciso para dispor que não estão sujeitos ao capítulo da jornada de trabalho “os empregados em regime de teletrabalho que prestam serviço por produção ou tarefa”. Ou seja, se o empregado estiver no regime de teletrabalho fora das situações anteriormente mencionadas, trabalhando por jornada mensal ou diária, por exemplo, ele estará sujeito ao cumprimento e ao controle da jornada de trabalho.

Em outras palavras, com a nova alteração, o controle de jornada do empregado no regime de teletrabalho passa a ser a regra, ficando enquadrado na exceção do inciso III, do artigo 62, apenas o teletrabalhador que presta serviços por produção ou tarefa.

Trata-se de uma regra benéfica aos trabalhadores e que merece muita atenção dos empregadores, pois altera totalmente a regra anteriormente existente.

Foi alterada a redação do artigo 75-B, da CLT, para dispor que será considerada teletrabalho ou trabalho remoto a prestação de serviços fora das dependências do empregador, de maneira preponderante ou não, com a utilização de tecnologias de informação e

de comunicação, que, por sua natureza, não se configure como trabalho externo.

Dessa forma, a CLT passa a tratar como sinônimos o teletrabalho e o trabalho remoto, admitindo o regime híbrido, pelo qual o empregado pode trabalhar no regime de teletrabalho, exercendo as suas atividades fora ou nas dependências do empregador desde que sejam utilizadas as tecnologias de informação e de comunicação.

Foram inseridos novos parágrafos no artigo 75-B da CLT para estabelecer que: 1) o empregado submetido ao regime de teletrabalho ou trabalho remoto poderá prestar serviços por jornada ou por produção ou tarefa; 2) na hipótese da prestação de serviços em regime de teletrabalho ou de trabalho remoto por produção ou tarefa, não se aplicará o disposto no capítulo da duração do trabalho; 3) o regime de teletrabalho e o trabalho remoto não se confundem e nem se equiparam à ocupação de operador de telemarketing ou de teleatendimento; 4) não constitui tempo à disposição do empregador o tempo de uso de equipamentos tecnológicos e de infraestrutura necessária e de softwares, ferramentas digitais ou de aplicação de internet utilizados para o teletrabalho fora da jornada de trabalho normal, salvo se houver previsão em acordo individual ou em acordo ou convenção coletiva de trabalho; 5) é permitida a adoção do regime de teletrabalho ou de trabalho remoto para estagiários e aprendizes; 6) salvo disposição em contrário estipulada entre as partes, ao contrato de trabalho de empregado admitido no Brasil que optar pela realização de teletrabalho fora do território nacional, aplica-se a legislação brasileira, exceto as regras previstas na Lei 7.064/82; 6) o acordo individual poderá dispor sobre os horários e os meios de comunicação entre empregado e empregador desde que assegurados os repousos legais.

Entendemos oportuna a inserção do parágrafo 7º ao artigo 75-E da CLT para ficar claro que aos empregados em regime de teletrabalho aplicam-se as disposições previstas na legislação local e nas convenções e nos acordos

coletivos de trabalho relativas à base territorial do estabelecimento de lotação do empregado.

Isso afasta a controvérsia existente em relação à aplicação da norma coletiva do teletrabalhador à medida que a regra geral para fins de regime de teletrabalho não é mais a de que prevalece a norma coletiva do local da prestação de serviços, e sim do local do estabelecimento de lotação do empregado.

Houve alteração na redação do artigo 75-C da CLT para excluir a sua parte final, passando a dispor que a prestação de serviços na modalidade de teletrabalho ou de trabalho remoto deverá constar expressamente do contrato individual de trabalho.

Fica instituída a regra de que o empregador não será responsável pelas despesas resultantes do retorno ao trabalho presencial, na hipótese de o empregado optar pela realização do teletrabalho ou trabalho remoto fora da localidade prevista no contrato, salvo disposição em contrário estipulada entre as partes.

Houve inclusão na CLT do artigo 75-F, com obrigação aos empregadores de conferir prioridade aos empregados com deficiência e aos empregados e empregadas com filhos ou criança sob guarda judicial até quatro anos de idade na alocação em vagas para atividades que possam ser efetuadas por meio do teletrabalho ou do trabalho remoto.

IMPACTOS DO TELETRABALHO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC)

O home office, espécie de teletrabalho, embora já utilizado há alguns anos, passou a ser adotado em larga escala e em diversas atividades, inclusive no transporte rodoviário de cargas, em razão da pandemia de covid-19.

Embora adotado, como regra, na área administrativa e comercial das empresas de transporte, o home office criou novos hábitos e um novo padrão de comportamento para os colaboradores, como reuniões on-line, flexibilidade de horário, possibilidade de executar tarefas a distância e até em outras localidades, maior convívio familiar e realização de cursos a distância, dentre outros.

O transporte rodoviário de cargas sofreu um impacto no início da pandemia em função das incertezas, mas logo retomou o ritmo, pois houve segmentos econômicos que não só foram pouco afetados pela pandemia como tiveram aumento de demanda.

No campo das relações trabalhistas, as medidas emergenciais trazidas com a Lei nº 14.020/20, e mais recentemente pelas Medidas Provisórias 1045 e 1046, tiveram aplicação por alguns meses no segmento do transporte de cargas, mas não afetaram o funcionamento dos serviços.

Como o transporte rodoviário de cargas possui a maior parte de suas atividades desenvolvidas externamente, o home office se restringiu a algumas funções específicas das áreas administrativa, comercial e de tecnologia da informação.

A área operacional das transportadoras não sofreu grande impacto com o home office, mas em outros segmentos da economia a adesão foi tão grande a ponto de grandes empresas já terem adotado esta modalidade de prestação de serviços em definitivo para várias funções visando à redução de custos e ao aumento da produtividade.

Com o intuito de discutir a regulamentação do teletrabalho, vale destacar que a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) apoiou a realização do I Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas pela Comissão de Trabalho, Administração e Serviço Público da Câmara dos Deputados. Realizado em 15 de outubro de 2021, o evento foi conduzido de forma híbrida e obteve recorde de público, além de também debater as novas modalidades de contratação e os impactos no transporte rodoviário de cargas.

O evento pode ser acessado na íntegra de forma on-linei.

Uma reflexão que se coloca sobre o tema é se o mercado de trabalho brasileiro está pronto para adotar o novo modelo híbrido.

Acreditamos que sim, pois ele traz mais benefícios do que desvantagens aos atores sociais.

Tendo em vista tanto a ausência de perspectiva de rápido retorno à normalidade em função da pandemia e de suas cepas quanto a redução de custos para as empresas, o home office tende a se fortalecer no país.

Há um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) que avalia que o número de empresas que pretendem adotar o teletrabalho no pós-pandemia deve crescer 30%.

Outro levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) aponta que o home office poderá ser adotado por 22,7% das profissões no Brasil, alcançando mais de 20,8 milhões de pessoas.

Segundo dados do IPEA, em novembro de 2020, o contingente de trabalhadores em home office representava 9,1% dos 80,2 milhões de ocupados e não afastados, ou seja, mais de 7,3 milhões de pessoas. São funções que estão mais adaptadas à conectividade e ao mundo digital.

CONCLUSÕES

É inegável que o teletrabalho e o home office farão parte da rotina do mundo corporativo de forma definitiva, mas há quem entenda que o modelo híbrido, que compatibiliza o teletrabalho com o regime presencial, será uma tendência com a volta da normalidade.

Embora haja aspectos negativos no teletrabalho e que merecem atenção especial pelas empresas, os benefícios dele decorrentes são muito maiores. Em nosso ver, uma futura regulamentação não deve ser muito complexa a ponto de dificultar ou até mesmo de inviabilizar a sua aplicação.

O setor de transporte depende da tecnologia para que possa ser eficiente tanto na gestão administrativa quanto na operacional. Entretanto, por mais que invista em tecnologia, sem as pessoas não se consegue viabilizar o negócio.

As empresas devem estar atentas ao que acontece não só no mercado, mas também com os seus colaboradores. Além disso, devem investir na qualificação de seus empregados e apoiar os recursos humanos (RH),

pois o teletrabalho cria uma nova cultura nas organizações, e a sua inserção nas relações trabalhistas é um processo irreversível.

O primeiro passo é preventivo, no sentido de instruir os empregados, de maneira expressa e ostensiva, quanto às precauções a serem tomadas a fim de evitar doenças e acidentes de trabalho.

O segundo passo é permitir que os colaboradores no home office continuem integrados aos objetivos da empresa e que eles possam interagir com os demais colaboradores, sendo de extrema relevância o papel do RH estratégico.

O teletrabalho precisa de uma regulamentação para que fiquem mais claras as responsabilidades de empregado e de empregador quanto aos custos dele decorrentes, a observância das regras de segurança e de saúde do trabalho, os benefícios aplicáveis e as regras para o regime híbrido, cuja adoção após a pandemia é uma forte tendência no mundo corporativo.

Creemos que a revolução tecnológica está criando uma nova fase do direito do trabalho, na qual necessariamente a legislação deverá se adaptar às novas modalidades de contratação, buscando adequá-las à realidade socioeconômica e, sobretudo, às necessidades dos atores sociais.



Narciso Figueirôa Junior
Assessor jurídico da
NTC&Logística

A COMJOVEM se reinventou para superar a pandemia e impactar o TRC

A trajetória da nossa coordenação da COMJOVEM nacional começou em 2020. Estávamos muito ansiosos para iniciar a gestão, até porque a responsabilidade era grande. Afinal, assumir logo depois de Ana Jarrouge era realmente uma responsabilidade enorme, mas ela sempre zelou por essa transição, e tanto eu quanto Antonio Ruyz estávamos sendo preparados há alguns anos para a sucessão.

Nosso time ainda teve um importante reforço quando Joyce Bessa aceitou o convite para fazer parte da coordenação, momento a partir do qual iniciamos o planejamento.

Passamos os primeiros meses daquele ano planejando e sonhando, colocando no papel vários projetos e inovações que queríamos trazer para a COMJOVEM.

No entanto, mal deu tempo de concluir a idealização e a covid-19 atingiu o Brasil. A pandemia chegou e nos privou de toda a liberdade, do nosso valioso direito de ir e vir. Nos restou apenas o trajeto entre nossas casas e as empresas, até porque o transporte não parou nesse período.

Ficamos todos sem chão e sem saber direito o que fazer já que tudo era uma grande no-

vidade. Afinal, estávamos vivendo em uma pandemia e, desde 1906, quando aconteceu a última, ninguém mais tinha passado por isso. Portanto, para superar aquele momento, a gente teve que se reinventar.

Fomos forçados a nos adaptar e a trazer novidades para a COMJOVEM seguir atuando com excelência. Demos tiros no escuro, mas conseguimos encontrar na internet meios para contornar a situação que foram um sucesso. Nosso grande objetivo sempre foi, diante das adversidades e das incertezas do momento, transmitir informações para ajudar os jovens empresários do setor.

Então, durante um bom período, tivemos que viver somente nesse mundo digital. A nova realidade era ver nossos amigos pela câmera e dar continuidade aos projetos pela internet. Foi assim que tivemos a conquista de realizar o encontro nacional da comissão no formato on-line, conseguindo dar sequência às atividades.

Pouco tempo depois, Ruyz saiu da coordenação para assumir a presidência do Sintropar. Com isso, Geovani Serafim entrou na equipe quando a situação estava começando a voltar ao normal. Algumas restrições da pandemia ainda continuavam, mas pudemos fazer alguns eventos híbridos e conseguimos ver nossos amigos de novo. Foi possível recomeçar o relacio-

namento entre as pessoas, que acredito ser o grande espírito COMJOVEM.

Tudo começou a melhorar a partir de então, e tivemos uma grande retomada dos eventos. Em 2022, já conseguimos realizar alguns itinerantes e a Conet, sem falar que vamos organizar o encontro de 15 anos da COMJOVEM nacional e festejar essa data maravilhosa.

Em suma, o principal ganho que tivemos durante esses últimos anos foi a experiência. Nós tivemos uma vivência única e aprendemos coisas que não são ensinadas dentro de uma universidade. Por isso, só tenho a agradecer a cada um que acreditou e que fez parte da COMJOVEM. Tudo isso só foi possível graças a vocês.



André de Simone

Vice-presidente para assuntos do Jovens Empresários da NTC&Logística e coordenador nacional da COMJOVEM

Ser indicada para atuar como vice-coordenadora da COMJOVEM nacional foi um grande prazer. Fiquei supercontente e estava animada com o início após a virada do ano, mas logo em março já veio a pandemia e ficamos sem saber o que fazer. Como íamos conduzir a COMJOVEM? Foi um verdadeiro mix de incerteza, medo e curiosidade.

Tivemos que vencer muitas barreiras e criar novos movimentos, como o itinerante on-line, para nos adaptar às circunstâncias. Tudo passou a ser feito de frente para uma câmera e conversando apenas pela internet, hábitos que eu não tinha em meu cotidiano. Para mim, a palavra melhor define todo esse processo é superação.

Acredito que consegui me superar e entregar um bom resultado – todo o time da COMJOVEM nacional, aliás, conseguiu fazer uma bela entrega.

Além disso, a comissão também tem um fator diferenciado, que é quando entramos nas entidades. São nessas horas que realmente conhecemos os desafios daquelas instituições e que podemos definir quais estratégias tomar, além de como e com quem devemos falar. Tudo isso nos

ajuda a lidar com uma situação inusitada e acaba nos engrandecendo como pessoa.

Digo isso porque nossa atuação na COMJOVEM é completamente diferente da que temos em nossas empresas. São maneiras de lidar e acessos distintos nos dois ambientes. Na coordenação nacional da COMJOVEM dependemos de nossos parceiros para tomar uma decisão, e isso também nos coloca em outra posição e nos ajuda a crescer profissionalmente.



Joyce Bessa

Vice-coordenadora nacional da COMJOVEM



Receber o convite para fazer parte da coordenação nacional da COMJOVEM, para mim, foi motivo de muito orgulho. Ao mesmo tempo, foi uma surpresa, já que em 2019 eu havia recebido o desafio de coordenar o núcleo de Joinville sem nenhum vice para me auxiliar.

Durante os dois anos em que estive à frente da comissão em Joinville, fomos o núcleo que mais pontuou em todo o país. Apesar disso, eu sinceramente não esperava pela indicação. Até porque, quando recebi aquela missão, eu me dediquei com afinco como forma de agradecer e de retribuir à altura do efeito que a comissão tem em minha vida pessoal e profissional, e não com objetivo de chegar à COMJOVEM nacional.

Acredito que recebi o convite justamente pelo bom trabalho realizado no núcleo de Joinville. Confesso que fiquei assustado na hora da indicação, pois havia acabado de receber alta do hospital após ter sido internado com um AVC. Além disso, o médico havia passado meu diagnóstico: eu tinha uma doença autoimune.

Isso significava que eu teria que desacelerar e mudar minha rotina corrida, então precisei pensar bastante antes de responder. Refleti muito, conversei com a minha esposa e decidi aceitar o desafio.

Quando os trabalhos iniciaram, percebi de cara que não seria fácil, com reuniões semanais e diversos eventos on-line na agenda. Conciliar tudo isso com minhas outras atividades, como dar atenção à minha família e à minha empresa, que é pequena e depende muito da minha presença nas filiais e na matriz, era complicado. Sem falar no trabalho voluntário que adoro fazer no corpo de bombeiros de Joinville e nos meus estudos, já que havia feito minha inscrição na pós-graduação em gestão de negócios da Dom Cabral e também no MBA do TRC pela Católica de Santa Catarina.

Embora o dia tenha 24 horas para todo mundo, encontrar tempo para todas essas tarefas e dar o seu melhor não é nada fácil. E aí vem a insegurança e a

sensação de dar mais atenção à tarefa e não conseguir se entregar da mesma maneira a outra. Eu sempre me culpo muito e fico com medo de não estar entregando o meu melhor, só que, aos poucos e com a ajuda dos meus colegas André e Joyce, fui aprendendo a lidar com isso.

Passei a participar dos eventos, fui ganhando confiança e então as coisas foram fluindo, mesmo que com certa dificuldade, já que os eventos são on-line, e engajar a participação dos integrantes e movimentar a comissão não são tarefas fáceis. No entanto, a coordenação já sabia como fazer isso com maestria e a se reinventar, pois fizeram isso em 2020, assim que surgiu a pandemia.

A minha ficha caiu só mesmo quando enfim chegou o meu primeiro Encontro Nacional da COMJOVEM. Depois de muita incerteza se ele iria ou não acontecer, lá estava eu, agora como coordenador desta conceituada comissão de jovens empresários, apresentando um evento de tal porte, em nível nacional e para mais de 300 pessoas. Entretanto, fiquei muito feliz e confiante ao lado dos meus colegas, entregando prêmios aos núcleos e tendo a certeza de ter contribuído para a organização de um dos melhores encontros já realizados, com muitas novidades e em um formato inovador.

Em 2022, no meu segundo ano na coordenação, sinto que estou um pouco mais leve e mais confiante, embora continue com a mesma vida corrida e precisando conciliar família, empresa, bombeiros e estudos. Agora um pouco mais corrida com a liberação dos eventos presenciais e com agenda lotada de viagens pelo país, participando de seminários itinerantes, Conet, Olhar Empresarial, Seminário do TRC em Brasília, visitas técnicas a fornecedores e transportadores, além de constantes reuniões para debater e para construir o melhor encontro nacional da comissão em comemoração aos 15 anos. Para mim, no entanto, é uma honra.

Resumo esses dois anos como vice-coordenador nacional em uma única palavra: gratidão. Gratidão pela paciência e pela ajuda dos colegas de coordenação, pelo carinho e pela amizade que recebo dos integrantes de norte a sul. Gratidão também pelo apoio da equipe de comunicação e por todos que trabalham na NTC e que me recebem muito bem.

Hoje vejo a importância que tem fazer parte desta entidade tão importante que é a NTC&Logística, que defende os interesses do setor e que já trouxe muitas conquistas. Sou extremamente feliz por fazer parte dessa história.



Geovani Serafim
Vice-coordenador
nacional da COMJOVEM

REPRESENTATIVIDADE EM TODO O 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 MÍDIAS**

@sindipesa

@sindipesa



www.sindipesa.org.br

Panorama do índice nacional do custo de transportes – 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, de estatísticas do setor, de estudos macroeconômicos e de formação de índices de custos referenciais que medem a inflação do setor. Dentre eles, os dois com mais 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).

O INCTF e o INCTL têm como principal objetivo 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 por todas as entidades que representam o transporte (sindicatos e federações), bem como em outros meios de comunicação. Servem, ainda, como 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, portanto caracteriza-se por ter pesos variáveis e quantidades fixas (base de ponderação constante).

A fórmula do Índice de Laspeyres Modificado foi elaborada pelo Census of Bureau dos Estados Unidos nos anos sessenta. É a fórmula de cálculo de número-índice mais usada no mundo inteiro, pois atende a grande parte das propriedades desejadas para um número-índice estabelecidas por Fisher (1922). Contudo, como pressupõe quantidades fixas, índices desse tipo precisam ter sua base de ponderação atualizada de tempos em tempos, o que é uma preocupação constante do DECOPE/NTC&LOGÍSTICA.

ÍNDICE DA CARGA FRACIONADA

A estrutura da planilha de custos da carga fracionada que serve como base para o Índice Nacional de Custos de

Transporte da Carga Fracionada (INCTF) é composta pelos custos operacionais de transferência – caminhão trucado com baú de alumínio –, pelos custos de coleta e distribuição – veículo ¾ baú de alumínio – e pelas despesas administrativas e de terminais.

Os principais insumos da estrutura de custos da carga fracionada são salários dos motoristas, de ajudantes e de oficina; remuneração de capital; depreciação de veículos e de equipamentos; seguros do casco do veículo e da carroceteria; seguro contra terceiro; licenciamento; pneus; manutenção; combustível (óleo diesel e arla-32); lubrificação; rodoar; recapagem; óleo de câmbio e cárter; despesas administrativas, entre outras.


A série histórica do INCT tem como base 30/06/94 igual a 100, e a partir da edição do Plano Real (julho de 1994) os contratos passaram a ser reajustados anualmente. Seu funcionamento se dá como um índice de inflação (IPCA, IGP e INPC, por exemplo), porém apenas em relação ao setor de transporte (insumos e salários, por exemplo).

O INCTF mede a evolução de todos os custos da carga fracionada, incluindo transferência, coleta e distribuição, custos administração e de terminais. Nesses custos, não

INCT-F DECOPE/NTC DE AGOSTO/21 A AGOSTO/22

ÍNDICE NACIONAL DE CUSTOS DE TRANSPORTE DE CARGA FRACIONADA INCTF								
MÊS DE REFERÊNCIA								AGOSTO 22
Percurso	Distância (km)	Número Índice	Variação Acumulada desde julho/94 (%)	Variação Acumulada 36 meses (%)	Variação Acumulada 24 meses (%)	Variação Acumulada 12 meses (%)	Variação Acumulada Anual (%)	Variação Mensal (%)
Muito Curtas	50	945,04	845,04	41,75	35,44	11,52	9,81	(0,23)
Curtas	400	949,09	849,09	44,98	38,86	13,47	10,80	(0,57)
Médias	800	953,27	853,27	46,16	40,42	14,66	11,43	(0,76)
Longas	2.400	981,89	881,89	47,97	43,40	17,40	12,75	(1,18)
Muito Longas	6.000	1034,02	934,02	52,14	48,44	20,72	14,28	(1,65)

Fonte: Decope/NTC&LOGÍSTICA



ÍNDICE NACIONAL DE CUSTOS DO TRANSPORTE

CARGA LOTAÇÃO | INCT-L

MÊS DE REFERÊNCIA:

AGOSTO|22

PERCURSO	DISTÂNCIA (km)	Número Índice	Variação Acumulada 60 Meses (%)	Variação Acumulada 48 Meses (%)	Variação Acumulada 36 Meses (%)	Variação Acumulada 24 Meses (%)	Variação Acumulada 12 Meses (%)	Variação Acumulada Anual (%)	Variação Mensal (%)
Muito curto	50	378,86	86,13	76,40	62,26	51,66	18,30	11,48	0,09
Curto	400	380,93	84,55	75,88	62,49	55,25	23,24	14,86	-0,98
Médio	800	382,31	84,29	75,88	62,81	56,78	25,12	16,21	-1,40
Longo	2.400	381,37	83,07	75,35	62,61	58,53	28,01	18,02	-1,90
Muito longo	6.000	380,09	82,24	74,94	62,34	59,31	29,58	18,92	-2,13

Fonte: DECOPE | NTC&LOGÍSTICA

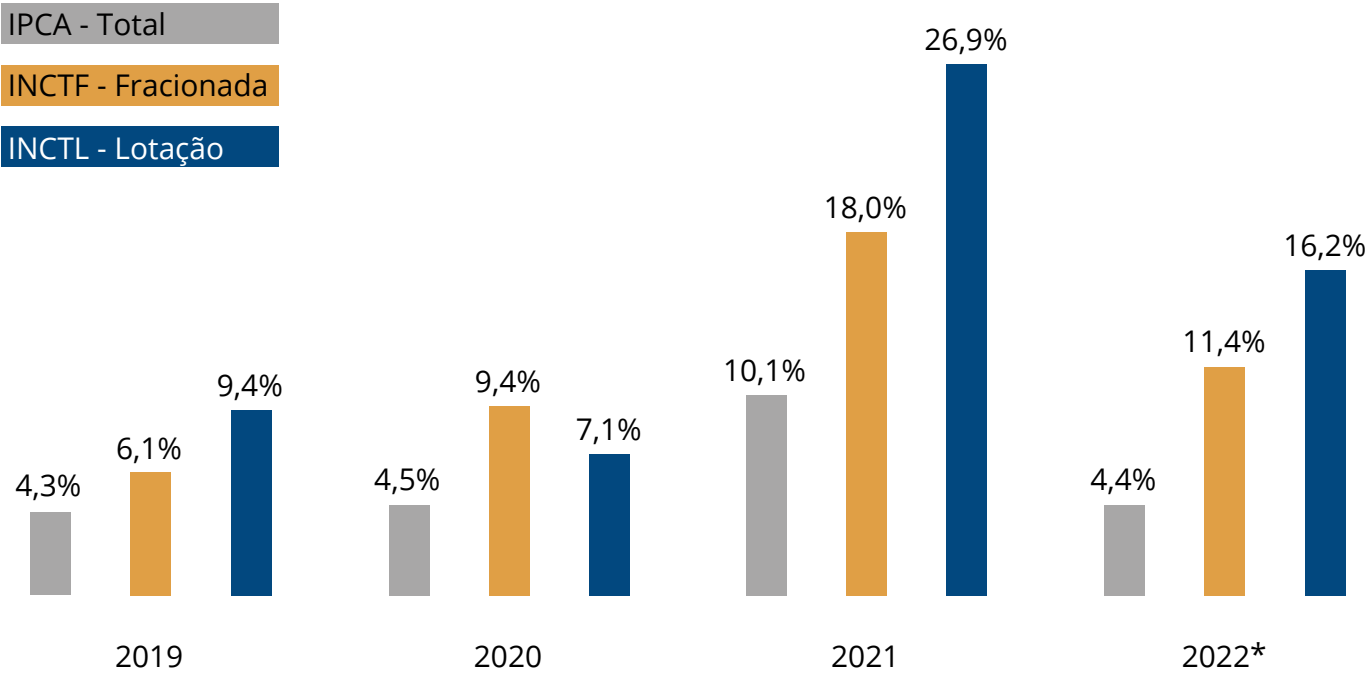
estão contemplados impostos, pedágios e margem de lucro, e a atualização dos preços que compõem o índice é feita mensalmente por meio de pesquisas de mercado.

ÍNDICE DA CARGA LOTAÇÃO

A estrutura da planilha de custos da carga lotação que dá base ao INCTL é composto pelos custos operacionais de um cavalo mecânico e um semirreboque baú duralumínio com 3 eixos utilizado na operação de lotação, mais os custos administrativos e de terminais.

Dentro desta estrutura, é apurado periodicamente, por meio de pesquisas de mercado, o preço à vista de insumos como caminhão, carrocerias, pneu, câmara, protetor, óleo diesel, óleo lubrificante, rodoar, lavagem, recapagem, salários do motorista, salário de oficina, salários administrativos, despesas administrativas, óleo de câmbio e de cârter, seguros do casco do veículo e da carroceria, seguro contra terceiros, despesas com rastreamento, entre outros. Da mesma forma, a atualização dos preços dos insumos do INCTL é feita mensalmente por meio de pesquisas de mercado.

IPCA Total versus INCT
Fracionada & Lotação - Variação % ao ano



Fonte: IBGE e NTC / Elaboração: Decope

O INCTL reflete a variação dos custos do transporte rodoviário de cargas fechadas ou lotações, ou seja, ele mede a evolução de todos os custos da carga completa, incluindo a transferência, a administração (custos indiretos), gerenciamento de riscos e custo valor. Assim como o INCTF, ele também não contempla impostos e a margem de lucro na sua apuração.

OS CUSTOS E A INFLAÇÃO PARA O SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

Ao longo de 2019, observamos que o INCT teve uma ascensão acima da inflação oficial do IPCA de igual modo no ano seguinte, no entanto a partir de 2021, no período pandêmico teve um ritmo crescente exponencial, quando comparado com o IPCA e alcançando o seu pico, a inflação do setor de transporte rodoviário de carga, no ano de 2021 atingiu patamar histórico, o INCTL bateu o seu maior desde a sua criação em 2003 alcançando 26,9% e, o INCTF, com 18,0%, só teve um valor superior há 26 anos, ou seja, em agosto de 1995.

Devido à guerra inflacionária dos insumos de produção, os fornecedores estão ajustando os seus custos e, consequentemente, repassando essas pressões para os transportadores por conta do momento pandêmico. Desta maneira, isso é refletido nos indicadores do transporte e galga variação percentuais monumentais.

Por fim, estima-se que essa escassez tem sido o principal responsável pelos constantes aumentos reais. Contudo, no segundo semestre de 2022, observamos a desaceleração da inflação e o controle da inflação, muito por conta do controle da pandemia e também do aumento da oferta de bens e de serviços mundialmente.

Como atividade meio, o transporte sofre imediatamente as consequências da pressão dos insumos dos setores produtivos, como também foi um dos primeiros setores a sentir o impacto inflacionário e está sendo um dos primeiros a sair dela.

O setor passou repentinamente por um processo de recomposição dos fretes e está ajustando os seus custos de produção e, consequentemente, essas pressões para os transportadores. Por isso é imprescindível que sejam repassados de forma imediata o acumulado dos aumen-

tos de combustível para manter a saúde financeira e para que seja mantido o equilíbrio do mercado do transporte rodoviário de carga.

Notadamente, vemos a ascensão da inflação em níveis altíssimos globalmente, embora aqui fletamos com um controle inflacionário. É oportuno lembrar que estamos passando por um período difícil, com os combustíveis acumulando um aumento estratosférico de 53,97% em 12 meses, mesmo com guerra entre Rússia e Ucrânia que persiste sem a previsão de um cessar fogo aliada a aumentos de custos dos demais insumos na casa de 20 a 30%.

Dessa maneira, notamos que o transportador, somente ao longo do ano, absorveu quatro reajustes de diesel que já acumula uma variação de 67,95%. Além disso, o segundo maior custo do TRC foi a mão de obra reajustada. O reajuste salarial médio ficou em 12,0%, e, como este custo representa em média 20%, seu impacto no setor ficou em torno dos 2,4% (20% sobre 12,0%). Como se não fosse suficiente, os demais custos, como o dos veículos, de pneus, de manutenção, de rodar e outros, tiveram aumento por conta do reajuste dos insumos e da mão de obra.

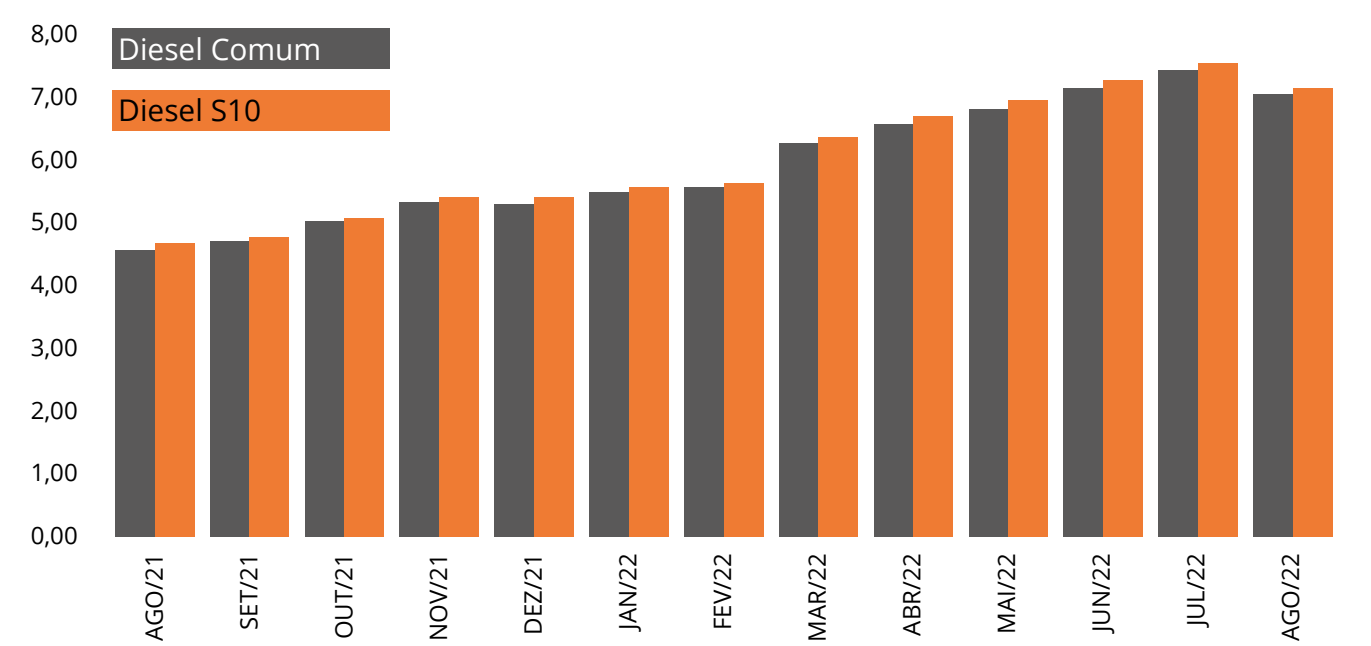
COMBUSTÍVEL – DIESEL

O ano iniciou com um aumento expressivo de combustível. Em 12 de janeiro, a Petrobras anunciou reajuste de 8,1% e em 11 de março um reajuste na magnitude de 24,9%, assim desafiando as empresas a um repasse imediato desse custo para o embarcador para que haja um equilíbrio do mercado de transporte. Não sendo suficiente, no princípio de maio houve outro reajuste de 8,89% para o diesel, e por fim em 18 de julho outro exponencial aumento de nada menos que 14,2%, acumulando um gigantes repasse no ano de 67,95% praticado nas distribuidoras. No entanto, vale ressaltar que essas variações causaram um impacto na bomba, acumulando no ano uma variação de 38,94% acompanhada pelo preço médio Brasil divulgados pela ANP, que se incorpora integralmente ao preço final.

Ano 2022	Diesel (R\$/litro)	Reajuste (%)
12 de janeiro	3,61	8,10%
11 de março	4,51	24,90%
10 de maio	4,91	8,87%
18 de junho	5,61	14,26%
Alta acumulada	-	67,95%

Fonte: Petrobrás / Elaboração: DECOPE

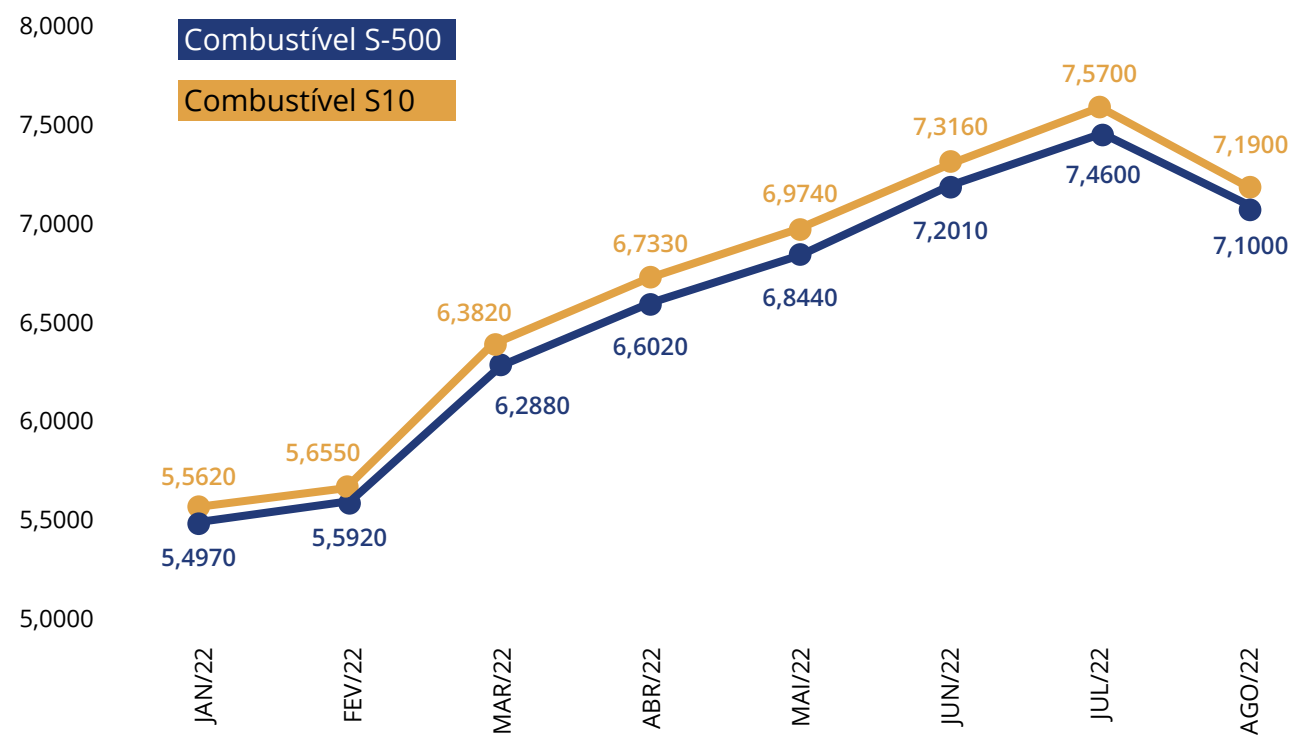
Evolução do Diesel (R\$)
Variação mensal – últimos 12 meses



Fonte: ANP e NTC / Elaboração: Decope

Variação do Diesel

Média Brasil (Variação % ano)



Fonte: ANP e NTC / Elaboração: Decope

É evidente que o peso do combustível nos custos do transporte é calculado em função da quilometragem que o veículo roda em suas operações. Dessa 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

Os reajustes salariais do setor atingiram em 2022 a média de 12%, sendo que em sua maioria o repasse será fracionado. Ou seja, a primeira parcela tem como mês base maio e aplica em torno de 10%. Além disso, a liquidação sofre reajuste sendo aplicada em 2,00% entre outubro e novembro. Vale ressaltar que o índice base é o Índice Nacional de Preço ao Consumidor (INPC), que acumulou uma variação de 12,47% entre abril de 2021 e abril de 2022. Neste caso, por se tratar de um custo fixo, o peso da mão de obra tem maior participação nas operações em que 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

De igual modo, o veículo e seu implemento têm uma participação expressiva, até porque seu valor influencia os custos de manutenção e de taxas e impostos, que têm como base o valor do veículo, além do seguro do casco, da depreciação do veículo e da remuneração do capital empatado.

O valor do veículo subiu substancialmente neste ano. O veículo rodoviário foi o que teve maior variação, expressivos 13,57%, seguido do veículo urbano utilizado na operação de transporte de coleta/entrega com 10,21%. O semirreboque da lotação teve uma variação colossal de 58,42%, e o caminhão trucado da fracionada uma expressiva variação de 26,54% ao longo do ano.

DESPESAS INDIRETAS (ADMINISTRATIVAS)

As despesas indiretas têm papel significativo no segmento de carga fraciona-

da, podendo em alguns casos representar 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 a mão de obra administrativa, energia elétrica, água e juros.

Em 2022, acumulou-se um aumento de 9,0% para a carga fracionada e de 5,52% para a lotação.

DEMAIS INSUMOS

Os outros insumos que tiveram variação contundente foram a manutenção com variação de 6,01%, seguros com 12,87% e o pneu com 7,83%.

Por fim, visualizamos que o Brasil deve começar a se reerguer para valer em 2023, dando possibilidade aos transportadores de começar a recuperar pelo menos uma parte do que foi perdido nos últimos anos com a recessão.

Mas é necessário que o transportador faça a sua parte: precisam urgentemente, em primeiro lugar, valorizar o serviço que presta, pois ele é trabalhoso e possui muitos riscos; em segundo lugar, cobrar e ser remunerado de forma justa e adequada pelo serviço que entrega; e lembrar sempre que cobrar frete é tão complexo como o serviço que se presta, para o qual, infelizmente, não há o milagre da simplificação.



Lauro Valdivia
Engenheiro do Transporte
e Assessor Técnico da
NTC&Logística



Fernando Sebastião da Silva
Economista e
Assessor Técnico da
NTC&Logística

A integração nacional na repressão aos delitos de carga

Desde meados da década de 1990, o transporte rodoviário de cargas (TRC) convive com um cenário de altos índices anuais de roubos, o principal dentre os delitos de desvios de cargas, representando da ordem de 91% do total das ocorrências registradas.

A área da NTC&Logística responsável por segurança identificou, desde aquela época, a necessidade de se enfrentar o problema priorizando seus esforços em duas vertentes de atuação. Em nível conjuntural e estratégico, essas duas vertentes apresentam-se como as causas principais do cenário adverso que o TRC enfrenta cotidianamente contra a pirataria da carga. São elas:

1. Buscar a estruturação de um sistema nacional que, sob coordenação da área federal, integre todas as instâncias estaduais (policiais e fazendárias, especialmente) com responsabilidade no combate aos delitos de carga.

2. Buscar, junto aos legisladores do Congresso Nacional, o agravamento da legislação penal aplicável aos crimes de carga, especialmente em relação ao roubo e à receptação, porque a cominação de penas definida para esses delitos em nosso Código Penal (CP) mostrava-se à época – e, no que diz respeito à receptação, até hoje vigente – muito branda para a gravidade desses crimes. Na prática, isso permite que os infratores se valham da leniência das leis para obter a liberdade e reincidir em suas práticas criminosas em um ambiente de impunidade que causa desalento ao TRC e à sociedade em geral.

Ao longo de quase três décadas de esforços nesses dois focos prioritários de atuação, temos conquistas importantes a destacar. Porém, lado outro, ainda há muito trabalho a se desenvolver na seara da repressão aos delitos de carga para que o segmento transportador rodoviário tenha dias mais tranquilos em sua relevante missão de contribuir para o abastecimento logístico da nossa sociedade.

Inicialmente, centrando a abordagem nas demandas do TRC em relação ao aprimoramento da legislação penal aplicável aos delitos de carga, o entendimento unânime é de que, para mitigar os altos índices de roubos e de receptação (lembrando que a receptação é o crime que acolhe as práticas criminosas antecedentes de roubo, furto, apropriação indébita, contrabando, descaminho e falsificação), temos que penalizar com mais rigor os autores desses crimes, aplicando-lhes penas restritivas da liberdade maiores, de modo a isolá-los do convívio social e a impedi-los das práticas delitivas. Há que se considerar, também, que esse maior rigor penal deverá servir como fator de dissuasão para potenciais criminosos em relação a esses delitos. Daí porque, nessa ótica, a atuação política do TRC junto aos legisladores tem por propósito maior criar um arcabouço jurídico que ofereça aos aplicadores da lei, nas instâncias policiais e judiciárias, dispositivos legais para aplicar penalidades severas aos criminosos que causam danos ao transporte de cargas.

Nessa vertente de atuação, a mais importante conquista foi obtida com o agravamento penal do crime de roubo (art. 157/CP) a partir da vigência da Lei nº 13.964/19, mais conhecida como Pacote Anticrime. Pelo novo texto, as situações de roubo de cargas podem ser penalizadas com até 20 anos de prisão e podem ser tipificadas como “crime hediondo” sempre que, na ocorrência, se configurar o emprego de arma de fogo ou o sequestro temporário do motorista. Além disso, uma vez enquadrado o crime como hediondo, o infrator deverá cumprir de 40% a 70% da pena em regime fechado para, só então, habilitar-se à progressão ao regime semiaberto e se beneficiar de possíveis saídas temporárias. Durante anos, o TRC lutou para agravar a pena aplicável ao roubo de cargas, e nosso esforço foi recompensado, porque a lei hoje permite penalizar adequadamente os assaltantes de carga! O TRC fez a sua parte, e cabe agora aos aplicadores da lei cumprirem o seu papel!

Nas demais demandas legislativas para crimes contra o TRC, a prioridade agora está voltada para o agravamento penal dos delitos de receptação (art. 180/CP), em relação tanto à pessoa física quanto à pessoa jurídica. Vale lembrar, também, o interesse em penalizar com mais rigor as práticas criminosas do uso ilegal do jammer e do saque de cargas. Nessas três demandas, apesar dos esforços desenvolvidos ao longo dos anos, nada de concreto temos hoje. A legislação vigente é absolutamente inadequada e não contribui para o enfrentamento desses delitos. Para o TRC, resta não esmorecer e persistir na luta para alcançar esses objetivos!

Feitas as considerações pertinentes ao aprimoramento da legislação penal, é hora da abordagem principal deste texto analítico, que inclusive estampa o título desse artigo: a integração nacional na repressão aos delitos de carga.

É indiscutível que a necessidade primordial do TRC sempre foi (e será) a existência de respostas operacionais, da parte governamental, para reprimir as ações criminosas praticadas contra o transporte de cargas. Embora, por sentimento de justiça, se deva reconhecer o profícuo trabalho desenvolvido ao longo dos anos pelos organismos federais e estaduais no enfrentamento aos delitos de carga, a verdade é que, com as devidas exceções, as ações operacionais foram sempre desenvolvidas em nível regional



pelos organismos responsáveis. Daí porque, como principal interessado na integração de esforços para maior eficácia no combate aos delitos de carga, o TRC, desde a década de 90, assumiu o protagonismo na construção de um sistema nacional, legalmente constituído, congregando instâncias governamentais federais e estaduais e com a participação efetiva dos setores privados para repressão aos delitos de carga em nosso país.

Em sintética retrospectiva, em agosto de 1997 foi apresentado o projeto de lei que, em 09/02/2006, tornou-se a Lei Complementar nº 121/06 e criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e

Roubo de Veículos e Cargas em nosso país. Mais de nove anos se passaram até que, em 23/12/2015, o Decreto nº 8.614/15 regulamentou a lei. Em seu texto, definiu a existência de um comitê gestor para gerir o sistema nacional e conduzir a política nacional de enfrentamento aos delitos contra veículos e cargas. Para nós do TRC, ver a estruturação formal de um sonhado sistema nacional após 18 anos de intenso trabalho junto aos Poderes Legislativo e Executivo – ou seja, o coroamento dos esforços desenvolvidos – foi motivo de imensa satisfação!

O Comitê Gestor, de 2016 até o primeiro semestre de 2021, dedicou-se a estruturar-se

internamente, a compreender as diferentes realidades do roubo de cargas no país e a definir conceitos sistêmicos e estratégias de atuação. Como exemplo maior, realizou-se a definição de um conceito de “carga” para padronização do levantamento estatístico nacional de modo a eliminar as distorções hoje constatadas pela diversidade de padrões em uso. Em termos operacionais, pouco produziu nesse período, até por conta dos reflexos da pandemia que inibiu as práticas operacionais.

Porém, a partir de meados de 2021, a atuação do Comitê Gestor é digna dos maiores reconhecimentos. Dentre as principais realizações, alinham-se:

1. A realização de três reuniões de grande expressão buscando a integração das autoridades responsáveis na repressão aos delitos de carga (a primeira, em Brasília, reunindo delegados titulares das delegacias especializadas do país; a segunda, em Recife, reunindo organismos policiais da Região Nordeste; e, a terceira, em Cuiabá, reunindo representantes das Regiões Centro-Oeste e Norte). Após a estratégia de integração regional, o próximo passo será a realização de encontros nacionais.

2) O desencadeamento de 47 operações de repressão a organizações criminosas, com apreensão de veículos e de cargas desviadas e com a prisão de mais de uma centena de infratores.

3) Estudos aprofundados para implantação da tecnologia de rastreamento em todas as mercadorias em trânsito no país.

4) Gestões junto aos estados para adoção do conceito padrão de “carga”, com vistas a um levantamento estatístico mais realista do cenário nacional.

Em conclusão, reafirmamos nossa visão inicial. Muito se construiu ao longo de 30 anos considerando as vertentes de atuação elencadas pela área de segurança da NTC&Logística – até porque, de rigor, nada existia em termos de integração nacional. Porém, em visão prospectiva, há um longo trabalho pela frente: de um lado, acompanhar os trabalhos do Comitê Gestor para que ele não perca o foco em dar as respostas operacionais necessárias ao TRC; de outro, persistir nos esforços junto ao Poder Legislativo para o aprimoramento da legislação penal aplicável, prioritariamente em relação ao crime de receptação, tanto para o infrator quanto para o estabelecimento envolvido no crime.

Gestão Francisco Pelucio – 2020 a 2022

Principais ações na área da segurança

- *Acompanhamento diário, por meio de fontes formais e informais, da situação dos roubos de carga nas áreas de maior incidência no país.*
- *Levantamento estatístico anual (em ocorrências e valores subtraídos) do roubo de cargas no país com divulgação nos principais órgãos de imprensa do Brasil.*
- *Manutenção dos laços de relacionamento com organismos policiais (Polícia Federal, Polícia Rodoviária Federal e Delegacias Especializadas de Repressão aos Delitos de Carga estaduais, principalmente) e com gestores de segurança privada. Isso permite que as demandas das empresas do TRC recebam apoio em assuntos de segurança em qualquer região do país.*
- *Atuação política junto ao Ministério da Justiça e Segurança Pública para reativação dos trabalhos do Comitê Gestor responsável pela implantação do Sistema Nacional de Combate aos Delitos de Carga criado pela Lei Complementar nº 121/06. O Comitê Gestor reativou suas atividades em meados de 2021 e vem realizando um excelente trabalho de integração dos organismos federais e estaduais responsáveis pelo enfrentamento dos delitos de carga no país.*
- *Apoio material e estrutural, definido em Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre as partes, para implantação de uma Base Operacional da Polícia Federal no estado de São Paulo, com foco na repressão ao roubo e na receptação de cargas. A base iniciou seus trabalhos em setembro de 2021 e vem apresentando excelentes resultados.*
- *Acompanhamento sistemático da tramitação de 41 projetos de lei (20 na Câmara dos Deputados e 21 no Senado Federal) relacionados à área de segurança e do interesse do TRC, com a realização de estudos técnicos e a elaboração de pareceres e de emendas pertinentes aos projetos.*



Roberto Mira
Vice-presidente de
Segurança
NTC&Logística



Coronel Paulo Roberto de Souza
Assessor de Segurança
NTC&Logística

Atuação próxima da NTC&Logística em apoio ao transportador durante a pandemia

A pandemia de covid-19 causou forte impacto no Brasil durante mais de dois anos e remodelou muito do que pensávamos e entendíamos da nossa sociedade. Para a NTC&Logística, essa percepção não foi diferente.

Os desafios gerados pela crise forçaram a entidade a se reinventar para seguir próxima de seus associados mesmo sem o contato pessoal. Além disso, também precisava continuar atuante nas questões que sempre fizeram dela uma associação respeitada e com credibilidades nos diferentes âmbitos de atuação.

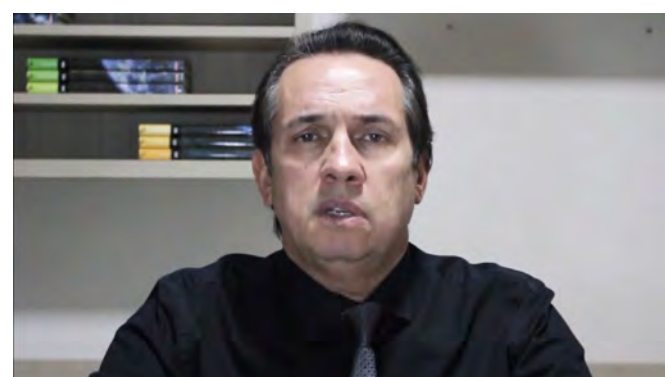
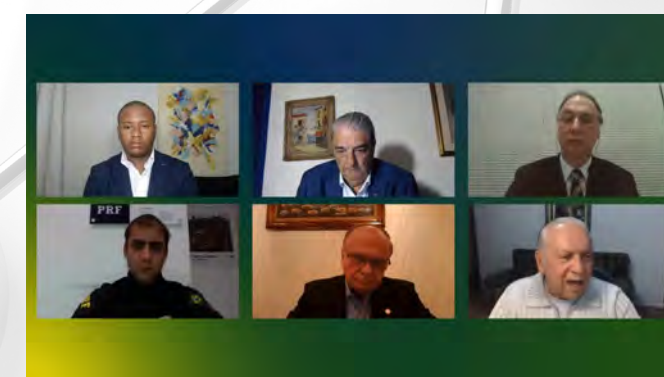
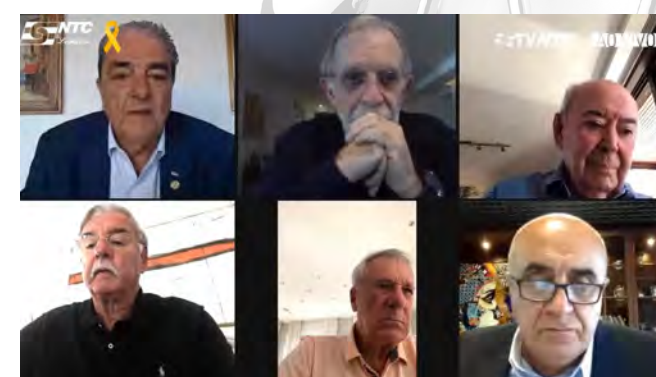
Os eventos, tão importantes para essa aproximação e atuação, precisaram ser repensados, e durante esse período a NTC&Logística redobrou seu trabalho. Com as lives, conseguiu atualizar semanalmente seus associados e interessados com os principais assuntos que afetaram o desenvolvimento das operações ao redor do Brasil.

Durante esse período, a entidade criou o programa Impacto do Coronavírus no TRC, que contou com 13 edições e debatia semanalmente os principais assuntos que impactaram o segmento. Desenvolveu tam-

bém o Conexão TRC – Covid-19, que tratou de assuntos importantes para as operações de transporte, como antecipação de férias, teletrabalho e contrato individual. A NTC também desenvolveu o programa Giro nos Estados, que em sete edições discutiu o cenário pandêmico em diversos estados do país, como Minas Gerais, Paraná, Mato Grosso, Bahia e muitos outros. Em conjunto com a COMJOVEM, a entidade também transmitiu a live COMJOVEM Convida, que em 12 edições deu espaço para os jovens empresários falarem sobre as ações de suas empresas no combate à doença e trouxe fornecedores e empresários importantes para as operações de transporte.

Além disso, a entidade realizou diversos encontros on-line sobre diferentes assuntos e com um único objetivo: atualizar e levar informação de qualidade para os associados e transportadores de todo o Brasil.

Confira abaixo um pouco de tudo que a NTC&Logística desenvolveu nesse período e escaneie o QR code para ser direcionado para o canal da entidade no YouTube.



Brasil 2023-2026: os desafios do novo governo

A economia brasileira ainda passa pelo processo de recuperação econômica e social após o abalo sofrido pelos efeitos colaterais negativos gerados pela pandemia de covid-19. O Produto Interno Bruto (PIB) deve encerrar o ano de 2022 ao redor de 2,7% conforme estimativas do mercado financeiro. Com isso, a atual gestão do governo Bolsonaro (2019-2022) terá registrado uma média de crescimento anual de 1,96% no período. Isso é maior que o apurado no governo de Michel Temer (2016-2018), que foi de 1,32%, e também maior que a média do todo o mandato de Dilma Rousseff (2011-2015), que foi de 1,92% - governos durante os quais não ocorreu uma crise global. Já com relação ao desempenho da economia global, a média anual observada no mesmo período (2019-2022) foi de 2,3% considerando a estimativa para 2022 de 2,9% realizada pelo FMI.

Para o período de 2023-2026, as estimativas para desempenho do PIB brasileiro, na média anual do período, e elaboradas por consultorias econômicas e por outras instituições do mercado financeiro nacional, estão ao redor de 1,6%. Esse valor é um pouco inferior à média do período de 2019-2022 (1,96%) e muito aquém do necessário para recuperar parte dos fatores de produção perdidos durante o período da pandemia, que seria um crescimento médio anual de 3,5%.

O baixo desempenho estimado para o PIB brasileiro para o período 2023-2026 recai sobre alguns fatores importantes, como a esperada desaceleração da economia global, com risco de recessão em alguns países desenvolvidos em virtude do combate ao maior nível de preços já observados nos últimos 40

anos nos Estados Unidos e na Europa. A alta da taxa de inflação nos países desenvolvidos, que também foi registrado no Brasil entre o final de 2020 e até a metade de 2022, decorre dos efeitos deletérios gerados pela pandemia e que afetou sobremaneira as cadeias de suprimentos globais. Outro fator é o conflito entre Rússia e Ucrânia, deflagrado no final de fevereiro de 2022, que elevou os preços de energia (petróleo, combustíveis e gás natural) para níveis nunca observados antes.

Porém, se por um lado a desaceleração global é nociva ao desempenho econômico brasileiro, por outro lado pode haver um “bônus” em virtude da redução dos preços de todos os tipos de commodities (agrícolas, metálicas e minerais). Com isso, o nível de inflação no Brasil deve ser menor que o esperado, incorrendo em redução mais acentuada da taxa de juros básica Selic, prevista para entrar em processo de redução entre maio e junho de 2023.

Além do cenário global muito desafiador, a economia brasileira ainda deve enfrentar obstáculos domésticos em 2023 até conseguir recuperar sua força motriz, que é a geração de emprego e a melhora no nível de renda. Vale destacar que essa força motriz do mercado de trabalho fomenta o consumo das famílias, que representa quase um terço da formação do PIB pela ótica da demanda (62,3% referentes ao 1º semestre de 2022). Além disso, estimula a atividade nos diversos setores da economia como agropecuária, indústria, comércio e serviços.

O principal e mais importante desafio será o país conseguir desarmar as chamadas “bombas fiscais”. Em parte, essas bombas fis-

cais ainda são herança dos gastos realizados na época da pandemia e que ainda são necessários, como os auxílios financeiros para as famílias de baixa renda e para as categorias que foram muito afetadas negativamente, como o setor de logística, de armazenagem e, principalmente, o de transporte rodoviário de cargas.

Porém, há situações que dependerão de uma gestão da política econômica e fiscal mais austeras, focada na redução de despesas. Ou seja, a partir de 2023, o governo federal não deve mais contar com receitas extraordinárias e de grandes volumes como ocorreu em 2021 e 2022, período em que as finanças do país ficaram no azul (após sete anos consecutivos em déficit). Isso aconteceu em virtude do chamado “imposto inflacionário” motivado pela forte elevação dos preços de alguns produtos na economia, como combustíveis e energia, e fez aumentar sobremaneira a arrecadação direta e indireta do governo federal com rubricas como royalties de exploração de recursos naturais (como petróleo e minério de ferro) e recebimentos recordes de lucros e dividendos das empresas estatais. Adicionalmente, como as despesas obrigatórias do governo somam pouco mais de 95% do orçamento federal, a habilidade de gestão fiscal será ainda mais necessária em virtude da esperada desaceleração econômica que vai impactar na arrecadação de impostos relacionadas a atividade econô-

mica (PIS, Cofins, IPI, CSLL, IR, IOF, entre outros).

Por fim, acredito que o ano de 2023 será para “colocar a casa em ordem”, sem a expectativa de realização de grandes e importantes reformas, como a administrativa e a tributária, considerando tanto a nova formação do Congresso Nacional mais alinhada à ideologia de direita bem como o cenário econômico doméstico e global desafiadores. Assim, deixamos as expectativas de um Brasil melhor e mais justo para a partir de 2024.

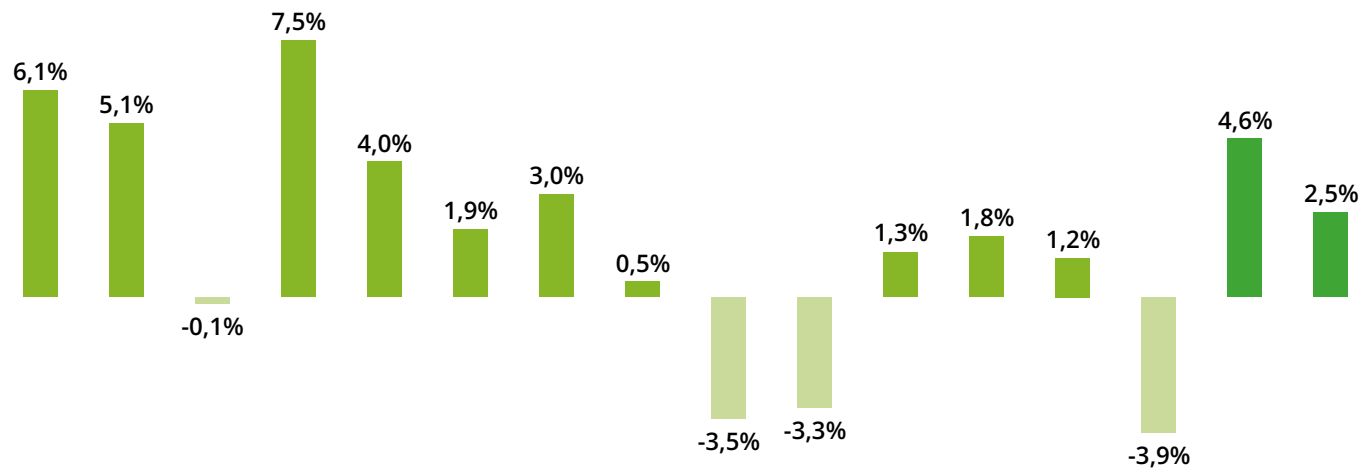


Alex Agostini
Economista-chefe
da Austin Rating,
coordenador da área
de projetos e estudos
especiais e responsável
pela área de rating de
entes públicos.



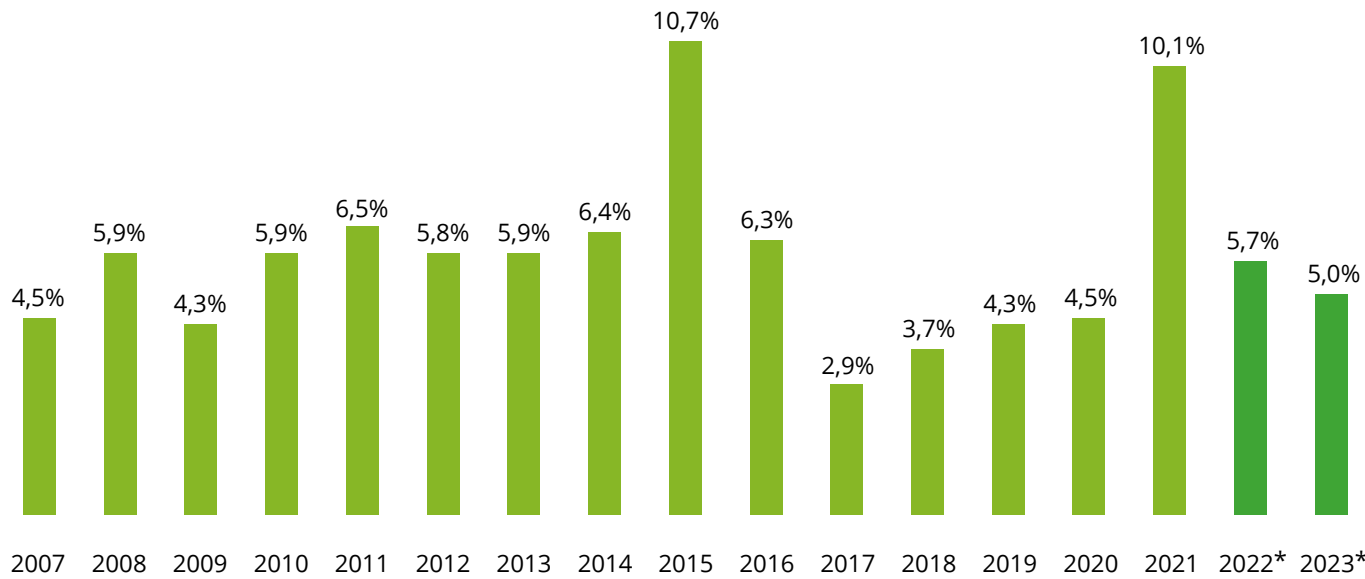
PIB TOTAL

Taxa de crescimento real no ano



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

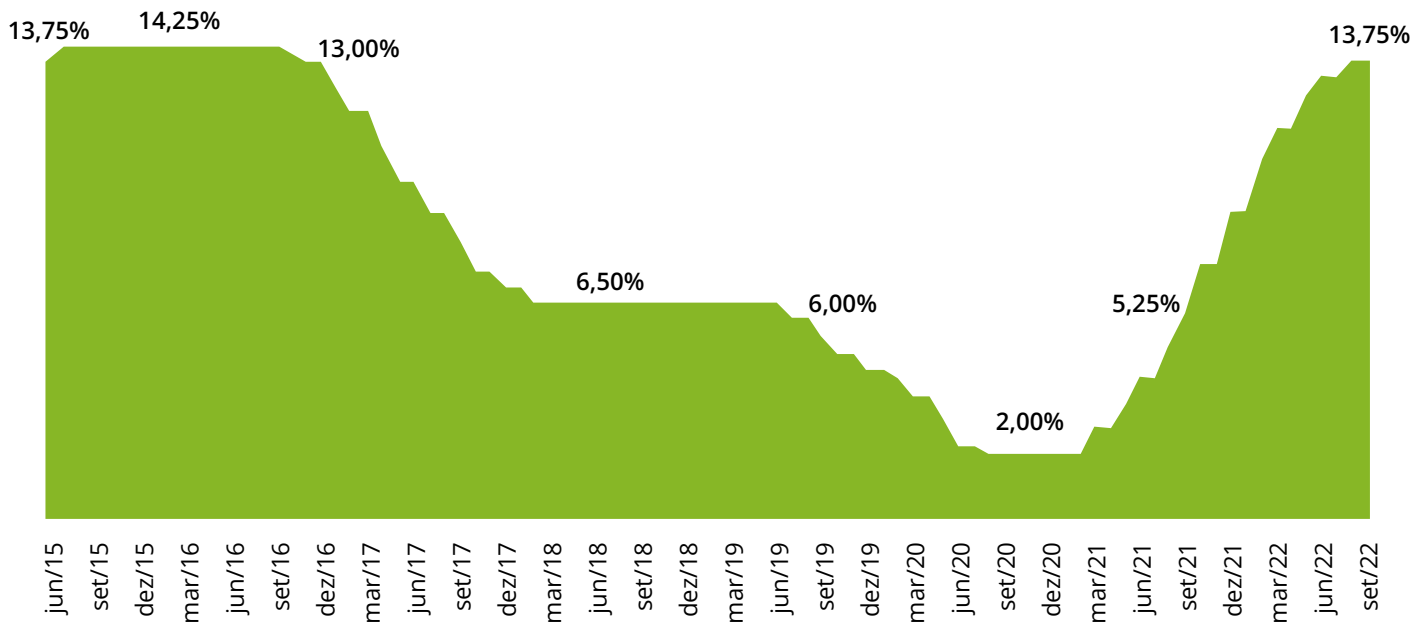
Evolução anual do IPCA



Fonte: IBGE / Elaboração e Projeção: Austin

Taxa de Juros Básica - SELIC META

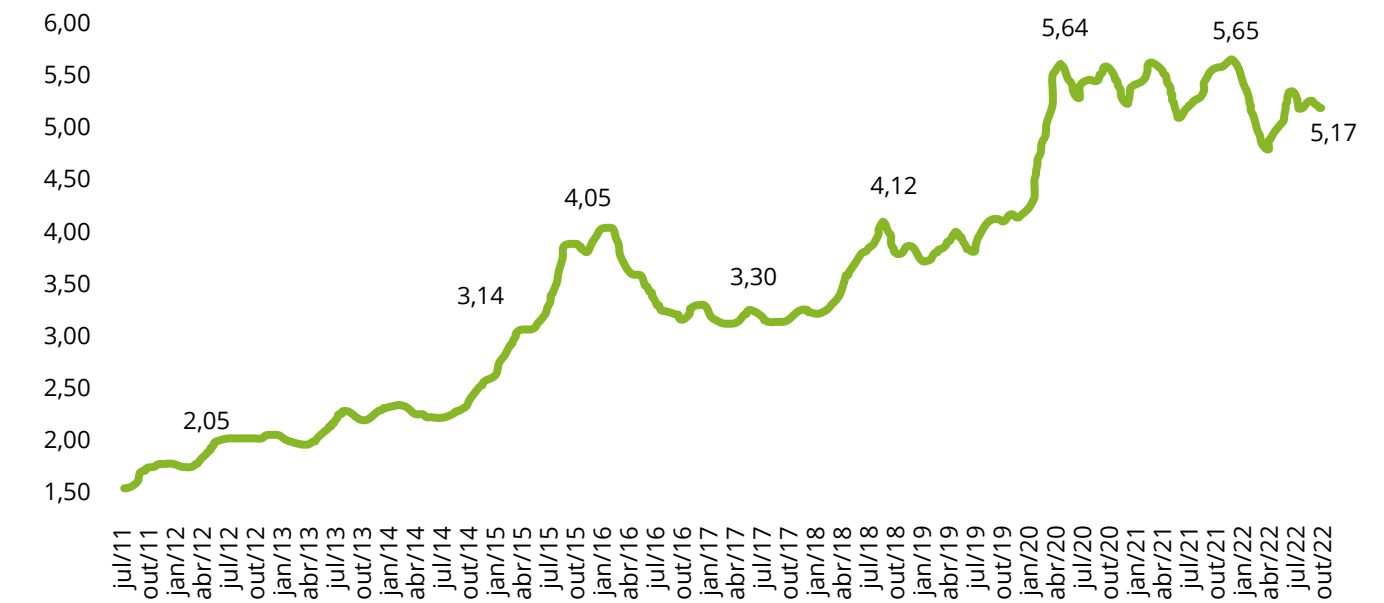
Variação % ao ano



Fonte: Bacen / Elaboração: Austin

Taxa de Câmbio Nominal- R\$/US\$

Média mensal



Fonte: Bacen / Elaboração: Austin

Implementos Rodoviários

Emplacamento do Setor – Reboques e Semireboques

Família	Em unidades										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Jan-Ago/22	Jan-Ago/21	Var.% 22/21
Basculante	10.277	4.984	3.795	4.515	7.839	13.011	17.291	24.762	16.430	16.561	-0,8%
Graneleiro / Carga Seca	15.693	7.985	6.428	5.653	11.465	16.316	15.133	17.092	9.345	11.821	-20,9%
Dolly	2.609	1.312	1.327	1.757	4.355	7.298	8.873	12.537	8.103	8.460	-4,2%
Baú Carga Geral	5.259	2.635	1.455	2.264	4.221	5.854	6.849	10.466	3.889	7.384	-47,3%
Baú Lonado	3.150	1.798	1.486	2.219	3.691	5.798	5.422	7.438	3.719	4.846	-23,3%
Tanque Carbono	4.833	2.725	2.124	2.542	4.502	5.731	4.529	5.278	3.190	3.701	-13,8%
Porta Container	2.401	1.289	715	777	1.743	2.345	2.044	2.710	1.914	1.813	5,6%
Transporte de toras	2.298	1.805	1.304	1.094	1.336	1.730	997	2.610	2.887	1.519	90,1%
Canavieiro	2.963	1.178	1.550	1.107	1.638	1.351	1.488	1.565	1.574	1.452	8,4%
Baú Frigorífico	1.552	921	640	837	1.575	1.617	1.463	1.781	1.408	1.173	20,0%
Carrega tudo	1.766	1.185	841	834	867	1.056	1.315	1.873	1.417	1.169	21,2%
Especial	1.598	999	803	631	932	1.026	1.220	1.450	1.002	1.004	-0,2%
Tanque Inox	1.504	615	571	546	385	265	546	485	175	354	-50,6%
Silo	599	234	123	93	84	94	230	292	264	188	40,4%
Tanque Alumínio	27	5	25	59	40	2	1	0	2	0	-
Total	56.529	29.670	23.187	24.928	44.673	63.494	67.401	90.339	55.319	61.445	-10,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2022

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

Implementos Rodoviários

Emplacamento do Setor – Carrocerias sobre chassis

Família	Em unidades										
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Jan-Ago/22	Jan-Ago/21	Var.% 22/21
Baú Alumínio / Frigorífico	36.503	22.800	16.660	15.594	20.585	24.354	24.042	30.392	17.068	19.526	-12,6%
Graneleiro / Carga Seca	29.507	18.885	12.075	10.999	13.430	15.691	13.100	17.774	11.219	11.295	-0,7%
Basculante	16.041	5.505	2.715	2.082	3.285	5.001	5.337	7.595	7.395	4.731	56,3%
Tanque	5.859	2.923	1.678	1.684	2.002	2.893	3.136	4.247	3.727	2.672	39,5%
Betoneira	1.508	559	296	171	172	568	890	1.645	1.044	1.063	-1,8%
Baú Lonado	1.116	431	201	161	284	355	278	332	214	219	-2,3%
Outras / Diversas	12.807	7.545	5.184	4.872	5.762	8.606	7.695	10.350	7.738	6.352	21,8%
Total	103.341	58.648	38.809	35.563	45.520	57.468	54.478	72.335	48.405	45.858	5,6%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2022

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

Implementos Rodoviários

Emplacamento do Setor – Reboques e Semireboques (Participação no total, por ano)

Família	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (*)
Basculante	18,2%	16,8%	16,4%	18,1%	17,5%	20,5%	25,7%	27,4%	29,7%
Graneleiro / Carga Seca	27,8%	26,9%	27,7%	22,7%	25,7%	25,7%	22,5%	18,9%	16,9%
Dolly	4,6%	4,4%	5,7%	7,0%	9,7%	11,5%	13,2%	13,9%	14,6%
Baú Carga Geral	9,3%	8,9%	6,3%	9,1%	9,4%	9,2%	10,2%	11,6%	7,0%
Baú Lonado	5,6%	6,1%	6,4%	8,9%	8,3%	9,1%	8,0%	8,2%	6,7%
Tanque Carbono	8,5%	9,2%	9,2%	10,2%	10,1%	9,0%	6,7%	5,8%	5,8%
Porta Container	4,2%	4,3%	3,1%	3,1%	3,9%	3,7%	3,0%	3,0%	3,5%
Transporte de toras	4,1%	6,1%	5,6%	4,4%	3,0%	2,7%	1,5%	2,9%	5,2%
Canavieiro	5,2%	4,0%	6,7%	4,4%	3,7%	2,1%	2,2%	1,7%	2,8%
Baú Frigorífico	2,7%	3,1%	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,2%	2,0%	2,5%
Carrega tudo	3,1%	4,0%	3,6%	3,3%	1,9%	1,7%	2,0%	2,1%	2,6%
Especial	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,1%	1,6%	1,8%	1,6%	1,8%
Tanque Inox	2,7%	2,1%	2,5%	2,2%	0,9%	0,4%	0,8%	0,5%	0,3%
Silo	1,1%	0,8%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,3%	0,3%	0,5%
Tanque Alumínio	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	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%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2022

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

Implementos Rodoviários

Emplacamento do Setor – Carrocerias sobre chassis (Participação no total, por ano)

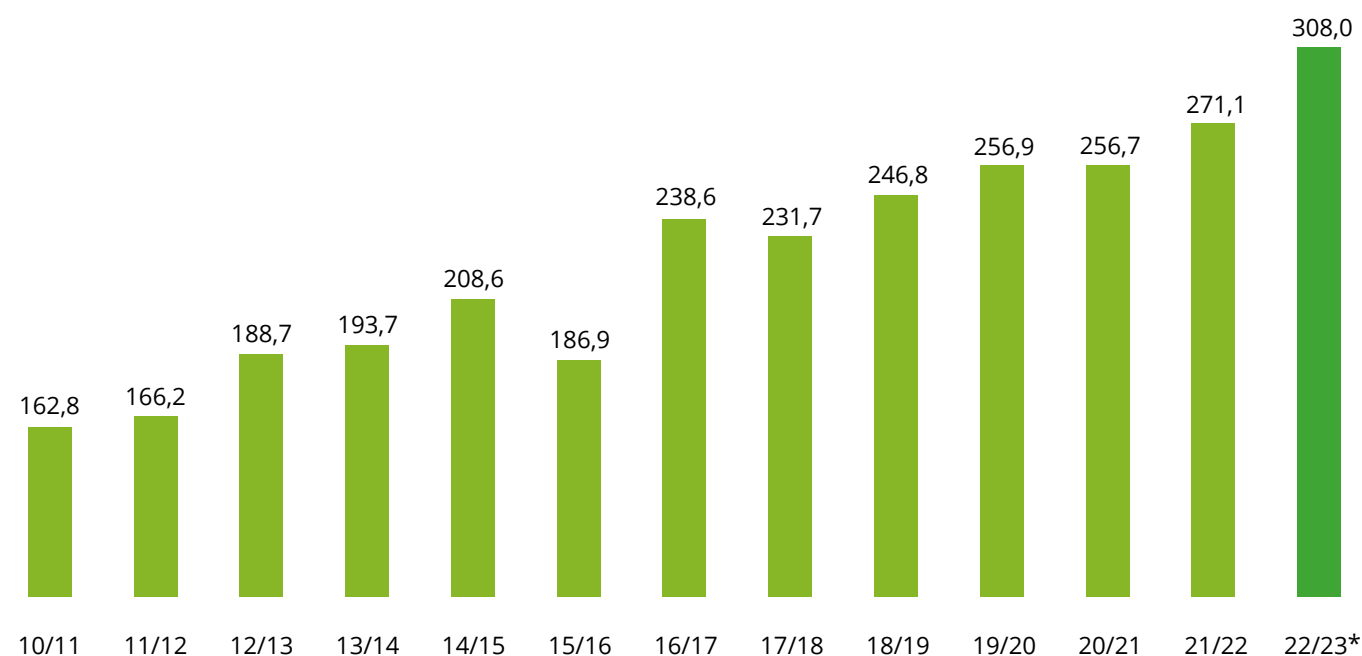
Família	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (*)
Baú Alumínio / Frigorífico	35,3%	38,9%	42,9%	43,8%	45,2%	42,4%	44,1%	42,0%	35,3%
Graneleiro / Carga Seca	28,6%	32,2%	31,1%	30,9%	29,5%	27,3%	24,0%	24,6%	23,2%
Basculante	15,5%	9,4%	7,0%	5,9%	7,2%	8,7%	9,8%	10,5%	15,3%
Tanque	5,7%	5,0%	4,3%	4,7%	4,4%	5,0%	5,8%	5,9%	7,7%
Betoneira	1,5%	1,0%	0,8%	0,5%	0,4%	1,0%	1,6%	2,3%	2,2%
Baú Lonado	1,1%	0,7%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,4%
Outras / Diversas	12,4%	12,9%	13,4%	13,7%	12,7%	15,0%	14,1%	14,3%	16,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) Dado acumulado de Jan. a Ago/2022

Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin

Safr de grãos- CONAB

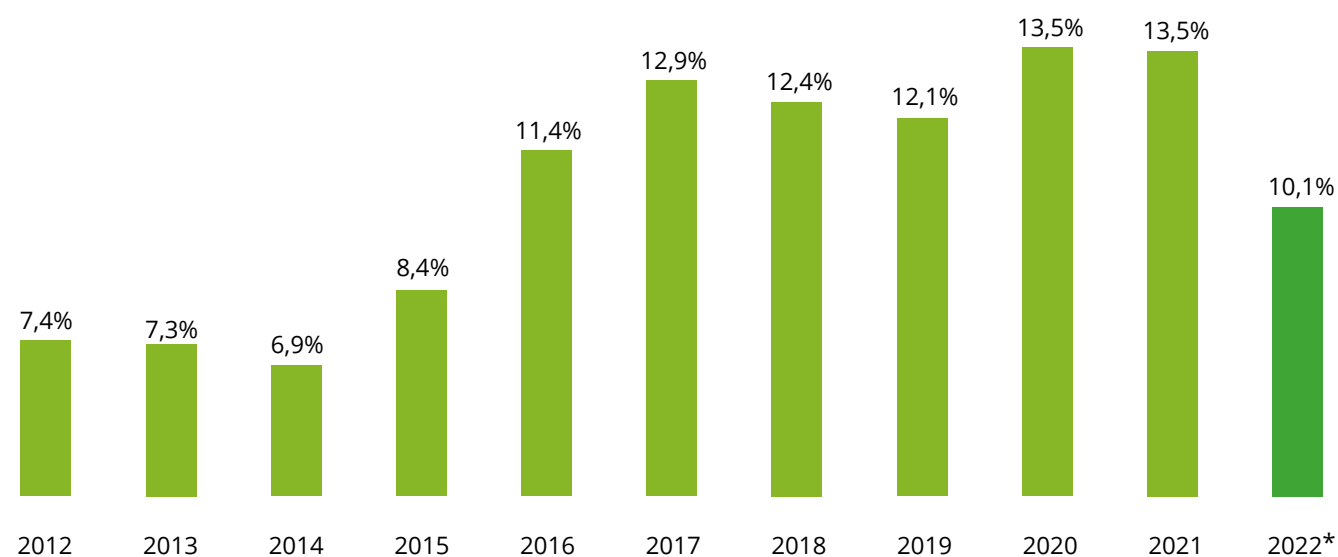
Em milhões de toneladas



Fonte: CONAB / Elaboração: Austin / Estimativa: CONAB

Taxa de desemprego - IBGE

Média anual - em % da PEA



Fonte: IBGE / Elaboração e Projeção: Austin



CONET&INTERSINDICAL
CONGRESSO NTC - ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM
MEDALHA DE MÉRITO NTC
CAMPANHAS
OLHAR EMPRESARIAL
ANUÁRIO NTC
SEMINÁRIO ITINERANTE
FEVATRA
PORTAL NTC
MARKETING

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



ambipar cargo

Ambipar Cargo veio para quebrar as barreiras da tecnologia e facilitar o seu dia a dia. Você, transportadora ou embarcador, agora pode ficar 100% homologado na ANTT com as melhores formas de pagamento para seus terceiros.

Confira alguns benefícios:

- ✓ Emissão do CIOT e vale pedágio homologado pela ANTT.
- ✓ Integração com TMS.
- ✓ Pagamento 100% digital através da TAG Ambipar.
- ✓ Relatórios para conciliação financeira.
- ✓ Suporte via telefone e Whatsapp.
- ✓ Pagamento de frete por depósito em conta e cartão bandeira ELO.
- ✓ GID - Gestão Inteligente de Documentos para acelerar o processo de quitação da viagem.
- ✓ Roteirizador para calcular os valores exatos das praças na rota escolhida, permitindo o desconto de eixos suspensos.



Acesse nosso site e confira todos os nossos benefícios.



+55 (11) 3526-3526 | +55 (11) 98758-5003
comercial@ambiparcargo.com
ambiparcargo.com | ambipar.com

